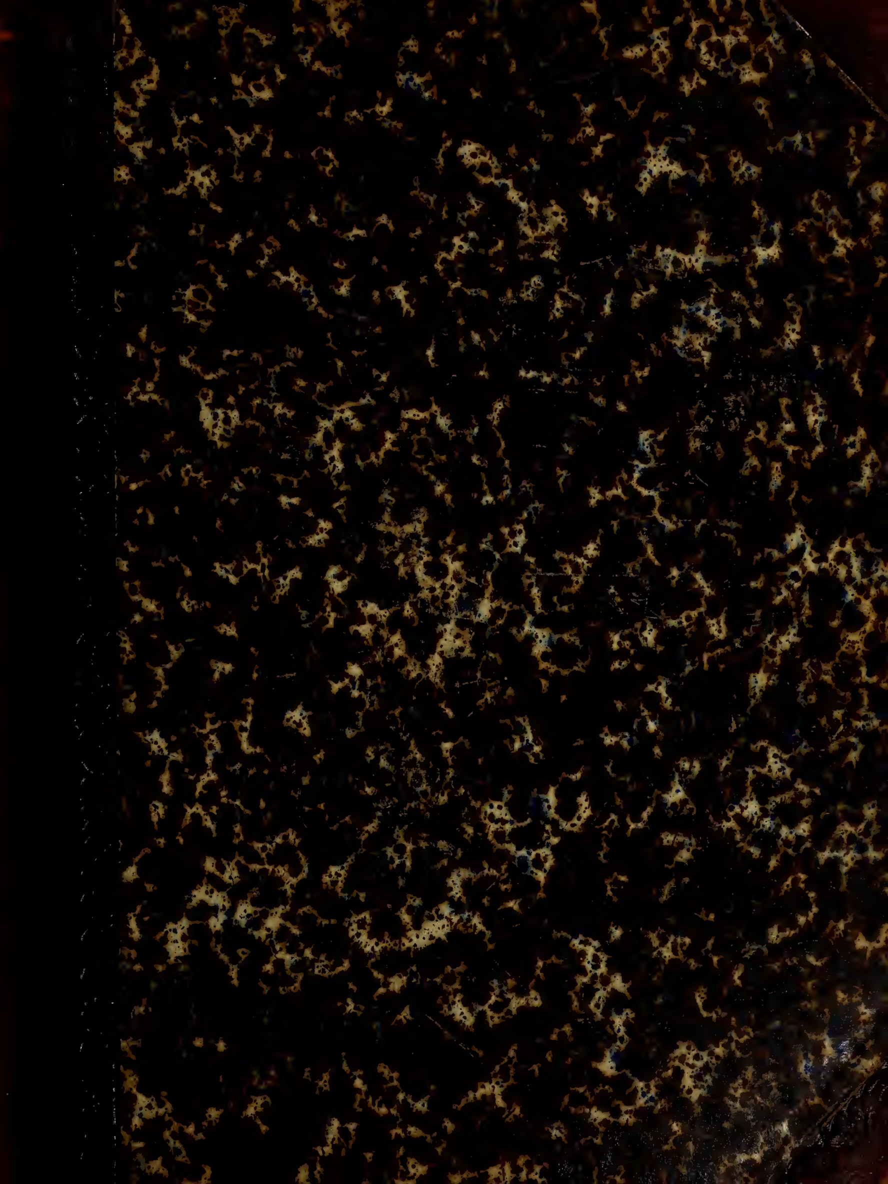






ZEITUNG

des

Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

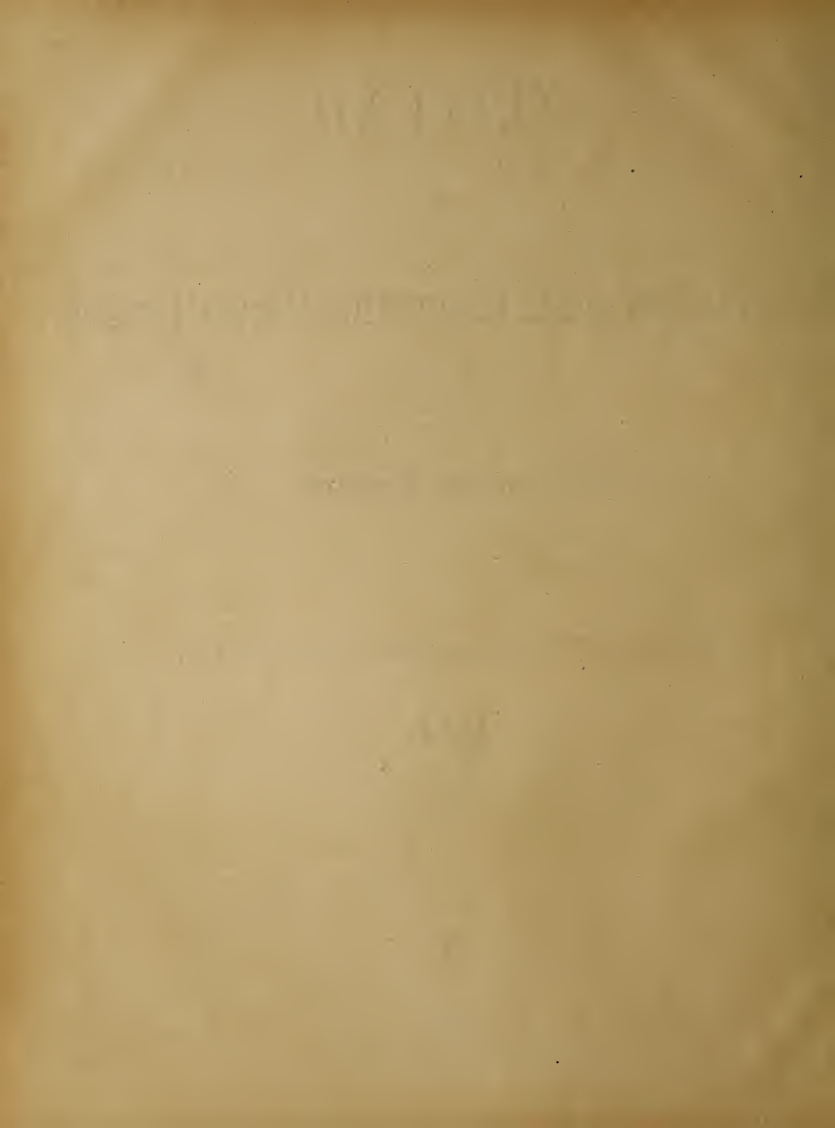
Organ des Vereins.

Einundzwanzigster Jahrgang.

1881.



BERLIN.
Druck von H. S. Hermann,
Beuth-Strasse 8.



SACHREGISTER
der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen,
Jahrgang 1881.

I. Allgemeines incl. Technisches, Volkswirthschaftliches, Telegraphenwesen und Schifffahrt. — II. Kürzere Mittheilungen über Eisenbahnen und Bahnprojecte: a) Deutschland und Oesterreich-Ungarn, b) Ausland. — III. Juristisches. — IV. Literatur.

NB. Die im offiziellen Anzeiger vorkommenden Bekanntmachungen, soweit solche nicht nur ein vorübergehendes Interesse haben, sind unter den Notizen über einzelne Eisenbahnen mitenthalten. Die unter I. mitgetheilten Aufsätze sind grösstentheils Leitartikel.

I. Allgemeines incl. Technisches, Volkswirthschaftliches etc.

NB. Siehe auch unter II. bei Deutsches Reich, Oesterreich, Preussen, Ungarn und bei Ausland unter Amerika, England, Frank reich.

II. Kürzere Mittheilungen über Eisenbahnen und Bahnprojecte.

a) Deutschland und Oesterreich-Ungarn.

b) Ausland.

III. Juristisches.

IV. Literatur.

Privat-Anzeigen (Schluss).

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin SW. (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 1. 1881.

Die Zeitung erscheint
Montags und Freitags.

Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;

Kreuzband-Porto wird extra berechnet.

Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin SW., Kleinbeerenstr. 3.

Commissionär für den Buchhandel:
Adolph Refelshöfer,
Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Zeitung des Vereins



Beilagen zur Zeitung
und
Privat-Inserate
wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei
von **H. S. Hermann,**
Berlin SW., Beuth-Strasse 8,
einsenden.

Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3000 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Einundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 5. Januar 1881.

Dieser Nummer liegt ein Prospect betr. Tauen-Rollen-Zeichen-Papier von Carl Schleicher & Schüll in Düren, Rheinpreussen, bei.

Die Reformbestrebungen auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens sind derart in den Vordergrund der wirthschaftlichen und politischen Verhältnisse getreten, dass die Eisenbahnfragen nicht nur für den Eisenbahnfachmann, sondern auch für das gesammte Publikum, namentlich aber für alle Diejenigen, welche zu gesetzgeberischer Thätigkeit berufen sind oder den Kreisen des Handels, der Industrie etc. angehören, ein hervorragendes Interesse gewonnen haben. Wir glauben deshalb wiederholt allen Betheiligten unsere nunmehr bereits im 21. Jahrgange erscheinende „Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen" empfehlen zu sollen, welche über alle wichtigen Ereignisse im Eisenbahnwesen zuverlässige Auskunft giebt und alle das Eisenbahnwesen betreffenden politischen, administrativen, finanziellen und juristischen Fragen, alle in das Eisenbahnwesen einschlagenden Gesetze und Gesetzentwürfe mitgetheilt und bespricht.

Durch die aus den leitenden Kreisen der Vereins-Verwaltungen dem Blatte zu Theil werdende Unterstützung, welche bei der grossen Ausdehnung des Vereins über ganz Mitteleuropa von besonderem Werth erscheint, und mit Hülfe der in Eisenbahnkreisen und anderweit der Redaction zur Seite stehenden tüchtigen Mitarbeiter und Correspondenten ist dieselbe, worauf besonderer Werth zu legen sein möchte, in der Lage, alle Tagesfragen durch Sachverständige besprechen zu lassen. Wir wollen hierbei nicht unterlassen ganz besonders hervorzuheben, dass die „Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen" als offizielles und von sämmtlichen Deutschen, Oesterreichisch-Ungarischen, Holländischen und von Belgischen, Rumänischen und Russischen Eisenbahnen unterstütztes Organ, Eisenbahn-Politik nach bestimmter Richtung zu machen nicht berufen ist, vielmehr als natürliche Vertreterin der hier betheiligten Interessengruppen die Wünsche und Anforderungen einer jeden derselben in sachlicher Weise zum Ausdruck zu bringen hat, resp. allen in dem Verein vertretenen Richtungen, Staatsbahn- wie Privatbahn-Interessen, gerecht werden soll. Es dürfte hiernach kaum zu bezweifeln sein, dass die „Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen", in welcher demgemäss die wichtigen Eisenbahn-Tagesfragen fachmännisch von den verschiedensten Standpunkten aus erörtert werden, wie keine andere Zeitung in der Lage ist, den Lesern ein klares und unbefangenes Urtheil über die jeweilige Situation in Eisenbahnangelegenheiten zu geben.

Im amtlichen Theile bringt die Zeitung sowohl die offiziellen Bekanntmachungen des Vereins, als auch die nicht rein locale Verhältnisse berührenden Bekanntmachungen der einzelnen Bahnverwaltungen, welche Tarife, Reglements und Fahrpläne betreffen, sowie die für die Actionäre und die Prioritätenbesitzer der Eisenbahngesellschaften wichtigen Veröffentlichungen, z. B. betreffend Berufung der Generalversammlungen, Verkündigung der Beschlüsse derselben, Feststellung und Erhebung der Dividenden und Zinsen, Verloosungen etc. Von besonderem Werth für die Tarif-Interessenten ist die Publikation der Tarifbekanntmachungen der Vereinsverwaltungen in der Vereinszeitung. Durch einen kürzlich perfect gewordenen Beschluss der vorjährigen Generalversammlung des Vereins haben sich die Vereinsverwaltungen verpflichtet, alle von ihnen ausgehenden Publikationen über Gütertarife (Local-, directe, Verbands- und Specialtarife), sowie über Aenderungen dieser

Tarife in dem Inseratentheile der Vereinszeitung zu veröffentlichen. Den Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Vereinsbeschlusses hat die geschäftsführende Direction des Vereins **auf den 1. Januar 1881** festgesetzt und haben sämmtliche Vereinsverwaltungen Verfügung getroffen, dass alle unter den Vereinsbeschluss fallenden Bekanntmachungen von heute ab regelmässig und rechtzeitig der Redaction der Vereinszeitung zugesendet werden, welche die ihr zugehenden Tarifbekanntmachungen stets in der nächsten Nummer übersichtlich gruppirt zum Abdruck bringen wird. Daneben werden der Zeitung wie bisher, systematisch zusammengestellte Monatsübersichten der erschienenen Tarife und Tarifnachträge beigegeben, desgleichen (ebenfalls als Gratis-Beilage) ein alle 14 Tage erscheinender Anzeiger überzähliger Eisenbahngüter und Gepäckstücke.

Da zudem der Zeitung am Schluss des Jahres ein sehr genaues, systematisch geordnetes Inhaltsverzeichniss beigegeben wird, liefert dieselbe zugleich ein vollständiges Repertorium über Eisenbahnwesen.

Bemerken wollen wir noch, dass zu Privat-Inseraten, welche das Eisenbahnwesen betreffen, die Zeitung ganz besonders geeignet ist, weil sie über das ganze weite Gebiet des Eisenbahn-Vereins verbreitet ist, bei allen Verwaltungen desselben gelesen und auch auf grösseren Bahnhofs-Restaurationen dieses ganzen Gebiets ausgelegt wird. Die Inserate finden deshalb eine ganz ausserordentlich weite Verbreitung und Beachtung gerade in den Kreisen, für welche sie bestimmt sind.

Inserate werden à 30 Pf. pro Zeile von unserer Buchdruckerei H. S. Hermann, Beuth-Strasse 8, Berlin SW., angenommen.

BERLIN, im Januar 1881. DIE REDACTION.

Die Betriebsausgaben der bei der Internationalen Statistik betheiligten Bahnen pro 1876.

(Fortsetzung der in den Nrn. 95, 96 u. 100 v. Jahrg. enthaltenen Besprechung der Internationalen Statistik.)

Die wichtigsten Durchschnittszahlen über die Betriebsausgaben der vorbezeichneten Bahnen sind nach Col. 135, 136, 138, 139, 141, 142, 144, 145, 147, 148 und 149 der Internationalen Eisenbahnstatistik pro 1876 in folgender Tabelle zusammengestellt:

Bezeichnung der bei der Internationalen Eisenbahnstatistik betheiligten Bahnen	135.	136.	138.	139.	141.	142.	144.	145.	147.	148.	149.
	1. Allgem. Verw.		2. Bahnverw.		3. Verkehrsdienst		4. Zugdienst		Zusammen		
	Pro Bahn-kilom. Frcs.	In pCt. der Betriebs-ausgaben	Pro Bahn-kilom. Frcs.	In pCt. der Betriebs-ausgaben	Pro Bahn-kilom. Frcs.	In pCt. der Betriebs-ausgaben	Pro Bahn-kilom. Frcs.	In pCt. der Betriebs-ausgaben	Pro Bahn-kilom. Frcs.	Pro Achs-kilom. Frcs.	Pro Nutz-kilom. Frcs.
Deutsche Staatsb. mit Staatsbetr.	1 634	7,17	7 274	31,92	5 766	25,30	8 116	35,61	22 790	0,08	3,33
„ Privatb. „ „	2 300	8,94	8 218	31,95	6 812	26,48	8 391	32,63	25 721	0,06	3,23
„ „ „ Privatbetr.	1 232	6,85	5 672	31,27	3 008	16,60	8 218	45,33	18 130	0,07	2,91
„ Bahnen überhaupt . .	1 534	7,26	6 701	31,68	4 722	22,35	8 187	38,71	21 194	0,07	3,15
Oesterreichisch-Ungar. Bahnen .	902	6,21	4 532	31,76	4 846	33,41	4 151	28,62	14 475	0,09	3,36
Belgische Staatsbahnen	596	2,13	7 080	25,33	7 868	28,15	12 402	44,39	27 946	?	2,19
„ Centralbahn	1 111	7,63	3 602	24,75	3 729	25,62	6 111	42,00	14 553	0,11	1,79
Dänische Staatsbahnen	392	5,95	2 015	30,62	2 166	32,92	2 007	30,51	6 580	0,22	2,02
Seeländische Bahnen	445	4,32	2 958	28,77	3 994	38,73	2 882	28,18	10 279	0,20	2,86
Französische Nordbahn	2 994	8,82	7 712	22,71	10 863	31,99	12 384	36,47	33 953	0,12	2,63
„ Westbahn	2 549	10,66	6 744	28,19	7 285	30,45	7 343	30,70	23 921	0,16	2,73
„ Ostbahn	2 126	8,14	6 177	23,66	8 133	31,15	9 674	37,05	26 109	0,16	3,12
„ Orléansbahn . . .	2 612	14,78	5 572	31,53	4 480	25,35	5 006	28,33	17 671	0,15	2,71
„ Mittelmeerbahn . .	1 774	7,02	5 807	22,97	8 546	33,80	9 156	36,22	25 283	?	3,20
„ Südbahn	1 499	9,03	3 978	23,97	5 849	35,24	5 271	31,76	16 597	0,19	3,14
Oberitalienische Bahnen	912	5,43	3 647	21,72	5 724	34,09	6 502	38,76	16 785	0,09	2,77
Römische Bahnen	1 094	8,73	5 030	40,15	2 825	22,56	3 577	28,56	12 526	0,23	3,07
Norwegische Bahnen	353	5,13	2 575	37,36	1 591	23,08	2 372	34,43	6 891	0,22	2,57
Holländische „	700	6,20	2 524	22,36	4 144	36,71	3 921	34,73	11 289	0,07	1,96
Schwedische Staatsbahnen . . .	347	3,67	2 885	30,51	2 527	26,53	3 695	39,29	9 454	0,13	2.09
Rumänische Bahnen	872	8,00	3 741	34,40	3 004	27,70	3 255	29,90	10 872	0,20	4,74
Schweizer Centralbahn	1 883	6,19	5 222	23,36	7 561	33,83	8 186	36,62	22 352	0,09	3,04

Zum Vergleich damit mag hier ferner angeführt werden, dass die durchschnittlichen Betriebsausgaben der Eisenbahnen in England, Schottland und Irland pro 1876 nach dem „Archiv für Eisenbahnwesen“, 1880, Heft 2, sich folgendermassen herausstellten:

Bahnen in	Pro Bahnkilometer Francs	Pro Zugkilometer Francs
England und Wales	35 643	2,38
Schottland.	19 965	2,11
Irland	10 550	2,34
Verein. Königreich	29 910	2,34

Die Ausgaben pro Zugkilometer der Englischen Bahnen lassen sich einigermassen den Ausgaben pro Nutzkilometer der übrigen Bahnen gegenüber stellen, weil in England nur in verhältnissmässig seltenen Ausnahmefällen die Züge von mehr als einer Locomotive gefahren werden. Die grosse Verschiedenheit in den Ausgaben pro Nutzkilometer erklärt sich vorzugsweise durch die verschiedene Stärke der Züge, zum Theil auch durch die verschiedenen Betriebseinrichtungen, die Preise der Kohlen, Arbeitslöhne etc.

Die durchschnittliche Betriebsausgabe pro Bahnkilometer in England und Wales war nach Vorstehendem noch grösser als auf der verkehrsreichsten Französischen Bahn, der Nordbahn, etwa 1,7 Mal so gross wie auf den Deutschen, fast 2,5 Mal so gross wie auf den Oesterreichisch-Ungarischen, über 5 Mal so gross wie auf den verkehrsarmen Norwegischen und Dänischen Staatsbahnen. Jene Durchschnittsausgabe der Englischen Bahnen pro Bahnkilometer wurde nur von folgenden Deutschen Bahnen übertroffen:

1. Saarbrücker Bahn . . . . mit 41 866 Francs
2. Niederschlesisch-Märkische Bahn . . . „ 41 792 „
3. Oberschlesische Bahn . . . . „ 40 546 „
4. Main-Neckar Bahn . . . . „ 40 218 „
5. Main-Weser Bahn . . . . „ 35 782 „

Die verkehrsreichste unter den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen, die Kaiser Ferdinands Nordbahn, blieb mit 31 764 Francs

Ausgabe pro Bahnkilometer noch erheblich unter der Durchschnittsausgabe der Englischen Bahnen.

Die grosse Verschiedenartigkeit in der Vertheilung der gesammten Betriebsausgaben auf die Allgemeine Verwaltung, die Bahnaufsicht und Bahnerhaltung, den Verkehrs- und commerciellen Dienst, den Zugförderungs- und Werkstättendienst, in den 8 ersten Colonnen obiger Tabelle, lässt sich nur durch wesentliche Abweichungen in der Buch- und Rechnungsführung der einzelnen Bahnen genügend erklären.

Am wichtigsten, brauchbarsten und am besten zum Anstellen eines Vergleiches geeignet ist die vorletzte Colonne obiger Tabelle, welche die durchschnittlichen Betriebskosten pro Wagenachskilometer angiebt. Die in dieser Colonne angeführten Zahlen können als ein annähernder, jedoch nicht unbedingt zuverlässiger Massstab für die sparsame Betriebsführung angesehen werden. Man erkennt aus dieser Colonne sofort, dass die Deutschen Privatbahnen mit Staatsbetrieb und die Holländischen Bahnen alle anderen continentalen Bahnen hinsichtlich ihrer sparsamen Unterhaltung und Verwaltung (wenn man jenen Massstab als allgemein richtig ansieht) übertreffen. Bezüglich der Englischen Bahnen fehlen leider die nöthigen Angaben über die darauf gefahrenen Achskilometer. Die Betriebskosten der Französischen Hauptbahnen stellen sich im Durchschnitt pro Achskilometer reichlich doppelt so hoch wie auf den Deutschen Bahnen. Am niedrigsten waren die Ausgaben pro Achskilometer unter den Deutschen Bahnen bei der Oberschlesischen und der Breslau-Posen-Glogauer Bahn mit 0,05 Francs, bei der Niederschlesisch-Märkischen, der Stargard-Posener, der Posen-Thorn-Bromberger, der Rechte Oder-Ufer Bahn, der Braunschweigischen, der Magdeburg-Halberstädter und der Wilhelmsbahn mit 0,06 Francs, unter den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen bei der Kaiser Ferdinands Nordbahn und der Oesterreichischen Staatsbahn mit 0,06 Francs, unter den Holländischen Bahnen bei der Niederländischen Staatsbahn mit 0,06 Francs.

Im Allgemeinen scheinen die Durchschnittsausgaben pro Achskilometer bei Bahnen mit sehr starkem Güterverkehr und schwächerem Personenverkehr sich niedriger zu stellen als auf Bahnen mit sehr bedeutendem Personenverkehr und schwächerem Güterverkehr. Es empfiehlt sich daher, mit Rücksicht auf die im Durchschnitt etwa doppelt so grosse Geschwindigkeit der Schnell- und Personenzüge im Vergleich zu den Güterzügen, bei Vertheilung der gesammten Betriebskosten auf die gefahrenen Personenwagen- und Güterwagenachskilometer die durchschnittlichen Betriebsausgaben pro Personenwagenachskilometer erheblich grösser, im Durchschnitt etwa doppelt so gross wie für 1 Güterwagenachskilometer anzunehmen. Unter dieser Voraussetzung würden die durchschnittlichen Betriebsausgaben für 1 Güterwagenachskilometer pro 1876 sich folgendermassen berechnen bei den:

1. Deutschen Staatsbahnen mit Staatsbetrieb . . zu 0,072 Francs
2. „ Privatbahnen „ „ . . „ 0,061 „
3. „ „ „ Privatbetrieb . . „ 0,065 „
4. „ Bahnen überhaupt . . . . . . „ 0,068 „
5. Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen . . . . „ 0,080 „
6. Belgischen Centralbahn . . . . „ 0,096 „
7. Dänischen Staatsbahnen . . . . „ 0,16 „
8. Seeländischen Bahnen . . . . „ 0,14 „
9. Französischen Nordbahn . . . . „ 0,11 „
10. „ Ostbahn . . . . „ 0,13 „
11. „ Westbahn . . . . „ 0,13 „
12. „ Orléansbahn . . . . „ 0,12 „
13. „ Südbahn . . . . „ 0,15 „
14. Oberitalienischen Bahnen . . . . „ 0,077 „
15. Römischen Bahnen . . . . „ 0,17 „
16. Norwegischen Bahnen . . . . „ 0,17 „
17. Holländischen Bahnen . . . . „ 0,057 „
18. Rumänischen Bahnen . . . . „ 0,19 „
19. Schwedischen Staatsbahnen . . . . „ 0,11 „
20. Schweizer Centralbahn . . . . „ 0,080 „
21. „ Nordostbahn . . . . „ 0,087 „
22. „ Westbahn . . . . „ 0,064 „
23. Vereinigten Schweizerbahnen . . . . „ 0,069 „

Bei dieser Voraussetzung zeigt sich augenscheinlich eine weit grössere Gleichmässigkeit zwischen den Betriebsausgaben der verschiedenen Bahnen als in Col. 148 der Internationalen Eisenbahnstatistik. Die obige Voraussetzung scheint also den wirklichen Betriebsverhältnissen besser zu entsprechen. Nach dieser Voraussetzung scheinen die Holländischen Bahnen, namentlich die Niederländische Staatsbahn (mit 0,045 Francs pro Güterwagenachskilometer), bezüglich der Sparsamkeit ihrer Betriebsführung alle Anderen zu übertreffen, ihnen zunächst stehen in dieser Hinsicht die meisten Deutschen Bahnen und einige der grösseren Oesterreichisch-Ungarischen und Schweizer Bahnen. Der Betrieb der Französischen Hauptbahnen dagegen erscheint, zumal mit Rücksicht auf deren grosse Frequenz, auch nach der zuletzt gemachten Voraussetzung als verhältnissmässig sehr kostspielig.

H. T.

Rückschau über die wichtigeren Ereignisse im Verkehrswesen Oesterreich-Ungarns im Jahre 1880.

Das Verkehrsnetz der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie hat auch im verflossenen Jahre nur unbedeutend an Ausdehnung gewonnen, da die Bauthätigkeit fast gänzlich ruhte.

Oesterreich-Ungarn besass zu Ende des Jahres 1880 ein Verkehrsnetz von 18 444 km, wovon 11 357 km auf die Oesterreichische Reichshälfte, 7 085 km auf Ungarn entfallen. Der Staat besitzt in der Oesterreichischen Reichshälfte 953,9 km, in Ungarn 2 317 km eigene Linien. In Ungarn stehen die Staatsbahnen durchweg unter eigener Verwaltung und führt ausserdem derselbe den Betrieb von 462 km, so dass das ganze unter staatlichem Betrieb stehende Schienennetz 2 779 km beträgt. Anders in Oesterreich, wo die Staatsbahnlinien sehr zerstreut liegen, so dass derselbe thatsächlich von den eigenen Linien blos 297,6 km selbst verwaltet. Hingegen wurden im Jahre 1880 in Staatsbetrieb genommen: die Kronprinz-Rudolfbahn mit 799,6 km und die Erzherzog Albrechtbahn mit 181 km. Auf den langen Stillstand im Eisenbahnbau Oesterreich-Ungarns wird demnächst eine regere Thätigkeit folgen, indem mehrere internationale Linien zur Ausführung kommen werden. Unter diesen zählt in erster Linie die Bahn über den Arlberg, die nunmehr gesichert ist und deren baldmöglichste Fertigstellung angestrebt wird. Thatsächlich hat man mit dem Bau des Tunnels begonnen und will zu geeigneter Zeit auch die Zufahrtslinien in Angriff nehmen. Die verkehrspolitische Bedeutung dieser Bahn, welche bestimmt ist das Oesterreichisch-Ungarische Schienennetz mit jenem der Schweiz in directe Verbindung zu bringen, ist zu bekannt, um darüber an dieser Stelle noch weitere Betrachtungen zu knüpfen. Die veränderten Verhältnisse, welche die demnächst zu gewärtigende Betriebseröffnung der Gotthardbahn bringen wird, muss Oesterreich-Ungarn veranlassen, die Zeit zur Fertigstellung der Bahn über den Arlberg möglichst zu verringern, weil letztere für den südöstlichen Verkehr der Monarchie eine Wegabkürzung bringen wird, welche dazu helfen soll, die arg drohende Concurrenz der Russischen und Rumänischen Cerealien nach den Schweizerischen Consumtionsplätzen wenigstens theilweise zu paralysiren.

Die zunächst an die Reihe kommende Verkehrslinie ist jene, welche Ungarn mit Serbien in directe Schienenverbindung bringen wird. Diese unter dem Namen der Budapest-Semliner Bahn bekannte Linie ist zum Theil ebenfalls bereits in das Stadium der Realisirung getreten, insofern als die kleineren Bauten im Süden schon im Frühjahr zur Ausführung gelangen. Die Traçe dieser Bahn bot bekanntlich Jahre hindurch zu heftigen Controversen Anlass und obschon die Detailpläne auch heute noch nicht gänzlich fertig sind, so steht doch schon fest, dass diese Bahn von Budapest ausgehend am linken Ufer der Donau über M.-Theresiopel und Neusatz nach Semlin geführt werden wird, was so ziemlich der directesten Verkehrsrichtung entspricht. Unentschieden ist noch die Frage, ob diese Bahn für Rechnung des Staates gebaut oder der Privatunternehmung überlassen bleiben wird. Angesichts der in Ungarn zur Zeit vorherrschenden Tendenz der Verstaatlichung der Schienenwege, sowie des internationalen Charakters der in Rede stehenden Bahn, unterliegt es wohl keinem Zweifel, dass dieselbe in das bestehende Staatsbahnnetz eingefügt wird, als dessen ergänzender Theil sie eigentlich zu betrachten ist.

An sonstigen Bahnbauten sind in Aussicht genommen: die Linie Ofen-Raab, welche das Westungarische Netz fester knüpfen wird und möglicherweise dem Ungarischen Staat Veranlassung giebt, seinen Einfluss auch auf die Tarifpolitik der für das Land so wichtigen Richtung nach dem Westen zu stärken; die Galizische Transversalbahn, welche bestimmt ist die zerstreut liegenden kleinen Bahnen in Galizien nach westlicher Richtung eine unabhängige Verbindung zu schaffen; die Linie Stanislau-Hussiatyn als Ergänzungslinie gegen die Russische Grenze. Ausserdem ist eine grössere Anzahl von Vicinalbahnen in allen Theilen der Monarchie projectirt, welche die Bauthätigkeit in erfreulicher Weise steigern dürften.

Die Gruppirung der Ungarischen Eisenbahnen hat abermals einen bedeutsamen Schritt gethan. Durch den im Laufe des Jahres perfect gewordenen Ankauf der Theisseisenbahn und deren Einverleibung in das Ungarische Staatsbahnnetz sind die vordem getrennt gewesenen östlichen und nördlichen Linien zu einem zusammenhängenden mächtigen Complex gestaltet worden und hat dadurch der Staat eine absolut dominirende Stellung im Osten Ungarns gewonnen, kann überhaupt, indem er eine eigene Linie von der südöstlichen Landesgrenze unter Berührung der Landeshauptstadt bis nahe an die nördliche besitzt, in welche die übrigen Bahnstrecken des Ostens münden, die Verkehrs- und Tarifverhältnisse eines grossen Theils des Landes nach Gutdünken regeln. Dass dieses im Interesse der wirthschaftlichen Bedürfnisse des Landes geschehe, muss die Staatsbahnverwaltung als ihre wichtigste Aufgabe erkennen. Ausserdem wurde durch den Ankauf der Südbahnlinie Agram-Karlstadt eine Vereinigung der bis dahin getrennt gewesenen Linien nach Südwesten hin erreicht.

Eine durchgreifende Organisation der K. Ungarischen Staatsbahnverwaltung wurde jüngst durchgeführt, um den mächtigen Apparat in guter zweckentsprechender Function zu erhalten.

Das Vorgehen Ungarns in Bezug auf Gruppirung respective Verstaatlichung der Eisenbahnen wird demnächst auch in der Oesterreichischen Reichshälfte und zwar in umfassender Weise befolgt werden. Die Einleitung der Transactionen hat bereits stattgefunden und soll die Kaiserin Elisabethbahn die erste derjenigen Privatunternehmungen sein, welche der Staat zu diesem Zwecke auserkoren hat. Die Hauptlinien dieser Bahn gehören zu den wichtigsten Export- und Importrouten der Monarchie und bilden den Ausgangspunkt für die zukünftige Oesterreichisch-Schweizerische Verkehrsroute, deren Mittelglied über den Arlberg noch fertigzustellen ist. Man nennt die Kronprinz Rudolfbahn und die Kaiser Franz-Josefbahn, welche zunächst in das zu gründende Oesterreichische Staatsbahnnetz einbezogen werden und thatsächlich würde die Schaffung einer solchen Gruppe, an welche sich einige bereits bestehende Staatsbahnlinien anschliessen, der Oesterreichischen Regierung die Mittel an die Hand geben, sich in seinen Bestrebungen die Beherrschung der Tarif- und Verkehrspolitik nach dem Westen und dem südnördlichen Verkehr auf eine solide Unterlage stützen zu können, ja sich dadurch eine mehr oder weniger dominirende Stellung erringen. Die Vorkehrungen für eine weitgehende Verstaatlichungsaction sind auf Grund eingehender Studien jedenfalls getroffen und Angesichts der dabei in Betracht kommenden wirthschaftlichen Momente dürfte die Ausführung nunmehr unter allen Umständen, und unvorhergesehene Zwischenfälle ausgeschlossen, nicht lange mehr auf sich warten lassen.

Die Reconstruction der internationalen und Oesterreichisch-Ungarisch-Deutschen Verbandstarife ist zum überwiegenden Theil bereits vollendet, theils noch in Durchführung begriffen. Bedauerlich bleibt dabei, dass manche Verkehrsbeziehungen durch die infolge Erhöhung der Taxantheile auf den Deutschen Routen bewirkte Frachtvertheuerung respective durch das Sinken der Verfrachtungsmengen gelockert wurden.

Die Betriebsresultate der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im verflossenen Jahr stellen sich durchschnittlich ganz befriedigend. Dies ist um so beachtenswerther, als der Getreideexport infolge der schlechten vorjährigen sowie der letzten Ernte verhältnissmässig geringe Verfrachtungsquantitäten lieferte. Wenn auch dadurch den Ungarischen Bahnen sowie den an dem Cerealienverkehr aus Ungarn betheiligten Oesterreichischen Bahnen ein Ausfall erwuchs, so ist derselbe zum grössten Theil compensirt durch die anderweitig gesteigerte Güterbewegung. Die Erzielung eines möglichst öconomischen Betriebes wird allenthalben und zwar mit gutem Erfolge angestrebt. Die im verflossenen Jahre eingeführte Verallgemeinerung des Secundärbetriebes auf den schwächer frequentirten Linien ist ein wirthschaftlicher Fortschritt, dessen gute Früchte nicht ausbleiben werden. Im Allgemeinen schreitet die Consolidirung des Eisenbahnwesens Oesterreich-Ungarns in erfreulicher Weise vorwärts und liefert beruhigende Aussichten für die Zukunft.

Die Entwickelung der Wasserwege steht ebenfalls au dem wirthschaftlichen Programm der Monarchie.

In Bezug auf Wasserbauten weist indess das letzte Jahr keine besonderen Leistungen auf. Ausser den Regulirungsarbeiten an der Donau im Niederösterreichischen Gebiete und innerhalb des Rayons der Ungarischen Landeshauptstadt sowie einiger im Ganzen unbedeutenden Correctionen auf den Nebenflüssen ist in dieser Richtung nichts Bemerkenswerthes geschehen. Die völlige Schiffbarmachung der Donau, respective die Erhöhung der Leistungsfähigkeit dieses prächtigen Stromes durch Vornahme der nöthigen Baggerungen an den versandeten Stellen, Einführung der Kettenschifffahrt u. s. w. wird nunmehr ernstlich angestrebt. Zuvörderst sollte man die versandete, der Schifffahrt so grosse Hindernisse bereitende mehrere Meilen lange Strecke auf Ungarischem Littorale, zwischen Pressburg und Gönyö, einer durchgreifenden dauernden Correction unterziehen, welchem Projecte sich die öffentliche Meinung in Ungarn immer mehr zuneigt, nachdem man dort zur Ueberzeugung gelangt ist, dass diese Hauptverkehrsader des Landes in ganz eminenter Weise berufen ist, die wirthschaftliche Prosperität desselben zu fördern. Ueber die definitive Regulirung der Katarakte am unteren Laufe der Donau beim sogenannten Eisernen Thore wurden umfassende Vorstudien gemacht und diesbezüglich auch das Gutachten ausländischer Fachleute eingeholt. An die Ausführung dieser durch den Berliner Vertrag sichergestellten Arbeiten wurde indess noch nicht geschritten, doch steht zu erwarten, dass dieselben in nicht ferner Zeit in Angriff genommen und dann auch in energischer Weise fortgeführt werden.

Aus dieser gedrängten Skizze über den Stand und die Fortschritte des Verkehrswesens der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie ergiebt sich die Thatsache, dass die Zeit neuen Schaffens herannaht, die nach Jahren des theilweisen Stillstandes um so energischer sich geltend machen muss. Das forcirte Abstrahiren in der Weiterführung der für die Entwickelung der wirthschaftlichen Verhältnisse eines Landes so wichtigen Verkehrswege taugt für die Dauer nicht, am wenigsten aber für Oesterreich-Ungarn, dessen Verkehrsnetz im Allgemeinen noch das Bild des Unfertigen und Lückenhaften trägt. Das kräftig emporstrebende Reich, als dessen Mission es bezeichnet wird, die Kultur nach dem Osten zu tragen, muss eifrig bestrebt sein, im eigenen Lande jene Verkehrsinstitutionen auf breitester Basis zu schaffen, welche es befähigt, die sich ihm bietenden Vortheile auszunützen und andererseits den von allen Orten auf dasselbe herandrängenden Concurrenzbestrebungen mit Erfolg Stand zu halten. St.

Schweizerische Eisenbahnstatistik für das Jahr 1878.

VI. Band.

—st.— Dieser Statistik liegt dasselbe Schema zu Grunde, welches nach den seitherigen Erfahrungen für die Statistik pro 1877*) neu aufgestellt worden war.

Ein zweiter Theil bringt eine vergleichende Zusammenstellung der wichtigsten Angaben aus der Schweizerischen Eisenbahnstatistik für die Jahre 1877 und 1878 und geben wir daraus folgende Hauptdaten wieder:

			1877	1878
Betriebslänge am Ende des Jahres	A. Normalbahnen	km	2 453	2 486
	B. Specialbahnen	„	73	73
Betriebslänge im Jahresdurchschnitt	A. Normalbahnen	„	2 347	2 469
	B. Specialbahnen	„	73	73
Baukosten . . .	im Ganzen . . .	Frcs.	756 782 173	765 055 742
	pro Kilometer .	„	310 064	309 488
Locomotiven . .	im Ganzen . . .	Anzahl	539	543
	pro Kilometer .	„	0,211	0,210
Personenwagen im Ganzen		„	1 656	1 655
Plätze der Personenwagen	im Ganzen . . .	„	73 549	73 663
	pro Kilometer .	„	28,76	28,44
Lastwagen		„	8 495	8 538
Tragkraft der Lastwagen	im Ganzen . . .	t	86 656	87 383
	pro Kilometer .	„	33,89	33,74
Gefahrene Wegstrecke der Locomotiven		km	13 653 402	13 104 195
Nutzdienst der Locomotiven . . .		„	11 648 502	11 279 413
Beförderte Reisende	I. Classe	pCt.	1,38	1,38
	II. „	„	19,81	19,68
	III. „	„	78,81	78,94
	im Ganzen . . .	Anzahl	23 668 074	22 777 747
	pro Kilometer .	„	9 780	8 961
Transportirte Güter (incl. Gepäck und Thiere	im Ganzen . . .	t	5 436 678	5 278 860
	pro Kilometer .	„	2 247	2 077
Durchschnittliche Transportdistanz	der Reisenden .	km	20,1	19,61
	„ Güter . . .	„	48,68	50,11
Einnahme für Personen	I. Classe	pCt.	5,4	5,87
	II. „	„	34,46	34,00
	III. „	„	60,14	60,13
	im Ganzen	Frcs.	24 208 309	23 250 85
	pro Kilometer	„	10 003	9 14
	im Verhältniss der Gesammteinnahme . .	pCt.	44,80	44,40
Einnahme für Güter, Gepäck und Thiere	im Ganzen . . .	Frcs.	29 830 578	29 111 27
	pro Kilometer .	„	12 327	11 45
Totaltransporteinnahme	im Ganzen . . .	„	54 038 887	52 362 12
	pro Kilometer .	„	22 330	20 59
	„ Nutzkilom. .	„	4,67	4,67
Einnahmen aus verschiedenen Quellen		„	4 362 584	4 930 12
Gesammteinnahmen	im Ganzen . . .	„	58 401 471	57 292 25
	pro Kilometer .	„	24 133	22 53
Betriebsausgaben	Allgemeine Verwaltung	pCt.	6,32	6,40
	Unterhalt und Aufsicht	„	25,93	26,73
	Expeditions- und Zugsdienst	„	31,53	32,20
	Fahrdienst	„	36,22	34,67
	im Ganzen	Frcs.	30 605 055	29 181 00
In Procenten der Transporteinnahmen		pCt.	56,64	55,73
Gesammtausgaben	im Ganzen . . .	Frcs.	34 751 472	33 394 54
	pro Kilometer .	„	14 360	13 13
Ueberschuss . .	im Ganzen . . .	„	23 649 999	23 897 71
	pro Kilometer .	„	9 773	9 40
Reinertrag in Procenten des Anlagecapitals		pCt.	3,12	3,05
Durchschnittliche Verzinsung des Anlagecapitals		„	3,08	2,92
Gesammtpersonal		Anzahl	14 215	14 24

In unserer Besprechung der Statistik pro 1877 haben w einige Vergleichungen aufgestellt deren Resultate im Allgemeine auch für 1878 zutreffen. Wir können es uns jedoch nicht ver sagen, die auf die Verkehrsergebnisse des ebengenannten Jahre bezüglichen Vergleichungen auch hier noch anzufügen:

*) Siehe die Besprechung in No. 7 S. 94 vor. Jahrg.

Der grösste Verkehr von Reisenden pro Kilometer ergab sich für die Normalbahnen (A) bei der Bödelibahn 18 037, für die Specialbahnen (B) bei Lausanne-Ouchy 287 436, der geringste (A) auf der Simplonbahn 2 577, (B) bei Kaltbad-Scheideck 1 190 Personen. Den grössten Verkehr an Gütern pro Kilometer hatte (A) die Basler Verbindungsbahn 26 100 t, (B) Lausanne-Ouchy 3 329 t, den geringsten (A) die Aargauische Südbahn 469 t, (B) Kaltbad-Scheideck 26 t. Die Einnahmen pro durchschnittlich betriebenen Bahnkilometer stellten sich am höchsten und zwar für den Transport der Reisenden (A) bei der Bödelibahn mit 12 373 Frcs., (B) bei Lausanne-Ouchy mit 56 953 Frcs., am geringsten (A) bei Wohlen-Bremgarten mit 1 435 Frcs., (B) bei Kaltbad-Scheideck mit 1 764 Frcs.; für den Transport von Gütern, Gepäck und Thieren am höchsten (A) bei der Basler Verbindungsbahn mit 37 235 Frcs., (B) bei Lausanne-Ouchy mit 5 673 Frcs., am geringsten (A) bei Wohlen-Bremgarten mit 832 Frcs., (B) bei Kaltbad-Scheideck mit 393 Frcs. Die höchste Gesammteinnahme pro Kilometer erzielte (A) die Basler Verbindungsbahn 44 387 Frcs., (B) Lausanne-Ouchy 85 451 Frcs., die geringste (A) Wohlen-Bremgarten 2 325 Frcs., (B) Kaltbad-Scheideck 2 181 Frcs. Der grösste Ertrag vom Personenkilometer ergab sich (A) bei der Basler Verbindungsbahn 13,37 Cts., (B) bei Vitznau-Kulm 71,81 Cts., der geringste (A) bei der Nationalbahn 4,01 Cts., (B) bei Lausanne-Echallens 6,50 Cts.; der grösste Ertrag vom Tonnenkilometer (A) bei Wädensweil-Einsiedeln 39,91 Cts., (B) bei Vitznau-Kulm 382,84 Cts., der geringste (A) bei der Nationalbahn 8,40 Cts., (B) bei Lausanne-Echallens 34,03 Cts. Die Betriebsausgaben pro Kilometer erwiesen sich am höchsten (A) bei der Bötzbergbahn 19 528 Frcs., (B) bei Lausanne-Ouchy 93 121 Frcs., am niedrigsten (A) bei Wohlen-Bremgarten 5 420 Frcs., (B) bei Kaltbad-Scheideck 2 895 Frcs. Das Verhältniss der Betriebsausgaben zu der Gesammteinnahme stellte sich am günstigsten (A) bei der Basler Verbindungsbahn 17,58 pCt., (B) bei Vitznau-Kulm 54,01 pCt., am ungünstigsten (A) bei Wohlen-Bremgarten 233,18 pCt., (B) bei Kaltbad-Scheideck 132,75 pCt. Von den 6 Bahngesellschaften, welche im Jahre 1878 Zinsen und Dividende auf die Actien bezahlt haben, steht obenan Vitznau-Kulm mit 8 pCt., dagegen unten die Bernische Staatsbahn mit 0,53 pCt.

Am Schlusse des Jahres 1878 bestanden in der Schweiz Tramways in Genf und in Biel mit Längen von 7 550 bezw. 4 580 m, also einer Gesammtlänge von 12 130 m. Die Baukosten betrugen 2 434 485 Frcs. oder 200 700 Frcs. pro Kilometer. An Betriebsmaterial waren vorhanden 1 Maschine, 165 Pferde und 47 Personenwagen mit 1 692 Plätzen. Befördert wurden im Betriebsjahre 3 176 306 Personen, d. i. 263 813 pro Kilometer, 423 pro Tag. Die Einnahmen waren 454 750 Frcs., die Ausgaben 360 883 Frcs; es blieb mithin ein Reinertrag von 92 867 Frcs., gleich 20,47 pCt. der Gesammteinnahmen, wodurch die Actien sich mit 2 pCt. verzinsten.

Eine aussergewöhnliche Dammrutschung.

Zwischen den Stationen Ronheide und Astenet auf der Strecke Aachen-Verviers der Rheinischen Eisenbahn fand am 21. December v. J. eine Katastrophe statt, deren Umfang und Eigenartigkeit durch die Bezeichnung „Dammrutsch" nur unvollständig wiedergegeben wird. Ein 500 m langer, bis zu 8—9 m hoher Damm, der eine Thalmulde durchsetzt, zerfloss binnen wenigen Minuten als breiige Masse von beiläufig 30 000 cbm Inhalt, ein in den Annalen der Berg- und Böschungsrutsche so seltener Vorgang, dass der Technik des Eisenbahnbaues ein congruenter terminus technicus dafür vollständig fehlt. Einem ausführlichen, augenscheinlich von fachmännischer Seite stammenden Bericht der „Köln. Ztg." entnehmen wir über den örtlichen Zustand folgende Einzelheiten:

„Die in die Bahn gerissene Lücke hat eine Länge von beiläufig 500 m. Sie beginnt an der Stelle, wo der Voreinschnitt des Tunnels übergeht in eine Dammschüttung, und reicht bis zu dem Puncte, wo die Dammschüttung aufhört und ein kleinerer Einschnitt beginnt. Die Bahn liegt am Gehänge des Wiesentbales, in dessen Sohle die Landstrasse geführt ist. Die erwähnte Dammschüttung lag deshalb auf schwach geneigtem Boden und war veranlasst durch eine hier im Thalhange ausgebuchtete Mulde. Die bei neueren Eisenbahnbauten an solcher Stelle allgemein übliche Herstellung eines Wasserdurchlasses war vor etwa 40 Jahren beim Bau dieser alten Bahnstrecke unterlassen worden.

Dem auf der Höhe der erhaltenen Bahnstrecke stehenden Beschauer bietet sich ein grossartiges Feld der Zerstörung dar. Das ist kein gewöhnliches Austreiben der Böschungen; nein, der Damm ist vollständig von seiner Stelle verschwunden, und die Sand- und Erdmassen, die denselben ehemals bildeten, sind mehrere hundert Meter weit fortgeschleudert ins Thal! Ein Augenzeuge bekundet, dass die von dumpfem Geräusch begleitete Bewegung eine plötzliche, nur wenige Minuten dauernde gewesen ist; beim Ansehen der gewaltsamen Bewegungen, denen die Dammmassen, die Sträucher und Rasentheile der Böschungen, die Schienen und Schwellen ausgesetzt gewesen sind, konnte man fast versucht sein, an eine explodirende Kraft als Ursache der Katastrophe zu glauben. Die ausgebreiteten breiigen Massen erstrecken sich seitlich etwa 200 m weit bis über die Landstrasse, deren Pflasterbahn jetzt als Einschnitt durch die aufgeschobene Erde hindurchgeführt ist. Die Sträucher, mit welchen die thalseitige Böschung besetzt war, sieht man in unterbrochener Heckenform linien- und gruppenweise aus dem Erdbrei in der Nähe der Chaussee hervorstehen. Rasen und Bettungskies bilden ein buntes Durcheinander mit dem sandigen Lehmschlamme. Thalabwärts breiten sich die zerflossenen Massen des Bahndammes etwa auf 500 m Länge in einer geschlossenen Fläche aus. Merkwürdig ist die auf einen explosionsähnlichen Vorgang hindeutende Erscheinung, dass die zerflossenen Massen an der Chaussee, also in weiter Entfernung vom Ursprung der Bewegung, höher aufgeschoben sind, als am ehemaligen Dammfusse. Die Plötzlichkeit der Kraftäusserung geht auch aus den Abbruchstellen am alten Bahnkörper und aus der eigenthümlichen Deformation des Schienengestänges hervor. Der Abbruch an dem stehengebliebenen Bahnkörper ist in scharfen, senkrechten Rissen erfolgt, und zwar ist nicht allein die eigentliche Dammschüttung fortgeschleudert, sondern es ist auch die gewachsene Erdschicht unter dem Damm bis auf eine gewisse Tiefe mitgerissen worden. Die Bahngeleise, Stahlschienen mit eisernen Querschwellen, hängen in einer Länge von etwa 40 m an beiden Abbruchsstellen über den Riss hinweg frei; sie sind nach der Thalseite hin gewaltsam ausgebogen und endigen aufrechtgekippt im Schlamme. Der mittlere Theil der Geleise, welche über dem verschwundenen Damme lagen, ist von beiden Enden abgerissen und mit der Kiesbettung weit weggeworfen worden. An einer Stelle bildet er eine leiterförmige Brücke über das schlammige Rinnsal, welches sich durch die Trümmer windet.

Die Ursache der Katastrophe dürfte vor Allem in den aussergewöhnlichen Witterungsverhältnissen der vorhergegangenen Zeit zu suchen sein, in welcher Hochwasser und monatelanger Regen den Boden mit seltener Ausdauer aufgeweicht hatten. Hierzu kommt die Beschaffenheit des Materials, aus dem der Damm bestand: ein leichter thoniger Sand, der sich zusammenballen lässt, und mit Wasser vermischt dasselbe aufsaugt und zu einem pappigen Brei aufquillt. Auch dürfte die Beschaffenheit des wenig durchlässigen Untergrundes, endlich der Mangel an einer künstlichen Wasserabführung, einem gemauerten Durchlass, das ihrige beigetragen haben. So ist es erklärlich, dass der die geneigte Thalmulde durchsetzende Damm mit Wasser völlig getränkt war und in Folge eines leichten äusseren Anstosses in fliessende Bewegung gerathen konnte. Die unmittelbare Veranlassung dürften zwei Güterzüge gegeben haben, die sich kurz vor der Katastrophe auf dem Damme gekreuzt haben. — Wie weit die an den Nachbargrundstücken angerichteten Zerstörungen noch zu Entschädigungsstreitigkeiten Veranlassung bieten werden, wird abzuwarten sein. Der Betrieb auf der Strecke konnte übrigens, Dank den energisch betriebenen Wiederherstellungsarbeiten, bereits nach 10 Tagen wieder aufgenommen werden.

Der Schulz-Straznicki-Brendl'sche Schmierapparat

für Excenter, Trieb- und Kuppelstangen der Locomotive.*)

Diese Apparate des Oberingenieur Schulz v. Straznicki von der Kaiserin Elisabeth Westbahn, welche sich leicht und ohne grosse Kosten bei allen Locomotiven anbringen lassen (meistens ist hierzu nur ein anderer mit einem paraboloidischen hohlen Ansatze versehener Deckel und eine kleine Umgestaltung der Büchse und Schrauben erforderlich, bieten gegen die meisten der jetzt im Gebrauch befindlichen ähnlichen Apparate folgende Vortheile:

1. durch den guten, ohne Hilfe einer Feder hergestellten, vollkommen dichten Verschluss ist ein Herauswerfen von Oel während des Ganges der Maschine gänzlich vermieden;

2. mittelst der paraboloidischen Krümmung des Deckels kann das in der Büchse enthaltene Oel bis auf den letzten Tropfen ausgenützt werden;

3. da keine Verunreinigung des Oels in Folge des guten dichten Verschlusses möglich ist, halten die Dochte länger und kann man das viel billigere Mineralöl statt des Rüböls verwenden und geschieht dies auch überall, wo diese Apparate eingeführt worden sind;

4. der hierbei angewendete kurze Docht zieht, da er in das Oel nicht eintaucht, während des Stillstandes der Maschine kein Oel und entfällt hierdurch dieser bei anderen Constructionen vorkommende bedeutende Verlust durch Tropfen vollständig.

Die Ersparnisse, welche bei Anwendung dieser Apparate erzielt werden, betragen je nach Güte der vorher angewendeten 18 bis 36 pCt.

Diese Apparate, welche mit Erlass vom K. K. Handelsministerium allen Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder empfohlen wurden, sind bereits bei der K. K. priv. Kaiserin Elisabethbahn, der Kronprinz Rudolfbahn, der K. K. Mährisch-Schlesischen Centralbahn „allgemein" eingeführt und deren Einführung bei der K. K. priv. Erzherzog Albrechtbahn, der K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn, der K. K. priv. Erzherzog Karl-Ludwigbahn und der K. K. Südbahn im Zuge.

*) Siehe auch Zeitschrift des Ingenieur- und Architektenvereins, Heft VI, 1876.

Aus dem Deutschen Reich.

Berlin, den 3. Januar. (Zum Jahresanfang. Statistik der Radreifenbrüche. Ueberfüllung der Eisenbahncoupées. Oberschlesische Eisenbahngesellschaft. Ovation für die früheren Directorien der Rheinischen und der Köln-Mindener Bahn. Concurrenz des Elbeverkehrs mit den Eisenbahnen. Durchfahrt der ersten Post durch den Gotthardtunnel.)

Der Beginn des neuen Jahres lenkt den Blick auf die Ereignisse des verflossenen zwölfmonatlichen Zeitraums zurück. In dieser Beziehung bietet, insoweit die Interessen des Eisenbahnwesens in Frage kommen, schon die blosse Aufzählung der Vorgänge, wie sie das Inhaltsverzeichniss der Vereinszeitung für den vorigen Jahrgang darbietet, ein buntes Bild zahlloser Fortschritte in der Entwickelung des Eisenbahnwesens. Was die Preussischen Eisenbahnen anlangt, so finden wir eine grosse Anzahl von Ministerialerlassen und Rescripten verzeichnet, welche dazu bestimmt sind, in allen Zweigen des Eisenbahnwesens die Leistungsfähigkeit und Gemeinnützigkeit des Betriebs zu fördern. Für das Staatsbahnnetz wurde eine rationellere Abgrenzung der Verwaltungsgebiete durchgeführt, die Verkehrsleitung auf demselben durch Einschränkung des Doppelbetriebs und durch gemeinschaftliche Wagenbenutzung etc. einheitlicher gestaltet, eine gleichmässige und übersichtliche Ordnung des Gütertarifwesens angebahnt, entsprechende Anordnungen für Publicität der Tarife (Einrichtung gemeinsamer Auskunftsstellen etc.) getroffen und im Personenverkehr Erleichterungen durchgeführt. — Gegenüber der detaillirten organisatorischen Thätigkeit der Verwaltung ist die Wirksamkeit der Eisenbahngesetzgebung im Jahre 1880 verhältnissmässig geringer gewesen, abgesehen von den in die ersten Monate des Jahres fallenden Gesetzen betreffend Verstaatlichung der Rheinischen, Berlin-Potsdam-Magdeburger und Homburger Bahn sowie Ankauf der Main-Weserbahn. Das Eisenbahntarifgesetz ist nicht wieder zur Vorlage gelangt, das Reichseisenbahngesetz ist ebenfalls nicht weiter auf der Oberfläche erschienen und auch von anderen, das Eisenbahnwesen angehenden reformatorischen Gesetzgebungswerken, wie z. B. von der Errichtung von Eisenbahngrundbüchern, ist es still geworden. Die Durchführung der wichtigen Gesetzentwürfe betr. Veranschlagung der Jahresüberschüsse. der Staatsbahnen und Einsetzung der Bezirkseisenbahnräthe und des Landeseisenbahnraths bleibt dem Jahre 1881 vorbehalten.

Der Neubau von Eisenbahnen hat im vorigen Jahre fast ganz gestockt; es wurden im Jahre 1880 im Deutschen Reiche (mit Ausschluss Bayerns) nur 150 km neu in Betrieb gesetzt, gegen ungefähr 1 500 km in 1879. Bei der vorgeschrittenen Ausbildung des Hauptnetzes (an welchem allerdings immer noch Vervollständigungen und Verbesserungen vorzunehmen sind) wendet sich die Aufmerksamkeit immer mehr dem Bau von Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung zu und ist auf diesem Gebiet die Preussische Regierung mit dem Gesetz v. 9/3. 80, betr. die Erweiterung der Staatseisenbahnen und die Betheiligung des Staats bei mehreren Privatbahnunternehmungen, ebenso neuerdings durch den Gesetzentwurf, betr. die Herstellung mehrerer Eisenbahnen von untergeordneter Bedeutung (Allenstein-Kobbelbude etc.), vorgegangen, auf Grund welcher Gesetze voraussichtlich eine grössere Rührigkeit im Bahnbau in dem neu begonnenen Jahre sich zeigen wird.

Die Ergebnisse des Betriebes waren dagegen im abgelaufenen Jahre entschieden günstige, so dass die meisten Deutschen Bahnen in Folge ihrer Mehreinnahmen in der Lage sein werden, ihren Actionären wesentlich höhere Dividenden zu zahlen. Daraus folgt denn auch naturgemäss, dass die Eisenbahnactien fast allein denjenigen Theil des Courszettels bilden, der eine nennenswerthe Steigerung aufzuweisen hat, wie aus nachfolgendem Vergleich ersichtlich ist. Es standen:

	2. Jan.	31. Decbr.
Bergisch-Märkische	94,10	116,25
Oberschlesische	174,50	207,50
Rechte-Oderufer	142,00	154,80
Mainz-Ludwigshafen	90,75	95,00
Breslau-Freiburger	93,80	111,90
Berlin-Anhalter	102,75	120,25
Berlin-Dresdener	14,50	19,25
Berlin-Hamburger	187,00	236,00

Nachdem nun in den Jahren 1879 und 1880 das Staatsbahnnetz durch den Erwerb von 5 500 km Privatbahnen eine Erweiterung auf 18 000 km erfahren hat — die 3 600 km unter Staatsverwaltung stehender Privatbahnen nicht gerechnet — hätte es der Versicherung von massgebender Stelle eigentlich kaum bedürfen sollen, dass man an weitere Erwerbungen nicht eher herantreten werde, als bis die Resultate der bisherigen durch längere Beobachtung festgestellt seien. Die prinzipielle Frage wird dadurch selbstredend nicht tangirt, aber die unausgesetzt auftauchenden Gerüchte und die fortwährenden Besprechungen in der Presse haben der Weiterführung der Verstaatlichung jedenfalls nur geschadet, ohne den interessirten Kreisen zu nützen.

Die Radreifenbrüche sind vom Reichseisenbahnamt zum Gegenstand einer Statistik gemacht worden. Aus der betreffenden Nachweisung, welche die in der Zeit vom 1. October 1879 bis 31. März 1880 auf den Deutschen Eisenbahnen eingetretenen Radreifenbrüche umfasst, dürften die nachfolgenden Mittheilungen ein allgemeineres Interesse beanspruchen. Auf 45 grösseren Bahnen mit einer Gesammtbetriebslänge von 32 316 km sind in der angegebenen Zeitperiode 5 039 Radreifenbrüche, bei 10 kleineren Bahnen mit einer Betriebslänge von zusammen 434 km dagegen keine Radreifenbrüche eingetreten. Die durchschnittliche Anzahl der auf je 100 km Bahnbetriebslänge eingetretenen Brüche berechnet sich zu 15,57 Stück. Diese Zahl ist von mehreren Verwaltungen, von einer mit 46,58 Brüchen pro 100 km sogar bedeutend überschritten. Die meisten Brüche (2 175) erfolgten im December; bei manchen Verwaltungen wurden 14 Brüche an einem Tage dieses Monats constatirt. Fast ein Sechstel aller Brüche ereignete sich bei einer Temperatur von 0 bis — 5 Grad Réaumur. Auf die Güterzüge entfallen 2 007, auf die Züge mit Personenbeförderung (Courier-, Schnell-, Personen- und gemischte Züge) 1 466, auf die Rangir- und Leerzüge 182 Brüche, während bei 1 384 Fällen die Zugart unbekannt geblieben ist. Hierbei ergeben sich, wenn nach Fahrzeugen getrennt wird, an Locomotiv- und Tenderrädern 1 580, also fast ein Drittel der Gesammtzahl, ferner an Personenwagen 620, an Post- und Packwagen 269, an Güterwagen 2 528 Brüche. Soweit sich nachweisen liess, ereigneten sich 910 Fälle bei voller Fahrt auf freier Strecke, 644 wurden bei Revisionen auf den Bahnhöfen und 327 beim Abdrehen in der Werkstatt entdeckt. Wenngleich der Einfluss des Oberbausystems auf die Zahl der Reifenbrüche nicht mit Sicherheit festgestellt werden konnte, scheinen doch mehrfache Beobachtungen darauf hinzuweisen, dass bei Anwendung von Langschwellen weniger Brüche auftreten, als bei Querschwellen. Bezüglich des Materials entfallen mehr als dreimal so viel Brüche auf Gussstahl (Tiegelguss-, Bessemerstahl u. s. w.) als auf Puddelstahl, Feinkorneisen und Eisen überhaupt, indess ist hier das procentuale Verhältniss nicht angegeben worden, in welchem die im Eisenbahnbetriebe vorhandenen Bandagen zu einander stehen. Was die Stärken der Radreifen anbetrifft, für welche im Bahnpolizeireglement und in der Bahnordnung für Bahnen untergeordneter Bedeutung Minimalmasse vorgeschrieben sind, so hat sich ergeben, dass nur Brüche an Reifen eintraten, welche den noch zulässigen Grad der Abnutzung nicht erreicht hatten. In Bezug auf das Alter sind 6 bis 8 Jahre alte Reifen am meisten gebrochen. Im Allgemeinen werden der herrschenden Kälte und dem öfteren Temperaturwechsel, ferner der durch ungleichmässige Erwärmung bei starkem Bremsen entstehenden ungleichen Materialspannung, sowie den durch Herzstücke veranlassten Schlägen die Hauptursachen zugeschrieben; andererseits werden auch flachgeschliffene Bremsstellen, fehlerhafte Stellen im Material, alte Einbrüche und mangelhafte Schweissung als Ursachen der Brüche bezeichnet.

Die Ueberfüllung der Eisenbahncoupées ist bekanntlich vor den Weihnachtsferien im Abgeordnetenhause speciell von dem Abgeordneten Berger gerügt worden. Es dürfte dieser Missstand für die Zukunft in Folge eines neueren Ministerialrescripts beseitigt sein. Die bisherigen diesbezüglichen Beschwerden rechtfertigen, wie der Minister der öffentlichen Arbeiten in einem Erlass vom 21. v. Mts. ausspricht, die Annahme, dass bei der Plazirung der Reisenden durch die Schaffner vielfach mit der gebührenden Rücksicht noch nicht verfahren wird. Zum Theil handele es sich hierbei um verwaltungsseitige Bestimmungen, wonach auf den Anfangsstationen der Züge nicht sogleich sämmtliche, sondern nur erst die zunächst erforderlichen Coupées geöffnet werden dürfen. Eine derartige Bestimmung, welche überdies zu einer unzulässigen Bevorzugung einzelner Reisenden Anlass geben könne, sei, wo sie noch bestehe, alsbald in Wegfall zu bringen und Anordnung zu treffen, dass schon auf der Abgangsstation stets sämmtliche Coupées, über welche nicht für besondere Zwecke schon anderweit verfügt sei, sofort geöffnet werden. Im Uebrigen sei bei der Zuweisung von Plätzen, unbeschadet nothwendiger Einrichtungen im Interesse der Ordnung, Sicherheit und Oeconomie des Betriebes, den Wünschen und der Bequemlichkeit des reisenden Publicums in entgegenkommendster Weise Rechnung zu tragen, vor Allem auch die für die warme Jahreszeit angeordnete mässige Besetzung der Coupées (I. Classe mit 4 Personen, II. Classe mit 6 Personen und III. Classe mit 8 Personen) in Zukunft allgemein und ohne Beschränkung auf die warme Jahreszeit, so lange hinreichender Platz vorhanden sei, als Regel festzuhalten. Der Minister macht die sorgsame und nachdrückliche Ueberwachung der Befolgung dieser Bestimmungen zur besonderen Pflicht.

Der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft ist die Genehmigung zur Vornahme der generellen Vorarbeiten für eine Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von einem unweit Dürrgoy gelegenen Punkte der Breslau-Mittenwalder Bahn über Klettendorf nach Koberwitz zum Anschlusse an die projectirte Linie von Koberwitz nach Zobten ertheilt worden. Es wird diese Bahn an Stelle der von der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Bahn projectirten Linie Mochbern - Klettendorf - Koberwitz treten, deren Bau auf Schwierigkeiten gestossen ist.

Den früheren Directorien der Rheinischen und Köln-Mindener Bahn ist eine Ovation zu Theil geworden, über welche Rheinische Blätter Folgendes berichten: „Schon bald nach dem Uebergange der Köln-Mindener und der Rheinischen Eisenbahn in den Besitz und die Leitung des Staates hatten die Vertreter der Handelskammern und der wirthschaftlichen Vereine von Rheinland-Westfalen und den angrenzenden Landestheilen den Beschluss gefasst, den Präsidenten beider genannten Eisenbahnen, Herrn Mevissen und Herrn Oppenheim, bei ihrem Rücktritt von ihrer wichtigen Stellung den Dank und die Anerkennung des Handels und der Industrie für ihre Verdienste um das Eisenbahnverkehrswesen der beiden Schwesterprovinzen zu erkennen zu geben und in künstlerisch angefertigten Adressen zum Ausdruck zu bringen. Nachdem diese Adressen (mit vortrefflichen Aquarellen in geschmackvollen Deckeln) fertig gestellt waren, versammelten sich am 21. December v. J. die Vertreter der genannten Körperschaften, etwa 30 an der Zahl, zunächst im Hause des Herrn Geheimraths D. Oppenheim und sodann in demjenigen des Herrn G Mevissen, um dieselben zu überreichen. Die Ueberreichung erfolgte bei dem ersteren Herrn durch Herrn Präsidenten Mulvany aus Düsseldorf, bei dem letzteren durch Herrn Geheimrath Heimendahl aus Crefeld. Die Gefeierten waren über die ihnen gebrachte Ovation tief ergriffen und sprachen der Deputation in warm empfundenen Worten ihren Dank aus".

Die Concurrenz des Elbeverkehrs mit den Eisenbahnen ist aus einem sehr instructiven Artikel der „Zeitschrift des Königlich Sächsischen statistischen Bureaus", Jahrgang 1880, Folgendes zu entnehmen: In dem vom Regierungsassessor Arthur von Studnitz verfassten Artikel über die „Statistik des Sächsischen Elbeverkehrs", wird die Bedeutung des Elbstroms für die daran gelegenen Plätze und die gewaltige Zunahme des Personen- und Güterverkehrs in den letzten 25 Jahren ziffernmässig dargestellt. Ein Vergleich der Elbschifffahrt mit der Schifffahrt der anderen Deutschen Flussgebiete ergiebt als Gesammtresultat, dass die Gesammtzahl der Elbschiffe im Anfange des Jahres 1877 etwas über die Hälfte aller Süsswasserschiffe im Deutschen Reiche ausmachte, indem 7 907 Elbschiffe 14 388 Schiffen aller Deutschen Flussgebiete gegenüberstehen. Der Eingang von Gütern aus Oesterreich bei dem Hauptzollamte Schandau betrug im Jahre 1855 nur 5 671 473 Ctr., dagegen 1879: 21 227 596 Ctr., während der Ausgang im Jahre 1855 sich auf 349 027 Ctr. und im Jahre 1879 auf 641 624 Ctr. beziffert. Der Personenverkehr der Sächsisch-Böhmischen Dampfschifffahrtsgesellschaft hat sich von 1855 bis 1879 von 530 566 auf 1 939 140 Passagiere gesteigert.

Ueber die Durchfahrt der ersten Post durch den Gotthardtunnel, welche am Nachmittag des 24. December stattfand, wird der „Neuen Züricher Zeitung" geschrieben: Voran fuhr ein mit den Briefen und Valoren beladener, eigens zu diesem Zweck construirter Rollwagen, dann folgten auf gewöhnlichen Rollwagen etwa 30 Ctr. Fahrpoststücke. Um 2½ Uhr wurde in den Tunnel eingefahren. Allmälig, wie der Zug durch die düstere und nicht enden wollende Höhlung vorrückte, nahm die Hitze zu und drückte auf den Athem. Da indessen der Nordwind vorherrschte, war es zu ertragen, bis ungefähr in die Mitte des Tunnels, wo Hitze und Rauch gleichsam condensirt waren, ganz besonders da, wo man zu Fuss ungefähr 600 m der Calotte durchschreiten musste. Hier brachten der Rauch, die Dynamitdünste, die Anstrengung und auch die Aufregung des Neuen eine physische Mattigkeit hervor, die auch auf den Seelenzustand zurückwirkte. Zum Glück dauerte dieser Fieberzustand nicht lange: die Luft wurde besser, der Muth hob sich wieder, und stolz, zufrieden, glücklich setzte man die Fahrt in den Eingeweiden des colossalen Berges fort. Keinerlei Gefährdung war zu bestehen; man brauchte nur die Augen offen und den Lichtern nahe zu halten und sich der Führung des mit dieser Höhle der Arbeit und des Unwetters vertrauten technischen Personals zu überlassen. Je mehr man nach Süden vorrückte, um so mehr läuterte sich die Luft, um so geringer wurde die Hitze, um so weniger spürte man die Miasmen von den Dynamitexplosionen. Angelangt beim Ausgang in Airolo, um 6½ Uhr Abends, schlürfte man mit Behagen die frische Luft ein, die nun gewaltig einströmte, und vergass der ausgestandenen Mühen und Beschwerden. Diesmal hat man vier Stunden gebraucht; von Woche zu Woche wird diese Zeit sich reduciren und in Bälde wird in zwei Stunden der Weg zurückgelegt werden. Der innere Anblick des Tunnels erfüllt die Seele mit einem beklommenen Staunen. Kein Panorama der Welt bietet etwas dem, was man jetzt in der Mitte dieses ungeheuren Durchgangs sieht, Vergleichbares. Nur der Pinsel eines Goya könnte diese Eindrücke festhalten: diese halbnackten Arbeiter, von Schweiss bedeckt, mit ihren leidenden, blassen, gelblichen Gesichtern, ihren geschwärzten, krampfhaft angestrengten Händen, ihrem mühsamen Athemholen, die Tag für Tag seit vielen Wochen, vielen Monaten, ja seit Jahren ihre acht Stunden im Tunnel arbeiten! Im Ganzen sind es brave Leute, gutgesittet, die da ihr jugendliches Leben für die Werke der Wissenschaft und der Civilisation hingeben. 2 000 m unter der Oberfläche, auf eine Strecke von 15 km verstreut, sieht man sie, jeden mit seiner Lampe an der Seite, mit seinem Werkzeug in der Hand oder auf der Schulter, in drückendem Dunste, sitzend, stehend, kauernd, am Ausbrechen, am Laden der Dynamitschüsse, am Wegräumen des Schuttes beschäftigt, die Rollwagen ein- und ausführend, durch Wasser und Schlamm watend; fürwahr es ist ein grossartiges, unbeschreibliches Schauspiel! der Lärm der Rollwagen, die auf der Calotte vorgeschoben werden, der Pferde und der Treiber, der Tausende von Hämmern, das furchtbar zischende Geräusch der Bohrmaschinen, das Krachen der Dynamitexplosionen — ein Dante würde dazu gehören, das zu beschreiben. Wer zum ersten Male das sieht und hört, der meint, so müsse die Hölle sich ausnehmen.

Hermann Weizmann †.

Berlin-Hamburger Eisenbahn. Am 10. December verstarb der Güterverwalter der Berlin-Hamburger Eisenbahn Hermann Weizmann, geboren den 14/10. 35 zu Driesen in der Neumark. Am 1. August 1856 als Diätar bei der Berlin-Hamburger Eisenbahn eingetreten, wurde derselbe nach zurückgelegtem Vorbereitungsdienste am 1. Januar 1859 zum Kassirer der Güterkasse ernannt, und avancirte, nachdem er diese Stelle mit grosser Gewissenhaftigkeit und Umsicht 19 Jahre lang verwaltet hatte, am 1/1. 78 zum Güterverwalter und Vorsteher der Güterexpedition Berlin.

Auch literarisch war der Verschiedene eifrig thätig, wozu ihn namentlich seine ausgedehnten Sprachkenntnisse befähigten. In Beziehung auf die Eisenbahnliteratur wollen wir aus seiner schriftstellerischen Thätigkeit nur folgende selbstständigen Broschüren erwähnen: Zur Eisenbahnreform 1872. I. Fahrverkehr oder Frachtverkehr? II. Das Staatsexamen. — Die Eisenbahn als öffentliche Strasse 1875. — Die Deutsche Reichsbahn 1876. Den Eisenbahnbibliothekverein zu Berlin, welchen der Verschiedene als Vorsitzender leitete, bis er dies Amt Krankheitshalber niederlegen musste, rief er mit ins Leben.

Seine Beamten sowie die Corps- und Hülfsarbeiter (er war Assessor in der Verwaltung der Arbeiterkasse) betrauern in ihm einen humanen und gerechten Vorgesetzten, welcher ihnen als Vorbild in Pflichttreue und grösster Ehrenhaftigkeit voranging. Jedem derselben wird sein Andenken theuer bleiben, wie dies auch der ihm von den Beamten gewidmete Nachruf in der „Vossischen Zeitung" zum Ausdruck bringt. Welche grosse Verehrung und Achtung der Verschiedene genoss, bewies auch die grosse Theilnahme bei der Beerdigung. Die Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahn war durch ihren Vorsitzenden Herrn Geheimen Regierungsrath Simon und durch Herrn Director Neuhaus, sämmtliche hier einmündende Bahnen waren durch Bekannte und Freunde des Verstorbenen vertreten; ausserdem erwiesen ihm zahlreiche Freunde aus Nah und Fern, sowie die meisten seiner frühern Untergebenen die letzte Ehre. Der Sarg wurde von den hiesigen Lademeistern in Uniform, angeführt von ihrem Bodenmeister, zur Ruhestätte getragen.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Wien, 3. Januar 1881. (Westbahnvertrag. Pest-Semlin. Tarifcentralstelle. Ungarisches Transportgesetz. Der Arlbergtunnel. Sequestrationsgesetz. Coupontextänderung.)

Wie bereits in voriger Nummer berichtet, wurde noch vor Ablauf des Jahres der Verstaatlichungsvertrag mit der Elisabeth Westbahn vom Oesterreichischen Ministerium formell abgeschlossen. Im Schoosse desselben hatte sich eine gewisse Opposition in Folge der Vorlage eines Projectes erhoben, welches die Verpachtung der garantirten Bahnen statt deren Verstaatlichung bezweckte; dadurch sollte eine Ersparniss an jährlichen Subventionen von 8—10 Millionen erzielt werden; obwohl der präsentirte Pächter: die Société Belge de chemins de fer, sich bereits präsentirte, wurde das Project doch als undiscutabel und unrealisirbar abgelehnt, bewirkte aber die Verzögerung des Westbahnabschlusses, welche schon eine Fluth von Gerüchten hervorrief. Die ganze Verstaatlichungsaction, hiess es, sei in Frage, der Oesterreichische Handelsminister werde deshalb aus der Regierung scheiden, die beabsichtigte Ausfolgung von Goldtitres an Stelle der Westbahnactien werde die Couponprocesse perpetuiren und belaste den Staat ungewöhnlich etc. etc.

Die Ungarische Regierung war dagegen noch fortwährend mit der Bahn Pest-Semlin beschäftigt. Einen Pyrrhussieg hat diese Regierung mit der vor den Feiertagen noch publicirten Sanction des unten reproducirten Gesetzes über die Erhöhung der Transportsteuer erzielt; die praktischen „Eisenbahner" möchten ihre Vorhersagungen über die dadurch zu gewärtigende Schädigung des Verkehrs ganz unerfüllt sehen; dass der so tüchtige Nationalöconom György, Redacteur des Eisenbahnfachblattes, mit seinem Votum für dieses Gesetz fast den Ausschlag gab, zeigt wieder die „graue" Theorie.

Die Bankenconcurrenz um Pest-Semlin soll den anfänglich projectirten Bau in Staatsregie und als Staatsbahn wieder in den Vordergrund gerückt haben, indem die Regierung den Bau im Wege der öffentlichen Offertausschreibung vergeben soll. Da nun aber private Unternehmer ohne die Mithilfe einer Bank oder eines

Consortiums nicht über die entsprechenden Geldmittel verfügen, um einen Bau von solcher Ausdehnung zu übernehmen, so soll der Bau getheilt und partieenweise vergeben werden. Man argumentirt dabei so, dass schliesslich auch ein Consortium, nachdem es den Bau erhalten, an die einzelnen Unternehmer sich wenden müsste, und dass der Staat weit billiger davonkäme, wenn er die theure Vermittelung eines Consortiums umginge. Man bezeichnet dies als um so gerechtfertigter, als die schwierigsten Objecte dieser Eisenbahn, die Brücke und die Tunnels bei Cortanovca, schon auf diesem Wege vergeben wurden, und zwar zu sehr billigen Preisen; der Bau von Pest-Semlin biete ausser diesen bezeichneten Objecten keine technischen Schwierigkeiten mehr. Da nun ferner der Staat in jeder Combination sich die Lieferung der Schienen aus seinen Gewerken und der Schwellen aus seinen Forsten vorbehielte, was einer Summe von etwa 4 Millionen Gulden entspricht, da ferner die bereits vergebenen Objecte ein Baucapital von 8 Millionen in Anspruch nahmen, so bliebe für den restlichen Bau nur mehr eine Summe von 12 Millionen. Wenn man nun die Linie in 3 Theilstrecken sondert und je eine solche einem Unternehmer überantwortet, so könnte die ganze Bahn von privaten Unternehmern und unter der directen Controle des Staates gebaut werden. Man beruft sich darauf, dass der Ungarische Staatsschatz auf diesem Wege bereits die befriedigendsten Resultate erzielt hätte. Die Pester Verbindungsbahn (4 Millionen Gulden Baucapital), die Eisenbahn Dalya-Brood (4 Millionen Baucapital) und die Eisenbahn Kronstadt-Tömös (4½ Millionen Baucapital) wurden im Offertwege, und zwar nicht im Pauschale, sondern auf Grund von Einheitspreisen vergeben und erbaut, wobei der Staat seine Rechnung gefunden hat.

Zur Errichtung einer Centralstelle für den Verkauf der jeweilig giltigen Tarifbücher wurden die Bahnverwaltungen vom Oesterreichischen Handelsministerium mit dem Beifügen aufgefordert, dass dieser von kaufmännischer Seite wiederholt geäusserte Wunsch ganz berechtigt ist und deshalb ein gemeinsam zu berathender Vorschlag über die leichte Durchführung dieses Wunsches zu erstatten sei. Es hat sich übrigens, der ministeriellen Mittheilung zufolge, das „Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt" zur Errichtung einer solchen Centralstelle erboten. Es wäre gewiss erwünscht, wenn eine solche sich zu einem förmlichen Auskunftsbureau in allen Tariffragen gestalten würde.

Das am 24. v. M. sanctionirte Ungarische Gesetz über die Transportsteuer lautet wie folgt:

I. Der Gesetzartikel XX vom Jahre 1875 § 1 wird modificirt: Bei Bahnen und Dampfschiffen wird zu zahlen sein: a) bei Personenbeförderung 15 pCt. der Beförderungsgebühr; b) bei Reisegepäck, nach der den gebührenfreien Theil übersteigenden Mehrgewichtsgebühr 15 pCt.; c) Separatpersonenzüge und Dampfschiffe von der gesammten Gebühr 15 pCt; d) bei Eilgütern 7 pCt., Frachtgebühren 3 pCt. der Beförderungsgebühr; e) bei Separatcabinen auf Dampfschiffen und Schlafstellen auf Eisenbahnen 15 pCt. der Beförderungsgebühr. Bei Berechnung der Steuerposten ist zu den in obigen Punkten erwähnten Gebühren auch die Manipulationsgebühr und der Courszuschlag hinzuzurechnen. Insofern ein solcher Zuschlag durch einzelne Unternehmungen oder bei einzelnen Transporten nicht eingehoben würde, wird die Steuer blos nach der durch die Unternehmung eingehobenen Gebühr und die Manipulationsgebühr ausgeworfen.

II. Die obigen Bestimmungen des obigen Gesetzes bleiben in Kraft.

III. Das Gesetz tritt ins Leben am . . .

Ueber die für den Bau des Arlbergtunnels eingelaufenen zwei Offerten ist, wie bereits kurz erwähnt, die Entscheidung des Oesterreichischen Handelsministeriums dahin erflossen, dass das Angebot der Bauunternehmer Cechoni und der Gebrüder Lapp, welche vereint eine Offerte gemacht hatten, und zwar der Erstere auf die östliche Hälfte mit einem Aufgebote von 5 pCt., die Letzteren auf die westliche Hälfte mit einem Aufgebote von 2 pCt., angenommen wurde. Die beiden Offerenten mussten sich verpflichten, als vereinigte Unternehmung unter Solidarhaftung den ganzen Tunnel zu bauen. Die zweite eingebrachte Offerte der vereinigten Bauunternehmer Baron Schwarz, Baron Klein, Brüder Redlich und Berger, Fritz Müller, wurde, obgleich sie ein Aufgebot von 7 pCt. proponirten, abgelehnt. Es ist nothwendig, den Unterschied der beiden Anerbietungen in absoluten Ziffern ersichtlich zu machen. Die Staatsverwaltung bezifferte die approximativen Kosten der östlichen Hälfte auf 6,44 Millionen Gulden, die Unternehmer Cechoni und Gebrüder Lapp erhalten einen 5 pCt. Aufschlag, somit im Ganzen 6,76 Millionen Gulden; für die westliche Hälfte, welche von der Staatsbaudirection mit 6,58 Millionen Gulden veranschlagt wurde, wird der Staat gemäss der angenommenen Offerte 6,71 Millonen Gulden zu leisten haben. Die Gesammtkosten des Tunnels stellen sich auf 13,48 Millionen Gulden gegen 13,03 Millionen des Voranschlages, die Erbauer erhalten daher im Durchschnitt einen Aufschlag von 455 000 fl. oder 3,5 pCt. Dagegen wurde von den unterliegenden Offerenten eine Gesammtleistung des Staates von rund 14 Millionen Gulden gefordert, so dass der Unterschied der beiden Angebote sich mit 0,52 Millionen Gulden oder mit 4 pCt. beziffert.

Der Ungarische Gesetzentwurf betreffend die Sequestration von Bahnen, welcher im Communicationsministerium ausgearbeitet worden ist, erfuhr im Justizministerium, welchem derselbe zur Begutachtung zugewiesen wurde, eine namhafte Aenderung. Es wurde im Schosse der Regierung der Gedanke angeregt, die Aenderung der Sequestration in die Hände der Gerichte zu legen, so dass diesen die Befugniss ertheilt würde, zu prüfen, ob die Voraussetzungen für die Uebernahme der betreffenden Eisenbahn in den Staatsbetrieb vorhanden sind oder nicht. In dem früheren Entwurfe war diese Entscheidung dem Ministerium überlassen.

In dem Processe der Franz Josefbahn wegen Aenderung des Textes der Prioritätencoupons hat der Oberste Gerichtshof zu Gunsten der Bahn entschieden. Die erste Instanz hatte das Erkenntniss gefällt, die Franz Josefbahn sei nicht berechtigt, den Text zu ändern. Das Oberlandesgericht verwarf dieses Erkenntniss und entschied, die Franz Josefbahn sei zur Aenderung des Textes im Sinne der Silberverpflichtung vollkommen berechtigt. Der Oberste Gerichtshof soll in den noch zu veröffentlichenden Motiven ausgesprochen haben, dass der Coupontext keinen Vertragsgegenstand der Bahn mit ihren Prioritätsgläubigern gebildet hat und daher von ihr auch einseitig im Sinne des ihre Befreiung von der unbegründeter Weise verlangten Goldeinlösung aussprechenden Urtheiles umsomehr abgeändert werden kann, als der Coupon nur eine an keine bestimmte Form gebundene Anweisung auf den in der Obligation selbst bestimmten Zinsgenuss darstellt und aus ihr selbst, nicht aber aus dem Coupon die streitige Frage gelöst werden kann. — Diese Ansicht wurde bereits in einem vor nahezu zwei Jahren im Oesterreichischen Eisenbahnclub hierüber gehaltenen Vortrage zu begründen versucht.

Verein für Eisenbahnkunde.

Versammlung am 14. December 1880.

Vorsitzender Herr Geh. Oberregierungsrath Streckert,
Schriftführer Herr Eisenbahnbaumeister Mellin.

Der Vorsitzende macht den Verein betreffende geschäftliche und statistische Mittheilungen, aus denen besonders hervorzuheben ist, dass der Verein z. Z. 373 Mitglieder zählt, in 9 regelmässigen Versammlungen 11 grössere und 18 kleinere Vorträge von 24 Rednern gehalten wurden und ausserdem in den für besondere Zwecke gebildeten Commissionen 29 Sitzungen stattfanden. Die über die Verhandlungen des Vereins aufgenommenen und gedruckten Protocolle umfassen 7 Druckbogen und 20 Tafeln Zeichnungen, sowie die vom Verein herausgegebenen „Mittheilungen aus der Tagesliteratur des Eisenbahnwesens" 16 Druckbogen.

Ueber eine Statutenänderung, betreffend das Verlesen des Protocolls in den Versammlungen und die Veröffentlichung desselben in öffentlichen Blättern wurde Beschluss gefasst.

Bei der statutengemäss stattfindenden Neuwahl des Vorstandes wurden gewählt: Als Vorsitzender Herr Geh. Oberregierungsrath Streckert, als Stellvertreter Herr Geh. Regierungsrath Quassowski, als Schriftführer Herr Eisenbahnbauinspector Jungnickel, als Stellvertreter Herr Baumeister Lantzendörffer, als Cassenführer Herr Verlagsbuchhändler W. Ernst, als Stellvertreter Herr Regierungs- und Baurath Mellin.

Herr Civilingenieur Kesseler spricht unter Vorzeigung von Zeichnungen über den Bollée'schen Dampfwagen. Bei demselben befindet sich auf einem Rahmen am hinteren Theil des Wagens der stehende Kessel, Field'scher Construction, während am vorderen Theil die Dampfmaschine mit 2 stehenden Cylindern liegt. Die Kurbelwelle der Maschine ist unterhalb des Rahmens parallel dessen Mittelaxe gelagert und bewegt mittelst eines Getriebes von besonderer Construction eine ebenfalls an dem Rahmen gelagerte, getheilte Querwelle, von welcher die Bewegung auf die beiden Hinterräder mittelst Gall'scher Ketten verbesserter Construction übertragen wird.

Der Rahmen ruht mittelst gewöhnlicher Wagenfedern auf der Hinterachse, um die sich die Treibräder drehen; vorn sind zwei quergerichtete Federn unter demselben angebracht, welche an ihren Enden vertical stehende Bolzen aufnehmen, auf denen Buchsen zur Aufnahme der Vorderräder sitzen. Diese Buchsen sind mit Hebelarmen versehen, um sie durch Einwirkung eines Steuerapparates um die verticalen Bolzen drehen zu können. Durch den sehr sinnreich construirten Steuerapparat und dadurch, dass der Vorderwagen in vollkommen elastischer Verbindung mit dem Maschinenrahmen steht, sollen die Vortheile erreicht werden, dass das Gefährt in jeder Stellung von einer breiten Basis unterstützt bleibt, durchfahre es auch die engsten Curven, und dass es leichter zu lenken ist, da die Räder sich nahezu nur um einen Punkt zu drehen brauchen, um ihre Richtung zu ändern, während bei den früheren Constructionen mit Lenkschemel ein grosser Kraftaufwand dazu gehörte, um die Räder, die beim Lenken einen grösseren Weg beschreiben mussten, zu bewegen. Auch bei der Hinterachse ist die Einrich-

tung getroffen, dass die Bewegung beider Räder unabhängig von einander ist, wodurch ein Hauptübelstand, welcher früheren Constructionen von Strassenlocomotiven anhaftete, vermieden werde. Die Räder rollen stets auf dem Wege, sie wühlen nicht, wie es stets der Fall sein muss, wenn zwei Treibräder beim Durchfahren einer Curve sich gleich schnell bewegen. In der Wöhlert'schen Fabrik seien zur Zeit mehrere Dampfwagen zur Beförderung von je 20 Personen im Bau. Die Lastzugmaschinen haben dieselbe maschinelle Einrichtung, wie die Dampfpersonenwagen, nur ist bei denselben die Einrichtung getroffen, dass zu diesem Zwecke besonders construirte Lastwagen derartig mit der Maschine gekuppelt werden, dass deren Hinterräder auch als Treibräder dienen, was für die Schonung des Weges wichtig ist.

Herr Ministerialdirector Weishaupt tritt der Anschauung entgegen, dass die Strassendampfwagen für das Verkehrswesen eine ähnliche Bedeutung erlangen könnten wie die Eisenbahnen. Bei letzteren sei es der Weg, dessen Vervollkommnung gegenüber der gewöhnlichen Strassenbahn in erster Reihe sie zu ihren grossartigen Transportleistungen befähige, der Motor sei bei den Eisenbahnen erst in zweiter Reihe von Wichtigkeit. Wenn der jetzige Bollée'sche Dampfwagen auch gegen die schon seit so langer Zeit und so vielfach versuchten anderweitigen Constructionen gleicher Art Verbesserungen aufweise, so würden mit demselben voraussichtlich doch keine wesentlichen Resultate erzielt werden, da nicht überall in gutem Zustande befindliche glatte Strassen vorhanden seien. Ausgeschlossen sei dabei nicht, dass in einzelnen besonderen Fällen, wie für grössere Bauhöfe, für militärische Zwecke u. s. w. derartige Dampfwagen vortheilhafte Anwendung finden können.

Herr Director Kaselowsky theilt mit, dass die Schwartzkopff'sche Maschinenfabrik schon vor mehreren Jahren Dampfstrassenwagen gebaut habe, deren Construction zwar abweichend von der der jetzigen Bollée'schen gewesen, aber doch damals allgemein als sehr zweckmässig anerkannt und daher auf verschiedenen Ausstellungen, in Hamburg, Stettin, Köln u. s. w. prämiirt worden sei. Eine solche Dampflastzugmaschine sei zuletzt für den Transport von Erzen im Kölnischen Sauerland verwendet worden, die dabei gemachten Erfahrungen seien aber so ungünstige gewesen, dass die Verwendung derselben nach kurzer Zeit vollständig aufgegeben worden sei. Nach des Redners auf persönliche Erfahrung begründeten Ansicht sei ein regelmässiger Betrieb mit derartigen Dampfstrassenwagen nicht möglich.

Herr Geh. Commerzienrath Schwartzkopff theilt mit, dass bei einer Probefahrt mit einem Dampfwagen anderer Construction nach Tegel, welcher er selbst beigewohnt habe, trotz der geschickten und kundigen Führung und trotzdem 2 Gensdarmen die Droschke begleiteten, ein an einen Wagen gespanntes Pferd überfahren worden sei. Die Polizeibehörden würden voraussichtlich zu regelmässigen Fahrten mit diesem oder einem ähnlichen Vehikel auf öffentlichen Strassen die Genehmigung nicht ertheilen.

Herr Hofrath M. M. Freiherr v. Weber hält einen Vortrag über den Balmain'schen leuchtenden Anstrich, von welchem Proben in einem anstossenden dunkeln Zimmer vorgeführt wurden. Der Vortragende erwähnt zunächst in ausführlicher Darstellung der vielfachen schon seit langer Zeit, besonders auch bei den Anhängern der Alchymie aufgetretenen Bestrebungen, einen Stoff darzustellen, welcher, nachdem er eine Zeit lang der Einwirkung des Lichtes ausgesetzt gewesen, während einer mehr oder minder langen Zeit eine gewisse Leuchtkraft besitzt. Die bedeutendste Entdeckung machte in dieser Beziehung der Englische Physiker John Cauton, welcher durch Glühen von Austerschalen mit Schwefel ein Calcium-Sulphur erzeugte, welches die Fähigkeit Licht einzusaugen und dann wieder auszustrahlen in höherem Masse besass, als alle bis dahin bekannten Körper. Ein Stück des von ihm gefertigten und in einer mit der Jahreszahl 1764 versehenen Glasröhre eingeschmolzenen Lichtträgers zeigt noch heute dieselbe Leuchtfähigkeit, wie vor mehr als 100 Jahren. Nachdem noch der Physiker Becquerel bezügliche wichtige Entdeckungen gemacht und namentlich gefunden hatte, dass die Sulphate von Calcium, Barium und Stromium die wirksamsten Lichtträger seien, ist es dem Mitglied des University College Balmain, einem tüchtigen Chemiker, zuerst gelungen, ein Product herzustellen, welches zu practischer Anwendung fähig ist. Es hat die Form eines feinen, weissen, zwischen den Fingern wie gestossenes Perlmutter leise knirschenden Pulvers und kann mit Wasser, Oel oder sonst einem Bindemittel als Deck- oder Oelfarbe angerieben, zum Anstreichen beliebiger Körper Verwendung finden. Werden die mit diesem Anstrich bedeckten Flächen auch nur während einer sehr kurzen Zeit der Einwirkung des Lichts ausgesetzt, so werden sie auf geraume Zeit hin leuchtend. Gut präparirte, dem Tageslicht ausgesetzt gewesene Lichtträger leuchten noch nach 17 bis 18 Stunden. Die practische Verwendbarkeit dieses Stoffes erscheint als eine sehr vielseitige. Man hat in England bereits versuchsweise in offener See bei Einfahrten in Flüssen und Häfen liegende Tonnen mit diesem Stoffe angestrichen und sind dieselben dadurch selbst bei sehr dunkeler Nacht und stürmischem Wetter auf mehrere Hundert Meter Entfernung leicht erkennbar geworden. Gute Resultate sind auch bei Versuchen erzielt worden, mit diesem leuchtenden Anstriche die Anzüge und Werkzeuge der Taucher zu versehen, welche dadurch in den Stand gesetzt wurden, bei 27 Fuss (Englisch) Wassertiefe die Niete und Bolzen eines gesunkenen Schiffes gut genug zu unterscheiden, um ihre Arbeiten daran vornehmen zu können.

Ferner haben Englische Eisenbahnverwaltungen Versuche gemacht, durch Bedeckung eines Theils des Innern des Coupés mit leuchtendem Anstrich das Coupé beim Passiren von Tunnels genügend zu erhellen. Der Effect eines solchen Versuchs bei der South Eastern Bahn war nicht nur ein genügender, sondern geradezu ein brillanter, da mildes blaues Licht jeden Vorgang im Wagen wahrnehmen, ja sogar die Zeit auf einer Taschenuhr erkennen liess. Die Verwendung dieses Stoffes würde jedenfalls eine viel ausgedehntere sein, wenn nicht der Preis noch ein zu hoher wäre. Die Patentträger, welche das Patent von Balmain erwarben, verkaufen jetzt ½ kg des Stoffes zu 29 ℳ, hoffen jedoch demnächst billiger produciren zu können. Der hohe Preis hat schon viele Chemiker zur Herstellung von Nachahmungen veranlasst, es ist jedoch bis jetzt bei keinem derselben die Stärke und Dauer der Leuchtfähigkeit des Balmain'schen Präparats erreicht worden.

Durch übliche Abstimmung wurden als einheimische ordentliche Mitglieder aufgenommen die Herren Maschinenfabrikbesitzer E. Becker, Civilingenieur H. Birnbaum, Ingenieur C. Jroitzheim, Maschinenfabrikbesitzer J. Gast und Oberingenieur C. v. Lüde.

Electrotechnischer Verein.

Der electrotechnische Verein hielt am 28. December unter dem Vorsitze des Geheimen Regierungsraths Dr. Werner Siemens seine Decembersitzung ab. Die Zahl der Mitglieder beläuft sich gegenwärtig, unter Hinzurechnung der noch vorliegenden Anmeldungen, auf insgesammt 1 575, worunter 329 Hiesige und 1 246 Auswärtige.

Nach Erledigung geschäftlicher Angelegenheiten hielt Herr Telegrapheningenieur Dr. Brix im Anschluss an einige in einer früheren Vereinssitzung von ihm gemachte Mittheilungen einen mit grossem Interesse aufgenommenen Vortrag über die seitens der Reichspostverwaltung an den unterirdischen Kabeln vorgenommenen Messungen. Diese Messungen verfolgen den Zweck: eine dauernde Kenntniss über den electrischen Zustand der Kabels zu erhalten und dadurch die Mittel zu gewinnen, bei eintretenden Betriebsstörungen jederzeit die Ursache und den Ort des Fehlers leicht und schnell zu ermitteln; dieselben werden bei den Deutschen unterirdischen Telegraphenlinien regelmässig wiederkehrend in Berlin und ausserdem in Halle a. S., Frankfurt a. M., Coblenz, Metz, Strassburg, Köln, Danzig, Thorn, Königsberg i. Pr. und Breslau vorgenommen. Die Messungen erstrecken sich auf den Widerstand der Kupferadern, auf die Ladungscapacität und endlich auf den Isolationswiderstand der umgebenden Guttaperchahülle. Diejenigen des Kupferwiderstandes werden durch Verbindung mehrerer Kabeladern in Schleifen ausgeführt. Dieses Verfahren gewährt den Vortheil, die Benutzung von Erdleitungen entbehrlich zu machen und dadurch die durch Polarisation der Erdplatten eintretenden Störungen zu beseitigen. Für die Ermittelungen der Fehlerstellen des Kabels bilden die Messungen über den Kupfer- und Isolationswiderstand die wesentlichste Grundlage. Eine von dem Redner vorgelegte Karte, welche in graphischer Darstellung die Resultate der an dem Kabel von Berlin nach Halle a. S. in der Zeit vom Juli 1876 bis October 1880 ausgeführten Messungen veranschaulicht, trug sehr zur Erläuterung des Vortrages bei. Auf eine Interpellation seitens des Herrn Geheimen Oberregierungsraths Elsasser machte der Vortragende noch einige Mittheilungen über die Genauigkeitsgrenze, innerhalb derer die Feststellung von Fehlerlagen in den Kabeln mittels der vorhandenen Messinstrumente möglich ist. Unter gewöhnlichen Verhältnissen kann der Ort eines Fehlers in den Kabeln theoretisch bis auf 12 m genau bestimmt werden, welche Lage in ihrem Widerstande ungefähr dem Werthe von $\frac{1}{10}$ Siemens Einheit entspricht. Die Erfahrung hat indess gezeigt, dass in der Praxis die Messungen mit noch weit grösserer Genauigkeit ausgefallen sind. — Im Anschlusse hieran berichtete Herr Geheimer Oberpostrath Ludewig über die von den Deutschen und von fremden Telegraphenverwaltungen gemachten Beobachtungen über den Einfluss der Störungen durch Nordlicht und Gewitter auf den Betrieb der Telegraphenleitungen. Seit dem Bestehen der Telegraphie sind umfangreichere Störungen durch Nordlicht nur drei Mal, nämlich 1859, 1871 und 1880 wahrgenommen worden. Ueber die letzten, in den Tagen vom 11. bis 14. August d. J. eingetretenen Stö-

rungen, sind von der Deutschen Telegraphenverwaltung eingehende Ermittelungen vorgenommen, auch sind von den betheiligten fremden Verwaltungen über die auf den ausländischen Linien beobachteten Störungen Erkundigungen eingezogen. Darnach ergiebt sich, dass die Nordlichterscheinungen den telegraphischen Betrieb der ganzen nördlichen Hälfte der östlichen Halbkugel beeinflusst haben. Das geographische Verbreitungsgebiet und der Einfluss der Nordlichterscheinungen auf den einzelnen Telegraphenlinien wurden von dem Vortragenden an der Hand einer zu diesem Zwecke entworfenen Karte erläutert. Auffallend ist es, dass innerhalb des Gebietes der Nordlichterscheinungen sich mehrere neutrale Zonen, unter Anderem in Oesterreich-Ungarn und Italien, gezeigt haben, in denen keine magnetischen Störungen bemerkt worden sind. Redner erwähnte, wie von manchen Seiten hervorgehoben worden ist, dass die Nordlichterscheinungen von grosser Intensität mehrfach zur Zeit der Laurentiussternschnuppenfälle aufgetreten sind und dass das letzte Nordlicht mit einem Maximum in den Sonnenfleckenperioden zusammenfällt. Die Störungen sind theilweise auf den in der Richtung von Osten nach Westen, theilweise an anderen Orten auf den von Norden nach Süden sich erstreckenden Linien aufgetreten. Zur Aufklärung der Theorie der Nordlichter haben die gemachten Beobachtungen keine wesentlich neuen Thatsachen geliefert; immerhin werden aber auch die Feststellungen über das geographische Verbreitungsgebiet für die weitere wissenschaftliche Untersuchung Anhaltspunkte von einigem Werthe bieten. — Ueber die Störungen der unterirdischen Telegraphenlinien durch **Gewitter** sind im Jahre 1879 in 1 992 Fällen Beobachtungen angestellt worden; dieselben haben gezeigt, dass der Betrieb der unterirdischen Kabel durch Gewitter zwar nicht unbeeinflusst bleibt, dass jedoch immer nur locale Störungen von kurzer Dauer vorkommen, welche einen wesentlichen Einfluss auf die durch die unterirdischen Telegraphenlinien gewährte Sicherheit des telegraphischen Verkehrs nicht ausüben können. Am empfindlichsten machen sich die Gewitter geltend, wenn sie an einem Orte vorkommen, an welchem die Kabelleitung zu Betriebszwecken mit einer Erdleitung in Verbindung steht; die zwischen zwei Orten dieser Art aufsteigenden und sich entladenden Gewitter gehen meistens ohne Einwirkung auf den Telegraphenbetrieb vorüber. An den von der Versammlung mit Beifall aufgenommenen Vortrag knüpfte sich eine Discussion, an welcher sich ausser dem Vortragenden die Herren Geh. Regierungsrath Dr. **Werner Siemens** und Dr. **Aron** betheiligten.

Eine Haltestelle im Gotthardtunnel.

Schweizerische und Deutsche Tageszeitungen wissen von einem merkwürdigen Projecte zu berichten. Es handelt sich darum, für das Urnerische Dorf Andermatt eine „Untergrundstation“ im Gotthardtunnel zu errichten. Andermatt ist Hauptort des Urserenthales, zählt etwa 800 Einwohner und liegt in einer Höhe von etwa 1 450—1 500 m über dem Meeresspiegel, genau über dem Gotthardtunnel. Zugleich kreuzt hier die Gebirgsstrasse über den St. Gotthard die aus dem Thale des Rheins nach derjenigen der Rhone führende hochbedeutende Furkastrasse. Der Umstand, dass zwei so wichtige Verkehrswege, wie diese Alpenstrasse und die Gotthardlinie, einander kreuzen, ohne mit einander in Wechselbeziehung zu treten, scheint von den betheiligten Cantonen als ein Uebelstand empfunden zu werden und man hat vorgeschlagen, von Andermatt aus nach dem Tunnel einen schräg abwärts führenden kleinen Tunnel anzulegen, durch welchen eine Drahtseilbahn die Verbindung mit dem Haupttunnel vermitteln würde. Am Vereinigungspunkte sollten die erforderlichen, gehörig auszustattenden Räumlichkeiten, Expeditionszimmer, Restaurants etc. unterirdisch hergestellt werden. Der Vortheil, welchen man sich von einer solchen Station für Andermatt verspricht, bestünde in dem Wiederersatze des jetzt unterirdisch abgeleiteten Fremdenverkehrs, da voraussichtlich eine grosse Zahl der Durchpassirenden auf dieser in ihrer Art einzigen Station aussteigen und sich mittelst der Drahtseilbahn in das freundliche Urserenthal begeben würde. Ausserdem würde auch der Güterverkehr der Hauptlinie durch den localen Zufluss von der Furkastrasse her gewinnen. Dass diese Vortheile in Wirklichkeit eintreten werden, ist wohl sehr wahrscheinlich; dies dürfte aber kaum genügen, um die sehr hohen Ausführungskosten auch nur annähernd zu decken. Gerade dass Andermatt sich genau über dem Tunnel befindet, erschwert die Sache, da man nicht senkrecht, sondern nur in einer bestimmten mässigen Neigung hinabgeben kann. Andermatt liegt so hoch über dem Tunnel, dass man den Zweigtunnel bei einer Neigung von 1 : 10 etwa 3 000 m und nicht 600—650 m, wie es in den Tagesblättern hiess, lang machen müsste. Da Andermatt aber zugleich, in der Horizontalen gemessen, nur 3 300 m von der nördlichen Tunnelmündung entfernt ist, würde die „Untergrundstation“ unweit dieser zu liegen kommen und all' des so lucrativ verwerthbaren Reizes entbehren. Man könnte jedoch, um dies zu vermeiden, den Seilbahntunnel nach der südlichen Tunnelmündung hin einfallen lassen und hätte dann die unterirdische Station gerettet. Aber aus der berechneten grossen Tunnellänge geht schon hervor, dass die Kosten für das Unternehmen in keinem Verhältnisse zu dessen Ertrage stehen. Es scheint, als ob die Frage hauptsächlich zu Gunsten der Besitzer jener zahlreichen und grossen Hotels, welche sich in Andermatt befinden und welchen nach der Eröffnung der Gotthardbahn eine Verödung droht, offen gehalten wird; die Gotthardbahngesellschaft selbst jedoch, welche ohnedies mit so mancherlei finanziellen Schwierigkeiten zu kämpfen hat, wird ohne Grund sich keine neue schaffen, indem sie auf das vorgeschlagene Project eingeht. Sehr bestechend erscheint allerdings der zu Gunsten desselben hervorgehobene Umstand, dass ein solcher verhältnissmässig steil nach oben und in kühlere Regionen führender Zweigtunnel die Ventilation innerhalb des Haupttunnels befördern müsse; dieser Vortheil würde aber, wenn Dampflocomotiven in Gebrauch kommen, sofort hinfällig, denn der nothwendige Aufenthalt auf der Innenstation würde beide Tunnels dermassen mit Rauch und Dampf erfüllen, dass selbst die Ventilation nach oben illusorisch würde. Wendet man aber für den Haupttunnel mittelst comprimirter Luft arbeitende Maschinen an, dann genügt die heute vorhandene Ventilation.

Ausser Acht haben wir die vielen Einwände gelassen, welche sich sofort gegen die Anlage und den Betrieb einer solchen unterirdischen Station im Gotthardtunnel von selbst ergeben; hervorzuheben jedoch ist, dass diejenigen Staaten, welche so erhebliche Summen zu dem Unternehmen beigesteuert haben, kaum gewillt sein werden, den Betrieb desselben den aus einer solchen Anlage nothwendig folgenden Gefährdungen auszusetzen. Das Project erscheint demnach von allen Seiten her als aussichtslos; da es aber seiner Seltsamkeit wegen sicherlich noch manchen beredten Vertheidiger finden und unnöthiges Interesse erregen wird, wollten wir es bei Zeiten erledigen. F. W.

Pflichtverletzung der Eisenbahnbeamten.

v. O. **§ 316 Abs. 2 des R.-Str.-Ges.-B. erfordert nicht dauernde Anstellung im Eisenbahndienst; auch ein vorübergehend Angestellter verfällt bei entsprechender Pflichtverletzung der Strafe des § 316. Aus den Gründen:** „Der Angeklagte war geprüfter Heizer, aber nach Feststellung der Vorinstanz zur Leitung von Eisenbahnfahrten angestellt. Mit der „Anstellung“ des § 316 Abs. 2 ist nicht blos eine Beauftragung zu dauernder oder ausschliesslicher Leitung von Eisenbahnfahrten gemeint, sondern es genügt, wenn der Auftrag auch nur auf eine zeitweilige Leitung von Eisenbahnfahrten ging, die Anstellung in diesem Zweige des Eisenbahndienstes also nur eine vorübergehende war. (Erk. des III. Strafsen d. Reichsg. v. 2. Octob. 1880 wider Wenczeck (Braun u. Blum, Annalen Bd. II S. 427.)

Literatur.

—st.— **Gegen den von Herrn A. G. Mosle, Mitglied des Reichstages beantragten Unterscheidungszoll.** Ein Gegenantrag, die Nationalisirung des Deutschen Handels in schonender Weise zu bewerkstelligen von C. Astfalck, alleiniger Generalagent der K. K. priv. (Oesterr.) Südbahngesellschaft. Köln, 1880. Verlag von C. Römke & Co.

Das Schriftchen bekämpft den Mosle'schen Gesetzentwurf, betreffend die Erhebung eines Unterscheidungszolles (surtaxe d'entrepot) auf die Einfuhr aussereuropäischer Producte aus Europäischen Plätzen. Dabei wird aber nicht den Principien dieses Entwurfes entgegengetreten, sondern diesem ein zweiter Gesetzentwurf gegenübergestellt, der die Gefahren des ersteren vermeiden und doch dessen Urzweck erreichen soll.

Die Hauptbedenken des Verfassers gegen das Mosle'sche Project sind: Vertheuerung nothwendiger Nahrungsmittel, Störung organisch zusammenhängender volkswirthschaftlicher, namentlich der Productionsverhältnisse unseres Vaterlandes, mangelnde Gewähr der Erreichung des angestrebten Zweckes und Schädigung der Verkehrsfreiheit. Nach Erörterung dieser Bedenken werden beide Entwürfe einer Beleuchtung unterzogen, die sich wesentlich zu Gunsten des neuen Entwurfes gestaltet. Schliesslich wird betont, dass sich die beabsichtigte Nationalisirung des Handels nicht mit einem Schlage einführen lasse und dass bei einem Gesetze, welches diese Nationalisirung bezweckt, zu berücksichtigen sei, ob der Segen für die Zukunft auch den Schaden für die Mitwelt aufwiege und ob sich die Schädigung der Mitlebenden nicht auf einem anderen Wege vermeiden oder mindern lasse.

Die in dem Büchlein enthaltenen Ausführungen auf eine zwanzigjährige practische Erfahrung in Verkehrsangelegenheiten begründet, dürften den Wirthschaftspolitikern manch willkommene Aufklärung bieten und auch in weiteren Kreisen Interesse finden.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

(Nach Schluss der Redaction eingegangen.)

Die Administration der Grand Central Belge veröffentlicht eine neue Ausgabe von **Specialtarifen,** welche für den **Localverkehr** in Kraft sind für den Transport von Waaren etc. (215)

Berlin - Braunschweig - Halberstadt - Lausitzer Verband. Die im neuen Staatsbahngütertarif vom 1. Januar 1881 Heft 1 resp. Anhang enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr der Station Berlin (Dresdener resp. Potsdamer Bahnhof) mit den Stationen Aschersleben, Ballenstedt, Belleben, Bernburg, Biendorf, Clausthal-Zellerfeld, Ditfurt, Ermsleben, Frose, Gatersleben, Gerlebogk, Giersleben, Güsten, Halberstadt, Heudeber - Dannstedt, Könnern, Langelsheim, Lautenthal, Minsleben, Nachterstedt, Nauendorf, Neinstedt, Quedlinburg, Silberhütte, Stassfurt, Thale, Trotha, Wallwitz, Wasserleben, Wegeleben, Wernigerode und Wildemann finden vom 1. Januar 1881 ab auch auf den Verkehr der Berlin - Anhaltischen Station Berlin mit den betreffenden Halberstädter Stationen via Wittenberg Anwendung. Berlin, den 1. Januar 1881. Die Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahngesellschaft als geschäftsführende Verwaltung. (219)

Oesterreichisch - Galizisch - Rumänischer Verband - Güterverkehr. Einführung des Nachtrages I zum Tarife vom 10. December 1879. Mit 15. Januar 1881 tritt der Nachtrag I zum Tarife für den Oesterreichisch-Galizisch-Rumänischen Verband-Güterverkehr, gültig vom 10. December 1879, in Wirksamkeit.

Dieser Tarifnachtrag enthält:

1. Neue Tarifsätze im Verkehre mit Stationen der K. K. priv. Oesterreichischen Staatseisenbahngesellschaft und der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn.
2. Neue Frachtsätze zum Specialtarif 2 für Zucker im Verkehre von Stationen der Mährisch-Schlesischen Centralbahn.
3. Neue Frachtsätze zum Specialtarif 4 für Eisen und Eisenwaaren im Verkehre nach der Station Veresti der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn (Rum. Linie) und von der Station Trzienitz der K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.
4. Verschiedene Aenderungen und Berichtigungen.

Durch diesen Tarifnachtrag werden aufgehoben:

a) Der Specialtarif für den Transport von Zucker nach Suczawa transito vom 20. October 1876 sammt Nachtrag I vom 10. October 1877, sowie der Uebernahmetarif für diesen Artikel nach Rumänien vom gleichen Datum, u. z. rücksichtlich der bis nunzu noch giltigen Relationen von der Oesterreichischen Staatseisenbahn und der Mährisch - Schlesischen Centralbahn.

b) Der Specialtarif für den Transport von Eisen und Eisenwaaren nach Suczawa transito vom 15. März 1877, u. z. bezüglich der bis nunzu noch giltigen Relationen von der Kaiserin Elisabethbahn, Südbahn und Kronprinz Rudolfbahn.

Exemplare dieses Tarifnachtrages können bei den Centralstellen der betheiligten Eisenbahnen, sowie bei den Betriebsleitungen der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn in Jassy und Lemberg um den Preis von 20 Kreuzer, resp. 50 Centimes pro Exemplar bezogen werden. Wien, den 1. Januar 1881. Die Verband-Verwaltungen. (221)

Die im **Ausnahmetarife** für den **Transport Niederschlesischer Steinkohlen** vom 15. September 1878 enthaltenen Sätze für Kempen und Wilhelmsbrück werden mit dem 20. Februar c. aufgehoben. Breslau, den 2. Januar 1881. Namens der Verbandverwaltungen: Directorium der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahngesellschaft. (218)

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. K. K. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Am 15. Januar 1881 tritt der **Nachtrag II zum directen Steinkohlentarife** von Stationen der Rechten Oder - Ufereisenbahn nach Stationen der Oesterreichischen Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn, giltig vom 1. Juli 1877, in Wirksamkeit.

Dieser Nachtrag enthält neue respective ermässigte directe Frachtsätze von Emanuelsegen nach den Stationen Weigsdorf, Tschernhausen, Friedland in Böhmen, Raspenau - Liebwerda, Einsiedl, Habendorf, Reichenberg, Langenbruck und Liebenau.

Für die Stationen Weigsdorf, Tschernhausen, Friedland i. B., Raspenau - Liebwerda, Einsiedl, Habendorf und Reichenberg treten dieselben Frachtsätze gleichzeitig für Kohlensendungen von der Station Emanuelsegen der Oberschlesischen Bahn in Wirksamkeit. Wien, am 31. December 1880. Die Centralverwaltung. (220)

Norddeutscher Verband. Für Steinkohlentransporte von Bergisch-Märkischen Stationen nach der Berlin - Hamburger Station Berlin via Scherfede-Schöningen-Potsdam kommen fortan die im Ausnahmetarife für Steinkohlen etc. vom 1. August 1879 nebst Nachträgen enthaltenen Frachtsätze für Station Berlin — Potsdamer bezw. Lehrter Bahnhof — zur Anwendung. Hannover, den 30. December 1880. Königliche Eisenbahndirection: Namens der Verbandsverwaltungen. (217)

1. Tarif-Bekanntmachungen.

I. Localtarife.

Am 1. Januar k. J. treten für den **Eil- und Frachtgutverkehr** zwischen der Haltestelle **Wildpark** und den übrigen Stationen der Berlin-Potdam-Magdeburger Bahn anderweite Frachtsätze in Kraft.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betreffenden Expeditionen Auskunft. Magdeburg, den 30. December 1880. Königl. Eisenbahn-Direction. (203)

Königl. Ungarische Staatsbahnen. Auf sämmtlichen Linien der K. Ungarischen Staatseisenbahnen — inclusive der Gömörer Industriebahnen, jedoch exclusive der Granbresnitz - Schemnitzer und Mezötúr-Szarvaser Linien — werden im Laufe des Jahres 1881 von den Frachtsätzen des **Localtarifes** für eine Reihe von Artikeln, als Brenn-, Bau- und Nutzholz, Rinden aller Art, Getreide, Steine, Steinkohle, Erze, Eisenwaaren, Roheisen etc. etc. **allgemeine Begünstigungen** gewährt, welche von jeder Partei ohne jede vorherige Anmeldung in Anspruch genommen werden können.

Zur leichteren Orientirung des Publikums wurden diese Begünstigungen in einem separaten Verzeichnisse in Druck gelegt und sind Exemplare dieses Verzeichnisses in der Tarif-Abtheilung der Direction der K. Ungarischen Staatseisenbahnen erhältlich. Budapest, am 27. December 1880. Die Direction. (1773)

II. Tarife für directe Verkehre mit besonderen Namen.

Berlin - Braunschweig - Halberstadt - Lausitzer Verband. Im vorbezeichneten Verband erfolgt vom 1. Januar 1881 ab eine directe Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im Verkehr zwischen den Halle-Sorau-Gubener Stationen Delitzsch, Halle und Leipzig einerseits und den Berlin-Anhaltischen Stationen der Strecke Kohlfurt-Falkenberg andererseits via Eilenburg-Falkenberg.

Ueber die Höhe der Tarifsätze ertheilen unsere betreffenden Expeditionen nähere Auskunft. Berlin, den 24. December 1880. Die Direction der Berlin - Anhaltischen Eisenbahngesellschaft als geschäftsführende Verwaltung. (1772)

Berlin - Hannover - Oldenburg. Verband. Am 15. Februar 1881 treten folgende Tarifsätze ausser Kraft:

a) Für den Verkehr zwischen der Berlin-Hamburger Station Lüneburg einerseits und den Hannoverschen Stationen Eistrup, Nienburg a/W., Rohrsen und Verden andererseits via Buchholz-Bremen.

b) Für den Verkehr zwischen der Berlin-Hamburger Station Lüneburg einerseits und der Hannoverschen Station Melle andererseits via Buchholz-Bremen-Osnabrück.

c) Für den Verkehr zwischen den Berlin-Hamburger Stationen Berlin und Spandau und der Hannoverschen Station Verden via Lüneburg-Buchholz-Bremen.

d) Für den Verkehr zwischen der Berlin-Hamburger Station Wulfsen und der Magdeburg - Halberstädter Station Langwedel via Lüneburg-Uelzen-Soltau.

e) Für den Verkehr zwischen der Hannoverschen Station Langwedel einerseits und den Berlin - Hamburger Stationen Dahlenburg, Dannenberg, Domitz, Friesack, Glöwen, Göhrde, Hitzacker, Lenzen, Nauen, Neustadt a/D., Vastorf und Zernitz andererseits via Bremen-Buchholz.

f) Für den Verkehr zwischen den Berlin-Hamburger Stationen Berlin und Spandau einerseits und der Oldenburgischen Station Bramsche andererseits via Buchholz-Bremen.

g) Für den Verkehr zwischen der Hannoverschen Station Lehrte einerseits und den Berlin-Hamburger Stationen Friesack, Glöwen, Nauen, Neustadt a/D., Wittenberge und Zernitz andererseits via Lüneburg.

h) Für den Verkehr zwischen den Hannover-Altenbekener Stationen Elze, Löhne und Nordstemmen einerseits und sämmtlichen Verbandstationen andererseits.

i) Für den Verkehr zwischen der Berlin-Hamburger Station Wittenberge einerseits und den Hannoverschen Stationen Alfeld, Algermissen, Banteln, Bovenden, Bruchmühlen, Bückeburg, Bünde, Cassel, Dransfeld, Elze, Treden, Göttingen, Hagen, Hannover und Hainholz, Harsum, Haste, Hämelerwald, Hildesheim, Kirchhorsten, Kirchlengern, Kreiensen, Lindhorst, Linsburg, Löhne, Melle, Minden, Misburg, Münden, Neustadt a/R., Nienburg, Nordstemmen, Nörten, Northeim, Oeynhausen, Osterholz b/Stadthagen, Peine, Porta, Rethen, Salzderhelden, Sarstedt, Salze, Sehnde, Stadthagen, Wülfel und Wunstorf, ferner die Hannover-Altenbekener Station Hannover und die Braunschweigische Station Einbeck andererseits via Lüneburg. Königliche Eisenbahndirection zu Magdeburg, Namens der Verbandsverwaltungen. (1776)

Deutsch - Oesterreichischer Eisenbahnverband. Mit 1. Februar 1881 wird ein Nachtrag IV zu Theil II des Deutsch-Oesterr. Verbandtarifes dto. 1. Januar 1880 in Wirksamkeit treten. Derselbe enthält verschiedene Berichtigungen des Nachtrags III

vom 15. November 1880 und namentlich die Berichtigung des Frachtsatzes des Ausnahmetarifes No. 1 (Kaffee etc.) in der Relation Troppau - Stettin von 2,35 Mark auf **3,35 Mark.** Exemplare sind bei den Verbandsverwaltungen und namentlich auch bei der Verkehrsdirection der Oesterr. Staatseisenbahngesellschaft in Wien, Pestalozzigasse 8 zu beziehen. (1778 M.)

Deutsch-Russischer Eisenbahn-Verband. Vom 1. Januar 1881 n. St. tritt der V. Nachtrag zum Anhang II des Deutsch-Russischen Gütertarifs in Kraft. Derselbe enthält: Berichtigung der Transportbedingungen auf Seite 3 des Anhangs II zum Gütertarif bezüglich der Ausnahmetarife I, II und III und Aufnahme der Stationen Lüdenscheid der Bergisch-Märkischen Eisenbahn und Kattowitz der Oberschlesischen Eisenbahn in den Anhang II zum Gütertarif. Exemplare des dieserhalb herausgegebenen V. Nachtrages zum qu. Anhang II sind von den dem Anhang II angehörigen Verbandstationen käuflich zu beziehen. Bromberg, den 23. December 1880. Königliche Eisenbahn-Direction, als geschäftsführende Verwaltung. (1774 J)

Mit dem 1. Januar 1881 tritt zum **Hanseatisch-Schlesischen Verband-Güter-Tarife** vom 1. September 1878 ein Nachtrag VI in Kraft, welcher Frachtsätze des Specialtarifs III für den Verkehr zwischen Station Erkner der Niederschlesisch - Märkischen Eisenbahn einerseits und Stationen der Berlin-Hamburger, Lübeck-Büchner, Mecklenburgischen Friedrich-Franz-, Köln-Mindener, Hannoverschen Staats- und Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn andererseits enthält. Exemplare dieses Nachtrages sind für den Preis von 0,10 *M.* pro Stück bei den Verbandstationen zu haben. Berlin, den 29. December 1880 Königliche Eisenbahn-Direction, im Namen der Verbands-Verwaltungen. (1775)

Mährisch-Süddeutscher Verkehr. Mit 10. Jänner 1881 gelangt im Verkehre zwischen Stationen der a. p. Kaiser-Ferdinands und Mährisch-Schlesischen Nordbahn, der K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und der K. K. priv. Oesterr. Staatseisen-Gesellschaft einerseits und den Stationen der Königl. Württembergischen Staatseisenbahnen, der Grossherzogl. Badischen Staatseisenbahnen, der Main-Neckarbahn, der Bayrisch - Pfälzischen Eisenbahnen, der Hessischen Ludwigsbahn in Elsass-Lothringen, der Luxemburgischen Wilhelmsbahn und der K. Saarbrücken - Rhein - Nahe - Bahn andererseits ein Ausnahmetarif für den Transport von Getreide, Malz, Hülsenfrüchten, Mühlenfabrikaten und Oelsaaten bei Aufgabe in Quantitäten von 10 000 kg pro Wagen und Frachtbrief oder bei Zahlung der Fracht für dieses Gewicht pro Wagen und Frachtbrief zur Einführung.

Exemplare dieses Ausnahmetarifes können bei den vorbenannten Bahnverwaltungen behoben werden. Wien, den 30. December 1880. Ausschliessend priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (202)

Märkisch-Sächsischer Verbandsgüterverkehr. Für die Beförderung von Steinkohlentransporten von Oelsnitz b./L. nach Torgau tritt mit dem heutigen Tage ein directer Frachtsatz in Kraft, welcher 0,54 *M.* pro 100 kg beträgt. Berlin, den 28. December 1880. Die Direction der Berlin - Görlitzer Eisenbahngesellschaft Namens der Verbandsverwaltungen.

Am 15. Februar k. J. scheidet im **Niederschlesischen Steinkohlenverkehr** zwischen Gottesberg und Dittersbach einerseits und den Oberschlesischen Stationen Gogolin, Grottkau, Leschnitz, Strehlen u. Wäldchen andererseits, sowie zwischen Altwasser und Waldenburg N/M. Glückhilf- und Friedenshoffnungsgrube (N/M.), Juliusschacht (N/M.) und Bahnschacht der Fürstensteiner Gruben einerseits und Grottkau, Leschnitz und Strehlen andererseits und ferner im Posen-Schlesisch-Mährischen Verbande zwischen den Stationen Rabishau bis incl. Dittersbach der Schlesischen Gebirgsbahn einerseits und den vorgenannten 5 Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn andererseits sowie für den Verkehr zwischen Altwasser und Waldenburg N/M. und den Oberschlesischen Stationen Grottkau, Leschnitz und Strehlen die Route Breslau-Königszelt - Altwasser bezw. Fellhammer aus und tritt an deren Stelle die Route via Neurode - Glatz. Berlin, den 31. December 1880. Königliche Eisenbahn - Direction. (201)

Ostdeutsch-Böhmischer Verbandsverkehr. Vom 1. Januar 1881 kommen die directen Tarifsätze zwischen Posen O. S. Bhf. einer- und den nachfolgend benannten Böhmischen Stationen andererseits auch im Verkehr mit Posen Märk.-Pos. Bhf. zur Anwendung.

Diese Böhmischen Stationen sind:

1. Im Tarifheft 2.

Furth i. W., Nürschan, Radnitz, Staab, Stankau, Taus der Böhmischen Westbahn, die Stationen der Buschtêbrader Eisenbahn excl. Prag (Smichow trans.) und der Eisenbahn Pilsen-Prisen (Komotau).

2. Im Tarifheft 3.

Die Stationen der Aussig-Teplitzer und Dux-Bodenbacher Bahn, sowie Laun und Schlan der Prag-Duxer Eisenbahn.

Von Posen M.-Pos. Bhf. nach Franzensbad und Eger B. E. B. findet eine directe Abfertigung jedoch nicht statt. Breslau, den 29. December 1880. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn für die Deutschen Verbandsverwaltungen. (211)

Ostdeutsch - Oesterreichischer und Ostdeutsch-Ungarischer Verband. Am 15. Januar 1881 treten zu den obenbezeichneten Verbandtarifen folgende Nachträge in Kraft:

Zum Ostdeutsch-Oesterreichischen bezw. Ungarischen Verbandtarife Theil I ein Nachtrag III mit Abänderungen, Ergänzungen und Berichtigungen der allgemeinen Tarifvorschriften und Güterclassification.

Zum Ostdeutsch-Oesterreichischen Verbandtarif Theil II ein Nachtrag IV, enthaltend die Aufnahme der Stationen Altwasser N. M. und Bauerwitz O./S., ferner Ausnahmesätze für Getreide mit der Mährischen Grenzbahn, für Holz des Specialtarifs II mit Troppau und für Wolle im Verkehr mit Wien und neue Ausnahmetarife für Chamotteretorten, Blei und Zink und Pottasche, sowie Berichtigungen.

Zum Ostdeutsch-Ungarischen Verbandtarife Theil II A. und B. je ein Nachtrag III mit directen Frachtsätzen für Station Bauerwitz im Classenverkehr, ferner Ausnahmetarife für gedörrte Pflaumen und Pflaumenmus, Zinkerze und Chamotteretorten, endlich einige Berichtigungen und ausserdem noch die Aufhebung von Verkehrsrelationen mit Gültigkeit vom 1. Januar 1881 gemäss unserer Publication vom 18. vorigen Monats.

Druckexemplare der Nachträge sind bei den bekannten Dienststellen käuflich zu beziehen. Breslau, den 24. December 1880. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn für die Deutschen Verbandsverwaltungen. (1767)

Im **Preussisch-Sächsischen Verbande** treten von sofort im Verkehr zwischen Guben, Station des Eisenbahn - Directionsbezirks Berlin und der Märkisch - Posener Bahn, einerseits und Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Bromberg bezw. Station Bromberg der Oberschlesischen Bahn andererseits ermässigte Ausnahmefrachtsätze für den Transport von Getreide, Hülsenfrüchten, Oelsaaten, Mehl und Mühlenfabrikaten in Kraft.

Die bezüglichen Frachtsätze sind bei den Verbandstationen in Erfahrung zu bringen. Bromberg, den 27. December 1880. Königliche Eisenbahn-Direction, als geschäftsführende Verwaltung des Preussisch-Sächsischen Verbandes. (1780 J)

Vom 15. Februar 1881 ab treten die im **Preussisch-Sächsischen Verbande** für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Bromberg, der Oberschlesischen, Märkisch - Posener, Marienburg-Mlawkaer, Ostpreussischen Südbahn und Breslau-Schweidnitz-Freiburger Bahn einerseits und Station Halle des Eisenbahn-Directionsbezirks Magdeburg, bezw. Station Falkenberg der Linie Kohlfurt-Falkenberg (Oberlausitzer Bahn) andererseits bestehenden Frachtsätze ausser Kraft. Bromberg, den 27. December 1880. Königliche Eisenbahn-Direction, als geschäftsführende Verwaltung des Preussisch-Sächsischen Eisenbahn-Verbandes. (1781 J)

Mit dem 1. Januar 1881 kommt der 6. Nachtrag zum Gütertarif für den **Rheinisch-Westfälisch-Mitteldeutschen Verband** zur Einführung.

Derselbe enthält:

1. Frachtermässigung bezüglich der Beförderung leicht verderblicher Gegenstände,
2. Ergänzungen und Abänderungen der Stationstariftabellen,
3. Ausnahmetarif für Eisensteintransporte von Wabern nach Niederschelden,
4. Berichtigung des Haupttarifs und der Nachträge.

Soweit durch die vorgenommenen Berichtigungen Erhöhungen bisher bestandener Tarifsätze eintreten, behalten die letzteren noch bis zum 10. Februar 1881 Gültigkeit.

Exemplare des Nachtrags werden auf den Verbandsstationen verkäuflich abgelassen. Hannover, den 24. December 1880. Königliche Eisenbahndirection: Namens der Verbandsverwaltungen. (1764)

Mit Giltigkeit vom 1. Januar 1881 wird zum **Sächsisch-Bayerischen Gütertarif** vom 10. August 1877 der XII. Nachtrag ausgegeben, welcher Ausnahmefrachtsätze für den Transport von Garnen aller Art, Twisten und Nessel enthält. München, den 28. December 1880. Generaldirection der Königlich Bayerischen Verkehrsanstalten. (1768)

Sächsisch-Thüringischer Eisenbahn-Verband. Zum Gütertarif vom 15. März 1880 tritt am 1. Januar 1881 Nachtrag VI in Kraft.

Derselbe enthält anderweite, theilweis erhöhte Frachtsätze für die Thüringischen Stationen Eisenach, Fröttstedt, Gerstungen, Gotha, Herleshausen, sowie die Station Waltershausen der Friedrichrodaer Eisenbahn,

Frachtsätze für den Verkehr zwischen Halle und Brambach und Bad Elster, sowie Leipzig (Dresd. u. Bayer. Bahnhof) und Seelingstädt bezw. Teichwolframsdorf und Wünschendorf, theilweis ermässigte Frachtsätze für die Stationen Gera, Leipzig, Plagwitz, Lindenau, Zeitz,

Aenderung von Stationsbezeichnungen, ermässigte Steinkohlenfrachtsätze für Leipzig,

Berichtigungen. Erfurt, den 28. December 1880. Namens der Verbands-Verwaltungen: Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft. (1777)

Am 15. Februar d. J. treten die im **Thüringisch - Sächsisch - Ungarischen Verbandstarife** vom 1. Januar 1880 (Theil II, III und IV), sowie im Nachtrag I zu demselben enthaltenen Frachtsätze

a) zwischen Leipzig (Halle-Sorau-Gubener Bahn), Grossenhain (Cottbus-Grossenh. B.) und Zittau (Berl. Görl. B.) einerseits und den Stationen der K. K. priv. Oesterreichischen Staatsbahn: Báziás, Belincz-Kiszetó, Detta, Fehertemplom-Weisskirchen, Gavosdia, Jam, Jassenova, Karansebes, Kavaran-Szakul, Lúgos, Oravicza, Orsova, Rakasdia, Rékas, Remete, Sagh, Sztamora-Moravicza, Toplecs, Topolowecz, Verciorova, Versecs, Vojtek und Zsebely;

b) zwischen Leipzig (Thür. B.) und Debreczin (Station der vormaligen Theissbahn; endlich

c) für die Stationen Reichenberg und Warnsdorf der Sächsischen Staatsbahnen ausser Kraft. Die direkte Abfertigung hat für die Folge nur noch nach den gleichnamigen Stationen ad a) der Sächsischen Staatsbahn, ad b) der Sächsischen Staats- und Halle-Sorau-Gubener Bahn, ad c) der Südnorddeutschen Verbindungs- resp. Böhmischen Nordbahn zu erfolgen. Dresden, am 3. Januar 1881. Königliche Generaldirection der sächsischen Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung. (213)

Die durch den **Stettin-Berlin-Bayerischen Verbandstarif** vom 1. Januar 1881 veröffentlichten Ausnahmefrachtsätze für Steine von Miltenberg ermässigen sich auf folgende Beträge in Mark pro 100 kg: nach Berlin, Station der Berlin-Anhaltischen und der Berlin-Dresdener Eisenbahn 1,95
Berlin, Station der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn 2,01
Grossbeeren 1,91
Lichterfelde 1,93
Luckenwalde 1,84
Rixdorf 1,99

Dresden, am 30. December 1880. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung. (208)

Stettin - Berlin - Thüringischer Verband. Am 1. Januar k. J. tritt der V. Nachtrag zum Tarif für den Güterverkehr im Stettin-Berlin-Thüringischen Verbande in Kraft.

Derselbe enthält theils erhöhte, theils ermässigte Frachtsätze für verschiedene Stationen, sowie neue Frachtsätze für die Station Lohsa und Stationen der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn nördlich von Cüstrin.

Exemplare des Nachtrages sind zum Preise von 0,50 ℳ pro Stück von den Expeditionen der betheiligten Verwaltungen zu beziehen. Berlin, den 28. December 1880. Die Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft als geschäftsführende Verwaltung. (1783)

Mit 1. Januar 1881 treten im **Stettin-Märkisch - Sächsischen Verbande** directe Sätze zwischen Stettin (B. St. B. und B. F. E.) und Borsdorf, Station der Sächsischen Staatsbahn in Kraft, welche mit den für den Verkehr Stettin —Leipzig (Dresd. Bhnhf.) massgebenden Sätzen übereinstimmen. Dresden, am 1. Januar 1881. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung. (206)

Am 6. Januar 1881 tritt Nachtrag VI zum Tarife für den **Stettin-Märkisch-Sächsischen Verbandsverkehr** in Kraft. Derselbe enthält neben neuen Frachtsätzen für Borsdorf und Torgau, sowie des Ausnahmetarifs 6 nachstehend bezeichnete Verkehrsbeschränkungen. Am 20. Februar 1881 treten ausser Kraft: a) Die Frachtsätze zwischen Leipzig (H. S. G. B.) und sämmtlichen Stationen der Hinterpommerschen Bahn, ferner mit Stralsund (Berl. Nordb.) und der Verbandstationen der Berlin-Stettiner Bahn, jedoch excl. Stettin; b) die Frachtsätze zwischen Hohenbocka (B. A. B.) und sämmtlichen Stationen der Berliner Nordbahn, der Hinterpommerschen und Berlin - Stettiner Bahn; c) die Frachtsätze zwischen Ruhland (B. A. B.), und den Stationen Stargard i. P., Stettin (B. St. B. und B. Fr. B.), sowie Stettin-Dunzigbahnhof, Swinemünde, Belgard, Cöslin und Colberg; d) die Frachtsätze zwischen Falkenberg (B. A. B.) und Stettin (B. F. B.) Lediglich ad a) für Leipzig (B. A. B.), ad b) für Hohenbocka (B. G. B), ad c) für Ruhland (C. G. B.), ad d) für Falkenberg (H. S. G. B.) bleiben die bezüglichen Frachtsätze unverändert in Kraft. Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erlangen. Dresden, den 31. December 1880. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung. (209)

Südwestrussisch - Oesterreichisch - Ungarischer Eisenbahn-Verband. Vom 12. Januar n. St. 1881 ab, werden „Maschinen (excl. Locomobile) und Maschinentheile aus Eisen und Stahl" im Verkehre zwischen den Stationen der Südwestlichen Eisenbahnen einerseits, dann Podwoloczyska und Brody anderseits in den Ausnahme-Tarif 2 für Dampfkessel etc. des Russischen Tariftheiles I vom 1/13. April 1880 (Seite 61 und 62) eingereiht. (1782)

Gleichzeitig wird die Berichtigung des Frachtsatzes Brody transit - Cbodau im Oesterr.-Ungar. Tariftheile II. vom 19. Juni/1. Juli 1880, (Special - Tarif 8, Punct 3 auf Seite 61) von 285,06 auf 285,96 Kr. vorgenommen. Wien, am 28. December 1880. Die Verband-Verwaltungen.

West- und Nordwestdeutscher Eisenbahn-Verband. Mit Wirkung vom 10 k. M. ab sind zu den Heften 8, 11, 55, 65, 75, 85, 95, 103, 111 und 119 des West- und Nordwestdeutschen Verbandsgütertarifs vom 1. Juli 1877, Ergänzungsblätter, und zum Seehafen-Ausnahmetarif der 17. Nachtrag erschienen, welche Drucksachen von den Verbands-Güterexpeditionen bezogen werden können. Die Ergänzungsblätter enthalten directe Frachtsätze nach und von Kleinsteinheim und der Tarif - Nachtrag Ausnahmetarifsätze nach und von Homburg v. d. H. und Oberursel. Hannover, den 30. December 1880. Namens sämmtlicher Verbands-Verwaltungen Königliche Eisenbahn-Direction. (212)

III. Tarife für andere directe Verkehre.

Vom 1. Januar 1881 neuen Styls ab tritt ein **Anhang** zum Tarif vom 15./27. November 1879 für directe Sendungen **zwischen einzelnen Stationen der Libau - Romnyer Eisenbahn** und **Stationen der Ostbahn etc.** in Kraft. Derselbe enthält Ausnahme-Frachtsätze in der einheitlichen Rubelwährung für den Transport von Getreide, Hülsenfrüchten, Mehl, Mühlenfabrikaten und Oelsamen im Verkehr zwischen einzelnen Stationen der Libau-Romnyer Eisenbahn und den diesseitigen Stationen Königsberg i/Pr. resp. Königsberg i/Pr. (Kaibahnhof). Die qu. Ausnahme-Frachtsätze gelten bei Bezahlung der Fracht für 610 Pud = 10 000 kg pro Wagen und kommen nur für solche Sendungen zur Anwendung, welche unter zollamtlicher Controle spätestens innerhalb sechs Monate vom Tage ihres Eintreffens in Königsberg seewärts wieder zur Ausfuhr gelangen. Die näheren Bedingungen bezüglich der Controle und des Nachweises der Wiederausfu[illegible]nserer Güter-Expedition in [illegible]. zu erfahren. Exemplare [illegible]nges können von unserer Sta[illegible] Königsberg käuflich bezogen [illegible]nberg, den 22. December 1880. [illegible]liche Eisenbahn-Direction. (1766 J)

Vom 1. Januar 1881 a[illegible]werden Gütertransporte zwischen **Dobr[illegible]chhain** und **Prausitz** unter Berec[illegible]r im Verkehre zwischen Dobrilu[illegible] Lommatzsch bestehenden Fracht[illegible] direct abgefertigt. Dresden, den 29. [illegible]ember 1880. Königliche Generaldirec[illegible]der Sächsischen Staatseisenbahnen, [illegible]geschäftsführende Verwaltung des [illegible] Sächsischen Verbandes. ([illegible])

Im Verkehre zwischen **Halle B. A.** un[d] **Leipzig B. A.** einerseits und **Spandau B. H** andererseits kommen vom 15. Februar 188[1] ab erhöhte Frachtsätze zur Anwendung, über welche die bezeichneten Stationen Auskunft ertheilen. Berlin, den 28. December 1880. Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahngesellschaft. Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft. (1769)

Für den Verkehr zwischen den Stationen **Lauchhammer, Ortrand** und **Ruhland** der Cottbus - Grossenhainer Bahn einerseits und **Station Zittau der Sächsischen Staatsbahnen** anderseits kommen von jetzt ab dieselben Frachtsätze zur Anwendung, welche im Verkehre der genannten Cottbus-Grossenhainer Stationen mit Station Zittau der Berlin - Görlitzer Bahn massgebend sind. Dresden, am 29. December 1880. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen. von Tschirschky. (207)

Die in dem **Nachtrage VIII** zum Tarif für den directen Güterverkehr zwischen Stationen der **Breslau-Schweidnitz-Freiburger** und der **Rechte-Oder-Ufer Eisenbahn** vom 1. October 1877 ad 2 mit Giltigkeit bis 31. December 1880 ausgesprochene Ermässigung der in dem Nachtrage IV sub 2 dieses Tarifs enthaltenen Ausnahme-Frachtsätze für den Transport von Eisenstein ab Jauer nach Stationen der Rechte-Oder-Ufer Eisenbahn wird bis auf Weiteres prolongirt. Breslau, 29. December 1880. VI 6812. Direction der Rechte-Oder-Ufer Eisenbahn - Gesellschaft als geschäftsführende Verwaltung. (1770)

Hessische Ludwigsbahn. Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 18. November l. J. bringen wir hiermit zur weiteren Kenntniss, dass mit dem 1. Januar 1881 der **neue Gütertarif** für den Verkehr zwischen **Stationen der Bergisch-Märkischen, Köln - Mindener und Rheinischen Bahn** und **unseren Stationen** zur Einführung kommt. Nähere Auskunft ertheilen die Stationen sowie unser Tarifbureau, bei welchem der Tarif auch für 2,85 ℳ pro Exemplar (4 Hefte) käuflich zu erhalten ist. Soweit die neuen Tarife gegen die seitherigen Tarife Erhöhungen zeigen, bleiben die seitherigen Frachten bis 15. Februar 1881 in Kraft. Mainz, den 30. December 1881. In Vollmacht des Verwaltungsraths: Die Special-Direction. (224)

Am 1. Januar 1881 treten an Stelle der für den Güterverkehr zwischen **Ruhland** (Berl.-Anh. B.), **Mückenberg** resp. **Liebenwerda** und **Zittau** (Sächs. Staatsb.) gegenwärtig massgebenden Taxen **anderweite ermässigte Frachtsätze** in Kraft, welche bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren sind. Dresden, am 31. December 1880. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staats - Eisenbahnen. von Tschirschky. (205)

IV. Specialtarife für bestimmte Transport-Artikel.

Rechte - Oder - Ufer Eisenbahn-Gesellschaft. Am 1. Januar 1881 tritt zu dem **Ausnahmetarif für Steinkohlen- und Kokes-Sendungen** von Stationen der Rechte-Oder-Ufer Eisenbahn nach der K. K. pr. Kaiserin Elisabethbahn vom 1. November 1879 ein Nachtrag IV mit ermässigten Frachtsätzen nach der Station Klein-Schwechat in Kraft. Druckexemplare sind auf den Verbandstationen zu haben. Breslau, den 30. December 1880. — VI 6829 — Direction. (1771)

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Mit dem 1. Januar 1881 treten für den Verkehr zwischen Wallwitzhafen einerseits und Stationen der Oberschlesischen, Rechte-Oder-Ufer und Warschau-Wiener Eisenbahn andererseits ermässigte Ausnahmefrachtsätze für Roheisen, Rohstahleisen, Eisenluppen in Masseln (Broden) oder Prismen, Brucheisen (altes Eisen), alte Eisenmunition, alte Eisenbahnschienen, alte Grubenschienen, Eisen- und Stahlabfälle, Stahlbruch und Eisenfeile in Kraft. Näheres bei den betreffenden Güter-Expeditionen. Berlin, den 28. December 1880. Die Direction. (1779)

Der Tarif für den **Magdeburg-Oesterreichisch-Ungarischen Holzverkehr** via Marchegg vom 1. Mai 1879 wird, soweit er Sätze für Stationen der vormaligen Theisseisenbahn enthält, mit 15. Februar 1881 aufgehoben. Vom genannten Tage findet die Abfertigung der Holzsendungen von Theissbahnstationen nur noch nach dem Tarife vom 1. Januar 1879 via Oderberg statt. Dresden, am 27. December 1880. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung. (1757)

2. Betriebs-Wiederaufnahme.

Braunschweigische Eisenbahn. Die nach unserer Bekanntmachung vom 21. d. Mts. eingetretene Unfahrbarkeit der diesseitigen Bahnstrecke Börssum-Schladen ist seit 22. d. Mts. gehoben und letztere wieder in vollem Betriebe. Braunschweig, den 30. December 1880. Direction der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft.

Niederländische Staatsbahnen. Die Betriebseinstellung auf der Strecke Bunde-Maastricht ist am 26. December aufgehoben worden.

3. Stations-Sperrung.

K. K. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn. Die Station Königswald wird für den gesammten Personen-, Gepäck-, Eilgut- und Frachtenverkehr vom 15. Januar 1881 an bis auf Widerruf, das ist bis zur endgiltigen Austragung der Frage über Erhaltung der Zufahrtsstrasse, gesperrt.

4. Couponbogen-Ausgabe.

Berlin - Anhaltische Eisenbahn. Vom 15. Januar ab bis ultimo Februar d. J. werden in unserer Haupt-Casse am Ascanischen Platz No. 5 hierselbst in den Vormittagsstunden von 9 bis 12 Uhr jeden Wochentages die neuen Coupons-Bogen nebst Talons zu den 4½ pCt. Prioritäts-Obligationen unserer Gesellschaft als

1. der 4½ pCt. Prioritäts-Obligationen I. und II. Emission à 1 500 ℳ und 300 ℳ Serie IV,
2. der 4½ pCt. Prioritäts-Obligationen Littr. B à 1 500 ℳ und 300 ℳ Serie IV,
3. der 4½ pCt. Prioritäts-Obligationen Littr. C à 5 000 ℳ, 1 000 ℳ und 500 ℳ Serie II,

ausgegeben werden.

Wir ersuchen die Inhaber dieser Prioritäts-Obligationen, die Talons der früheren Serien resp. III und I, nach ihren verschiedenen Kategorien geordnet und mit getrennten, ebenfalls geordneten Nummer-Verzeichnissen einzureichen, worüber sie eine Interims-Quittung der Haupt-Casse erhalten, gegen deren Rückgabe nach 3 Tagen die neuen Couponsbogen ausgehändigt werden. Formulare zu Verzeichnissen werden bei unserer Hauptcasse auf Verlangen verabreicht. Berlin, den 1. Januar 1881. Die Direction. (210)

5. Submissionen.

Hessische Ludwigs - Eisenbahn - Gesellschaft. Bahnstrecke Erbach-Eberbach. Die erforderlichen Arbeiten zur Herstellung des Bahnkörpers, der Kunstbauten, des Unterbaues und der Chaussirungsarbeiten in dem Loose 2 der Abtheilung VIII der Bahn von Erbach nach Eberbach in der Gemarkung Eberbach, sollen auf dem Submissionswege vergeben werden.

Die verschiedenen Arbeiten sind veranschlagt wie folgt:

Länge des Looses = 984 m	
Erd- und Planirarbeiten . .	50 013,27 ℳ
Kunstbauten	20 727,66 „
Herstellung des Unterbaues.	2 235,60 „
Chaussirungsarbeiten . . .	390,00 „
Zusammen	73 366,53 ℳ

Die betreffenden Kostenanschläge, Pläne und Bedingnisshefte sind auf dem Bureau des Sectionsingenieurs zu Eberbach zur Einsicht der Uebernahmslustigen aufgelegt und sind die Submissionen längstens bis zum 17. Januar 1881, Vormittags 10 Uhr verschlossen und frankirt auf unserem Secretariate dahier abzugeben. Auf dem Umschlage ist zu bemerken: „Submission wegen Uebernahme von Bauarbeiten im Loose 2 der Abth. VIII der Bahn von Erbach nach Eberbach". Mainz, den 23. December 1880. In Vollmacht des Verwaltungsrathes: Die Special-Direction. (1746)

PRIVAT-ANZEIGEN.

Billetschränke
einfache rechteckige und drehbare Doppelschränke, sowie **runde drehbare** mit Fächern von Weissblech liefert die Billetschrankfabrik von

Eh. C. Hartmann, Elberfeld.

Referenzen: Die verehrlichen Eisenbahn-Directionen zu Elberfeld, Strassburg, Münster, Christiania u. a.

Soeben erschien und ist zu gleichem Preis wie die Bände des Hauptwerks durch alle Buchhandlungen zu beziehen:

Das zweite Jahres-Supplement zu Meyers Konversations-Lexikon.

☛ Warnung vor fremden Druckerzeugnissen, welche sich durch Entlehnung unsres Titels einzuschmuggeln suchen und durch Nachahmung des Umschlags und Einbands auf Täuschung berechnet sind. **Bibliographisches Institut in Leipzig.**

Abonnements-Einladung
auf das volkswirthschaftliche Wochenblatt
Der

Oesterr. Oekonomist,

welcher demnächst seinen vierzehnten Jahrgang antritt und in den besten Kreisen fortwährend an Verbreitung und Beliebtheit zunimmt. Der „Oesterreichische Oekonomist" widmet seine Aufmerksamkeit allen grossen, allgemeinen wirthschaftlichen Fragen, aber er bespricht doch vorzugsweise die volkswirthschaftlichen Interessen Oesterreich-Ungarns, und zwar in Artikeln von bleibendem Werthe aus der Feder bewährter und anerkannter Fachmänner, deren er eine ansehnliche Zahl zu seinen Mitarbeitern zählt. Diese Wochenschrift ist ein volkswirthschaftliches Fachblatt im wahren Sinne des Wortes und unterscheidet sich durch ihren wissenschaftiichen Standpunkt von denjenigen Wochenblättern, die nur geschäftliche Interessen verfolgen; trotzdem vernachlässigt sie nicht die actuellen Fragen und ist in ihrer Tendenz entschieden liberal und unabhängig. Ausser mehreren Artikeln bringt jede Nummer eine Wochenschau und kleinere Mittheilungen; es werden ferner die neuen literarischen Erscheinungen besprochen und endlich wird den Handels- und Gewerbekammern und dem Sparwesen besondere Aufmerksamkeit geschenkt. Ein am Schlusse des Jahres erscheinender Index dürfte eine willkommene Beigabe sein. Das Blatt empfiehlt sich sonach seines reichen Inhaltes wegen, überdies aber auch wegen seines billigen Preises für alle Diejenigen, welche sich für die wirthschaftlichen Fragen der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie interessiren, speciell für Vereine, Lese-Cabinete, Sparcassen, die Mitglieder der Kammern u. A. Inserate werden zu mässigen Preisen aufgenommen, und ist unser Blatt zur Einschaltung von solchen, besonders für die weitesten Kreise des Associationswesens bestens geeignet.

Probenummern werden auf Verlangen gratis und franco zugesendet.

Der „Oesterreichische Oekonomist", der jeden Sonntag erscheint, kostet mit Postversendung jährlich:

für Oesterreich-Ungarn 6 fl. Oe. W., für das Deutsche Reich 14 Mark, für England 16 Shilling, für Frankreich und die Schweiz 20 Francs, doch werden auch halb- und vierteljährliche Abonnements angenommen.

Bestellungen sind bei dem nächsten Postamt oder mittelst Postanweisung bei der unterzeichneten Administration zu machen.

Die Administration d. „Oesterr. Oekonomist",
Wien, IV., Hauptstrasse Nr. 51.

UNION

Actien-Gesellschaft für Bergbau, Eisen- und Stahlindustrie zu Dortmund

liefert:

Kohlen und Coaks. Erze.
Puddelroheisen, Bessemerroheisen, Giessereiroheisen,
Eisenbahnschienen und **Pferdebahnschienen** aus Bessemerstahl.
Laschen aus Schweisseisen, Flusseisen und Bessemerstahl.
Unterlagsplatten für Schienen aus Schweiss- und Flusseisen.
Lang- und **Querschwellen** aus Schweiss- u. Flusseisen.
Kleineisenzeug zum eisernen Bahnoberbau.
Bandagen aus Bessemer- und Martinstahl.
Achsen aus Bessemer-, Martinstahl und Flusseisen.
Radsätze für Waggons, Tender und Locomotiven.
Grubenschienen aus Eisen und Stahl.
Grubenschwellen aus Schweiss- und Flusseisen:
Grubenwagen-Räder und **complete Sätze** etc. aus Temperstahl.
Fliegende Geleise, Schachtgestänge, Schachtringe, eiserne **Streckenbögen.**
Brücken, Dächer, Drehscheiben, Eisen-Constructionen, Weichen, Kreuzungen.
Giesserei-Producte jeder Art. Potteriegnss.
Geschosse.
Schmiedestücke.
Geschmiedete Karren- und **Wagenachsen** aus Eisen und Stahl nach Profilbuch und in jedem vorgeschriebenen Facon.
Stabeisen: Rund, Vierkant, Flach, auch in Flusseisen, Bessemerstahl, Feinkorn, Puddelstahl, Hufstab- Mutter- Felgen- Reifen- Roststab-Eisen.
Geschmiedetes Eisen.
Universaleisen.
Profilirtes Eisen aller Art als:
Winkeleisen
┬ Eisen
I Trägereisen } nach Profilbuch
⊓ Eisen
Fenstereisen u. s. w.
Kesselbleche in Prima, Feinkorn- Holzkohlen- Lowmoor- Flusseisen- Martinstahl- Bessemerstahl-Qualität.
Reservoirbleche.
Sturz- und Feinbleche.
Walzdraht in Eisen, Flusseisen, Martinstahl und Bessemerstahl.

Kalker Werkzeugmaschinen-Fabrik

L. W. Breuer Schumacher & Co., Kalk bei Cöln a/Rhein

liefert: **Sämmtliche Werkzeugmaschinen.**

Dampfhämmer, Federhämmer, Holzbearbeitungsmaschinen, Ventilatoren, Locomobilen.

Dampfmaschinen

mit Patent-Präcisions-Steuerung, sämmtliche Maschinen für **Walzwerke, Armaturen- und Schrauben-Fabriken.**

Transmissionen.

Internationaler Wettstreit Arnheim 1879
Silberne Medaille, 200 Fl. Preis.

J. P. Piedboeuf & Co.

in Düsseldorf-Oberbilk

Patentgeschweisste schmiedeeiserne Röhren

für Locomotiven in feinstem Holzkohleneisen, event. mit Kupferstutzen, auch Stahlröhren,

alle Sorten Gasröhren, Perkinsröhren, Heizröhren, Brunnen- und Bohrröhren, complete Leitungen nach Skizze.

Goldene Medaille,
Höchste Auszeichnung im Internationalen
Wettstreit **Arnheim** (Holland) **1879.**

Medaille
Breslau 1869.

Goldene Medaille
Offenbach a/M. 1879.

Verdienst-Medaille
Wien 1873.

Diplom A, erster Preis für ausgezeichnete Leistung
Kassel 1870.

Goldene Staats-Medaille.



Düsseldorf 1880.

Die

Portland-Cement-Fabrik Dyckerhoff & Söhne

in **Amöneburg** bei **Biebrich** a/**Rh.** und **Mannheim**

liefert ihr bewährtes vorzügliches Fabrikat in jeder Bindezeit unter Garantie für höchste Festigkeit und Zuverlässigkeit.

Productionsfähigkeit der Fabrik: über 250 000 Tonnen pro Jahr.
Niederlagen an allen bedeutenderen Plätzen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin SW. (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 2. Zeitung des Vereins 1881.

Die Zeitung erscheint Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes; Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction: Dr jur. W. Koch, Berlin SW., Kleinbeerenstr. 3.
Commissionär für den Buchhandel: Adolph Refelshöfer, Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuth-Strasse 8, einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3000 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Einundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 10. Januar 1881.

Ein Eisenbahnkrieg in Amerika.

Die in den letzten Jahren hervorgetretenen Bestrebungen der Amerikanischen Eisenbahnverwaltungen, die verderblichen Concurrenzkämpfe untereinander durch Abschluss von Cartellverträgen (pools) zu beseitigen oder doch abzuschwächen, sind vielfach von Erfolg gekrönt worden, hauptsächlich in Bezug auf den grösseren Theil des Geschäfts, den Güterverkehr. Hier und da sind jedoch gelegentlich Concurrenzkämpfe mit grosser Heftigkeit entbrannt und wurden durch dieselben viele Eisenbahnwerthe empfindlich geschädigt.

So wüthet seit einigen Monaten ein Kampf „bis aufs Messer" um den Personenverkehr südwestlich resp. östlich von Chicago.

Die Entstehung und den Verlauf eines solchen „Krieges" zu verfolgen, wird, so verschieden auch die dortigen Verhältnisse von den unsrigen sind, gewiss interessant und lehrreich sein, und wollen wir daher nachstehend eine kurze Schilderung darüber geben.

Die Wabashbahn hatte, nach Einführung in Chicago bald erkannt, dass bei der ungünstigen Lage ihrer dortigen Station sie zunächst keine besondere Aussicht habe, im gewöhnlichen Geschäftsverlauf einen nennenswerthen Theil des Personenverkehrs zwischen Chicago und St. Louis, obwohl ihre Linie zwischen diesen beiden Punkten die kürzeste, den Bahnen abzugewinnen, welche diesen Verkehr bis dahin beherrschten. Sie begann daher, ihre Fahrpreise ab Chicago nach St. Louis um 1 Doll. pro Billet zu ermässigen und rief hierdurch ähnliche Massregeln seitens der nächst betheiligten Chicago and Alton Bahn hervor. Der Kampf griff aber bald weiter um sich und gegenwärtig sind 8 bis 9 Gesellschaften dabei betheiligt und genöthigt, Passagiere über etwa 4 000 Miles zu Preisen von ½ bis $^1/_{15}$ (!) der gewöhnlichen Sätze zu transportiren. Daneben wird noch das Geschäft auf anderen Bahnen mit ferneren 2 bis 3 000 Miles in mehr oder weniger ungünstiger Weise davon beeinflusst.

Wie im wirklichen, so geht auch in diesem Eisenbahnkriege die Taktik der Parteien dahin, dem Gegner den grösstmöglichsten Schaden mit thunlichst geringen eigenen Verlusten zuzufügen. Es ist daher jede Partei darauf bedacht, auf solchen Routen, auf denen sie selbst einen nur geringen, der Gegner aber einen bedeutenden Verkehrsantheil hat, die Personenfahrpreise durch Ankündigung von Ermässigungen zu drücken. Dabei ändern sich die Preise täglich, ja sogar zuweilen mehrere Male täglich, je nach Umständen. Wie weit hierbei das Schleudern der Preise geht, mögen die folgenden Angaben zeigen: Die Chicago and Alton veröffentlichte als Fahrpreise ab Chicago nach

	Miles	Fahrpreis
Hannibal	300	2,00 D.
Quincy	320	2,00 „
Keckuk	360	3,00 „
Gaylorville	211	1,85 „
Fairbury	100	1,30 D.
Pedrio	154	1,50 „
„ u. zurück	308	2,50 „

Die Preise von Chicago nach St. Louis wurden gar für alle Linien auf 1 Doll. (regelmässiger Preis 8,70 Doll.) herabgesetzt, ebenso die von St. Louis auf 1 Doll. (regelmässiger Preis 8,60 Doll.), die directen Billets von Chicago nach Kansas City auf 3 Doll. (statt sonst 14,80 Doll.) u. s. w.

Dabei reizt und verspottet man noch den Gegner durch Plakate, wie das nachstehende, vor dem Billetschalter der Chicago and Alton Bahn in Kansas City ausgehängte: „Theure Wabash! Nun ist Deine goldene Gelegenheit da, dem Publikum zu zeigen, dass Du nicht eine wortbrüchige Gesellschaft bist. Wir machen unsere Preise öffentlich, damit Du nicht in irgend welchen Nachtheil kommst. Nach St. Louis 1 Doll., Toledo 1,85 Doll., Indianopolis 2,45 Doll. u. s. w. (nach noch anderen 17 bedeutenden Stationen). Es ist für Dich eine einfache Sache, von obigen Preisen Notiz zu nehmen und die Deinigen um 1 Doll. niedriger zu setzen. Eins von Eins bleibt Null, wie Du weist, und so fort. Versprechend, Dir von jeder Veränderung des Obigen genau Kenntniss zu geben, verbleiben wir Deine Freunde Chicago & Alton".

Eine merkwürdige Episode des Kampfes bildet der neulich gemachte Versuch seiner Beendigung.

Einige Wochen nach Ausbruch des Streits, Anfang November, traten in Newyork die Präsidenten der betheiligten Gesellschaften, ca. 10—12 Personen, zusammen, schliessen nach mehrtägigen Besprechungen nicht nur einen Waffenstillstand, in Folge dessen die sofortige Wiederherstellung der gewöhnlichen Fahrpreise verkündet und angeordnet wird, sondern erklären auch, dass sie sich über eine Theilung des Personenverkehrs zwischen Chicago und Toledo bis zu den östlichen und südwestlichen Punkten am Missourifluss geeinigt hätten und stellen damit einen definitiven Friedensschluss in Aussicht. Merkwürdiger Weise ist aber die Verhandlung des so wichtigen Gegenstandes eine völlig formlose; es wird kein Bureau gebildet, kein Protocoll aufgenommen, sondern es verlässt sich ein Jeder auf das, was er gehört hat. Kein Wunder daher, dass nach dem Auseinandergehen der Theilnehmer über wesentliche Gegenstände der Verhandlung abweichende Meinungen entstehen und dass die kurz nachher zusammenberufenen Directoren resp. General-Passagier- und Billetagenten der Gesellschaften nicht im Stande sind, die ihnen übertragene Abfassung des zu schliessenden Cartellvertrages nach der von den Präsidenten gegebenen Basis auszuführen.

Die Vertreter der Wabashgesellschaft behaupten insbesondere, dass ihnen $^1/_3$ des streitigen Passagierverkehrs von ihren Gegnern zugestanden wäre, was die Letzteren aber bestreiten. Unmittelbar darauf natürlich Wiederaufnahme der Tarifermässigungen und Rabattzahlungen, kurz Wiederausbruch der Feindseligkeiten, deren Ende um so weniger abzusehen, als die leitenden Persönlichkeiten bei dem Streite um die Auslegung der Newyorker Verabredungen mit gegenseitigen Beleidigungen und Grobheiten nicht gekargt und dadurch den Wiederbeginn von Friedensverhandlungen sehr erschwert haben.

Selbst wenn solche demnächst wieder angeknüpft werden und zum Ziele führen, so wird doch der Personenverkehr auf vielen Linien für lange Zeit ruinirt sein, da von verschiedenen Seiten eine grosse Zahl von „unlimitirten" Billets an Händler ausgegeben sind, welche dieselben zu den ihnen convenirenden Zeiten resp. Preisen absetzen.

Man meint aber, dass es beim Friedensschluss immer noch das Beste wäre, ohne Rücksicht hierauf sofort die gewöhnlichen

Preise wieder einzuführen, weil dann diese unregelmässigen Billets am schnellsten zum Absatz kämen, also aus dem Verkehr verschwänden.

Zum Schluss möchten wir noch einer, im Gefolge dieses Kampfes hervortretenden, und für die Kampfesweise der Verwaltungen charakteristischen Differenz Erwähnung thun.

Gegen die Wabash, St. L. u. P.-Bahn ist nämlich von einem Billetspeculanten (Ticket-Scalper) Klage angestellt auf Erfüllung der durch die nachstehenden Reverse eingegangenen Verbindlichkeiten event. auf Zahlung einer Entschädigung von 15 000 D.

I.

(Firma der Wabash Bahn.)

Chicago, 30. October 1880.

(1 000 D.) Empfangen von Jacob Frank 1 000 D. als Depositum für 1 000 Billets von Chicago nach Kansas City zum Preise von 8 D. via St. Louis I. Classe. Gut bis zum Gebrauch.

Ausgleichung von 7 000 D. zu zahlen innerhalb 20 Tagen.

W. P. Forster, City Passgr. Agent.

II.

(Firma wie oben.)

Chicago, 18. October 1880.

(500 D.) Empfangen von Jacob Frank 500 D. als Depositum für 200 II. Cl.-Billets von Chicago nach Kansas City. Gut bis zum Gebrauch.

Ausgleichung von 500 D. zu zahlen am oder vor dem 31. October.

(Unterschrift w. o.)

Mr. Frank hat diese Scheine in Gegenwart und mit Zustimmung des Generalpassagieragenten der Bahn erlangt und beansprucht nun, unter Offerirung der rückständigen Geldbeträge, die Auslieferung der zugesagten Billets, welche aber von der Bahn bestimmt verweigert wurde.

Dem Ausgang des Processes wird von Eisenbahnleuten und von den „Scalpers" mit vielem Interesse entgegengesehen, da ein Gesetz des Staates Illinois, in dessen Bereich die qu. Billets zur Anwendung zu bringen wären, bestimmt, dass Bahnbillets nur von autorisirten Bahnagenten feilgehalten werden dürfen und die verklagte Bahn sich vermuthlich auf dies Gesetz stützen wird, um die Abweisung des Klägers herbeizuführen.

Viele andere ähnliche Geschäfte mögen Zug um Zug abgeschlossen sein, und die danach verbreiteten Billets sichern einerseits den Speculanten eine reiche Ernte, während andererseits, wie oben gedacht, die Bahnverwaltungen arge Ausfälle erleiden.

Curant's Selbstrückstellweiche.

Die vom Herrn Curant, Inspector der Kaiserin Elisabethbahn construirte und in der „Oesterr. Eisenbahnzeitung" No. 49 vom Jahre 1879 detailirt beschriebene Selbstrückstellweiche*) liegt nunmehr seit Mitte April v. J. auch in einem Hauptgeleise des Personenbahnhofes am Westbahnhofe in Wien. Während dieser Zeit sind über 4 000 Personenzüge über diese Weiche hinausgefahren und wurden ebenso viele einfahrende Züge wieder darüber zurückgeschoben. Auch wurde der gesammte Rangirdienst des Personenbahnhofes über diese Weiche geleitet, und hat sich die einfache, präcis functionirende Construction ganz vorzüglich bewährt. Es muss zugestanden werden, dass hier ein wichtiges Betriebshilfsmittel wesentlich verbessert vorliegt, und dass die Betriebssicherheit dadurch schon ohne Blockirapparate bedeutend erhöht wird. Der Apparat ist jedenfalls berufen viele schwere Unglücksfälle zu verhüten, da jene falschen Weichenstellungen, welche durch versäumtes Rückstellen der Weiche auf das Hauptgeleise verschuldet werden, hier unbedingt hintangehalten sind, und überdies noch der vollkommene Anschluss der Spitzschiene an die Stockschiene unter allen Verhältnissen gesichert ist. Schon im allgemeinen Interesse sollte diesem Weichensysteme daher eine grössere Beachtung und eine verbreitete Anwendung zukommen. Die Kosten der Umänderung gewöhnlicher Weichen in eine solche Selbstrückstellweiche werden auf circa 80 fl. pro Stück angegeben, auch ist die Bedienung von derartig reconstruirten Weichen nicht kostspieliger als die der gewöhnlichen, da am Westbahnhofe in Wien nebst der Selbstrückstellweiche auch noch 2 Nachbarweichen von demselben Weichensteller bedient werden.

Vom 7. November 1878 bis 1. September 1879 ist diese Weiche auch an einer der exponirtesten Stellen am Frachtenbahnhofe der Westbahn in Wien gelegen, und hat bei einem äusserst strengen Winter, bei starkem Frost und vielen Schnee anstandslos functionirt. Obgleich nicht bestritten werden darf, dass Verbesserungen an Eisenbahnoberbau und Betriebsmitteln stets nur mit einer gewissen Reserve aufgenommen und vorsichtig eingeführt werden können, so sollte doch wichtigen und bewährten Verbesserungen weniger engherzig begegnet werden, und zwar umsomehr, als wieder in letzterer Zeit bei mehreren Bahnen kleinere Unfälle durch falsche Weichenstellungen vorgekommen sind, welche durch die Einführung dieser Rückstellweichen sicher hintangehalten worden wären.

*) Siehe Oesterr. Eisenb.-Ztg. No. 49 v. J. 1879.

Ein Kampf um eine Bahnhofsbenennung.

Eine seltsame Anomalie liegt in der Bezeichnung des Bahnhofes für die beiden Städte St. Johann und Saarbrücken. Der Bahnhof heisst offiziell und ausschliesslich Saarbrücken und erscheint nur als solcher in den amtlichen Fahrplänen; dabei liegt er mit allen seinen Anlagen auf dem rechten Ufer der Saar (während Saarbrücken auf dem linken Ufer liegt), berührt nirgends das Saarbrücker Stadtrevier, sondern befindet sich zu der einen Hälfte im Banne der Stadt St. Johann, zu der anderen Hälfte in dem der Stadtgemeinde Malstatt-Burbach. Dass trotzdem der Bahnhof von Anfang an den Namen Saarbrücken erhielt, lag wahrscheinlich daran, dass Saarbrücken bekannter und bezeichnender erschien, da es Städte und Dörfer mit dem Namen St. Johann in grosser Zahl giebt und St. Johann an der Saar zu damaligen Zeiten an wirthschaftlicher und Verkehrsbedeutung gegen seine Schwesterstadt erheblich zurückstand. Heute ist die Sache aber eine ganz andere geworden. Saarbrücken hat durch den Mangel des Bahnhofes erheblich verloren, während St. Johann gewonnen hat; Saarbrücken zählt heute gegen 9 400 Einwohner, während St. Johann 12 000 aufweisst; hier concentrirt sich heute der Verkehr, hier liegen die zahlreichen Hotels für den ungemein regen Personenverkehr, während Saarbrücken nicht mehr ein einziges Hotel aufweist: hier liegen die Fabriken und Geschäftslager. Es ist erklärlich, dass die Vertreter der wichtigen Interessen, welche sich an diese Stadt nunmehr knüpfen, es weiterhin nicht mehr ertragen zu können glaubten, dass die Stadt St. Johann nirgends in den Fahrplänen, Coursbüchern, Tarifen etc. erscheint. Die Bürgerschaft von St. Johann bemüht sich seit Jahren, diesem misslichen Zustande ein Ende zu machen; sie strebt dahin, dass der Bahnhof „St. Johann-Saarbrücken" genannt werde und hat sich wiederholt zuerst an die frühere „Eisenbahndirection Saarbrücken" (welche allerdings in St. Johann domicilirte, sich aber in nothwendiger Consequenz der einmal angenommenen Bahnhofsbezeichnung nicht anders nennen konnte), jetzt wiederum an die Eisenbahndirection in Frankfurt a. M. gewendet, ohne jedoch zum Ziele zu gelangen. Diese Behörden gehen offenbar nicht von so kleinlichen Grundsätzen oder gar von einer gewissen Antipathie gegen die Stadt St. Johann, wie es ihnen im Ernste und im Scherze von den unzähligen bei diesem heissen Kampfe laut gewordenen Stimmen vorgeworfen wird, sondern von der Erwägung aus, dass der gesammte Verkehr sich zu Gunsten der kurzen und bündigen Bezeichnung sich darin finden müsse, unter „Saarbrücken" auch St. Johann mit einzubegreifen. Diese Ansicht erscheint jedoch nicht mehr als berechtigt, seit in der That Saarbrücken neben St. Johann an Wichtigkeit zu verschwinden beginnt. Dieser Ansicht würde es heute viel eher entsprechen, wenn man den Bahnhof „St. Johann" nennen wollte. Da man hier aber gleichzeitig zur Unterscheidung von den Orten desselben Namens ein a. d. S. hinzusetzen müsste, so dürfte man wieder auf den bequemeren Ausweg kommen, beide Orte zugleich zu nennen.

Im Verkehrswesen rächen sich selbst Fehler, die ursprünglich als verschwindend kleine erscheinen, manchmal schwer. Saarbrücken hat denselben Fehler begangen, den zu damaliger Zeit viele andere Städte gemacht haben; es sträubte sich energisch dagegen, den Bahnhof auf sein Terrain zu erhalten; einzelne Bürger fürchteten laut einer heute noch bestehenden glaubhaften Tradition, „dass die Häuser schwarz werden müssten", und dieser Opposition zu Liebe wurde der Bahnhof auf das rechte Ufer verlegt. Dadurch wurde nicht Saarbrücken der heute so unendlich wichtige Knotenpunkt im Deutschen Eisenbahnnetze, sondern St. Johann und wenn der Namen Saarbrücken einst wirklich gänzlich aus dem grossen Verkehr verschwindet, was nicht unwahrscheinlich ist, dann hat er dies der Kurzsichtigkeit früherer Generationen zu danken. F. W.

Neuere Brücken aus Stahl.

Auf der Oesterr. Localbahn Erbersdorf-Würbenthal sind neuerdings 12 Blechbrücken kleinerer, sowie eine Fachwerksbrücke von 21 m Stützweite aus weichem Bessemerstahl, oder wie die neuere Classification es bezeichnet, aus Flussstahl hergestellt worden. Das Material zu diesen Brücken hat eine absolute Festigkeit von 42 bis 47 kg pro Quadratmillimeter und ist der Rechnung nach in den Constructionen in maximo mit 10 kg pro Quadratmillimeter beansprucht. Die genieteten Träger wurden auf dem Werke einer Belastungsprobe unterworfen, bei welcher die äussersten Fasern der Querschnitte mit 16 kg pro Quadratmillimeter beansprucht wurden, ohne dass bleibende Deformationen eintraten. Die Brücken sind durch die Werke von Witkowitz hergestellt und zu einem Preise von 20 fl. 62 kr. pro 100 kg Bruttogewicht der Construction (Flusseisen, Gusseisen und Blei) einschliesslich der Montage und des Anstrichs geliefert worden. In den Kreisen Wiener Techniker findet die weitere Verwendung des Stahls zu Brücken zahlreiche Vertheidiger; man ist dort der Ansicht, dass bei ruhigem vorsichtigen Vorgehen binnen wenigen Jahren das Schweisseisen als Baumaterial für Brücken und Dachstühle verdrängt und das Flusseisen an dessen Stelle getreten sein wird. In diesen Spalten ist früher darauf hingewiesen worden, dass Amerika den Stahl

bereits bei sehr grossen Brückenconstructionen in Anwendung gebracht hat; neuerdings interessiren sich auch die Englischen Techniker dafür. Die Institution of Civil Engineers in London hat unter die Aufgaben, welche sie wie alljährlich auch wiederum pro 1881 gestellt hat, diejenige aufgenommen: „den Entwurf und die Construction einer Brücke in Stahl mit besonderen Angaben über Gewicht und Kosten, sowie über die Versuche, welchen dieselbe unterworfen wurde, im Vergleiche zu einer Brücke in Eisen von gleicher Spannweite zu fertigen". Man darf mit Recht darauf gespannt sein, wie diese Aufgabe gelöst werden, wie überhaupt der zu erwartende Kampf zwischen Eisen und Stahl verlaufen wird. Aller Voraussicht nach wird das Eisen endlich unterliegen; die heute an der Hand des Thomas-Gilchrist'schen Entphosphorungsverfahrens gegebene Möglichkeit, billiges Flusseisen an allen Orten der Erde, wo sich überhaupt Eisenerzlager befinden, herzustellen, beschleunigt die Entscheidung zu Gunsten desselben auf eine vorher nicht voraussehbare Weise. Wenn dadurch aber auch einzelne Werke zu Grunde gerichtet, andere durch die kostspieligen Fabrikationsumänderungen schwer geschädigt werden und in der gesammten Situation der Eisenproduction sich die erstaunlichsten Verschiebungen und Umwälzungen vollziehen werden, so gereicht all' dies im Grunde genommen doch der Industrie zum Vortheil; die Möglichkeit, ein dauerhaftes Consummaterial auf bisher nicht erreichte billige Weise herzustellen, inaugurirt stets einen Culturfortschritt, denn dadurch werden Arbeitskraft und Capital frei zur Schaffung bisher entbehrter Güter. F. W.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Wien, 3. Januar 1881. (Rückblick 1880. Organisation des Ungarischen Communicationsministeriums. Triestiner Verkehr. C. Langer, Chef der Ungarischen Generalinspection. Orientalische Bahnen. Ministerialverordnung, betr. Viehtransport. Publication von Tarifbegünstigungen auf den Ungarischen Staatsbahnen. Aus dem Westbahnvertrag. Secundärbahnoberbau der Oesterreichischen Localeisenbahngesellschaft. Station Königswald. Südbahn-Personalien. Coursdifferenzen.)

Der Rückblick auf die Bahnereignisse des verflossenen Jahres gestaltet sich im Ganzen zu einem überraschenden Bilde. Die in Oesterreich begonnene, in Ungarn fortgesetzte Verstaatlichung der Eisenbahnen drückt ihm den Stempel auf; hier waren es die Kronprinz Rudolf-, Erzherzog Albrecht- und Kaiserin Elisabeth Westbahn, dort die Theissbahn; bezüglich der letzteren sind die Verhandlungen abgeschlossen, betreffs der ersteren jedoch erst eingeleitet. Die über andere Bahnen verbreiteten Verstaatlichungsgerüchte bekunden zum mindesten die mächtige Strömung zu Gunsten dieser Action, gegen welche sich nur vereinzelte Stimmen insofern hören lassen, dass vor Ueberstürzung gewarnt und auf die Beschränktheit unserer Geldmittel hierfür hingewiesen wird. Ausser dem Bau der Arlbergbahn ist auf dem Gebiete des Eisenbahnbaues wenig zu verzeichnen. Das Localbahngesetz hat, vielleicht auch durch seine engherzige Conception, bisher geringe Erfolge aufzuweisen; von 21 in Oesterreich angesuchten Concessionen wurden 4 mit circa 120 km in Angriff genommen und zwei: Zauchtl-Neutitschein mit 12 km und Hullein-Kremsier mit 6,6 km vollendet; der Ausbau der Bosnathalbahn wurde erst in den letzten Tagen beschlossen. Erfreulich ist dagegen, dass zum Bau der Localbahnen nicht die Mitwirkung der hohen Finanz in Anspruch genommen wird; dieselben werden durch die in den betreffenden Gegenden wohnhaften Industriellen, Grundbesitzer und Gemeinden selbst hergestellt. Zu den überraschendsten Erscheinungen des Jahres 1880 gehört der enorme Aufschwung besonders der Böhmischen Bahnen, welcher auf mächtige Transporte und die kluge Ausnutzung der bahnpolitischen Verhältnisse zurückzuführen ist. Nicht wenige Eisenbahntitres haben solche Courserhöhungen erzielt, die vor wenigen Jahren die ausschweifendste Börsenphantasie für unmöglich gehalten hätte. Von hohem Interesse für die steigende Wohlfahrt und die Garantieentlastung des Staates ist es, die jetzigen Course einiger Effecten mit ihrem ursprünglichen Emissionspreise bei der Gründung zu vergleichen:

Actie der	Ursprünglich emittirt zum Course von	Jetziger Cours
Franz-Josefbahn	140	184,25
Rudolfbahn	130	169
Nordwestbahn	140	195
Linz-Budweiser Bahn . . .	164	183
Siebenbürger Bahn	132	144
Alföldbahn	145	158,5

In den ersten elf Monaten des verflossenen Jahres sind 34,27 Millionen Personen gegen 34 Millionen Personen in der entsprechenden Periode des Vorjahres befördert worden; die Frachtenmenge stellt sich auf 43,7 Millionen Tonnen gegen 41,3 Millionen Tonnen im Vorjahre, und die Gesammteinnahme dürfte sich auf 206 Millionen Gulden gegen 201 Millionen Gulden im Vorjahre stellen. Wenn endlich noch der Banken gedacht wird, welche die Förderung des Bahnwesens zum vornehmlichsten Zwecke haben, so treten wir mit den besten Hoffnungen für dasselbe ins neue Jahr hinüber, welche durch die rastlose Thätigkeit unserer Regierungsorgane beider Reichshälften wohl begründet erscheinen.

Die Neuorganisation des Ungarischen Communicationsministeriums ist theilweise schon zu Beginn des neuen Jahres ins Leben getreten. Dadurch wird es möglich sein, den an die Thätigkeit des Communicationsministeriums sich anknüpfenden erhöhten Anforderungen zu entsprechen und eine raschere Erledigung zu erzielen, und zwar ohne Vermehrung des Beamtenstandes. Es verbleiben in dem Wirkungskreise der Generalinspection alle jene Agenden, welche entsprechend den Anforderungen der Arbeitseintheilung zu einer solchen Behörde gehören, namentlich 1. der Bau der auf Staatskosten zu errichtenden Eisenbahnen; 2. die technische Aufsicht über alle Ungarischen Eisenbahn- und Dampfschifffahrtslinien. Von den bisher zum Wirkungskreise der Generalinspection gehörenden Agenden werden nachstehende Angelegenheiten abgetrennt respective dem Communicationsministerium übertragen: 1. Tarifangelegenheiten; 2. Beurtheilung der aus den Rechts- und Betriebsverhältnissen der vom Staate garantirten Bahnen herrührenden öconomischen und Finanzangelegenheiten, wie z. B. Ueberprüfung und Bestimmung jener Zahlungen, welche in Folge der vom Staate übernommenen Haftung seitens der Regierung zu leisten sein werden, Evidenzhaltung der gegenseitigen Forderungen, Controle der Bilanzen nicht nur in ziffermässiger, sondern auch in meritorischer Hinsicht.

Zwischen der Südbahn und der Rudolfbahn wurde ein Cartell für den Italienischen und Triestiner Verkehr vereinbart, laut welchem Triest an allen Vortheilen participirt, die früher nur Venedig zu statten kamen. Ausserdem wurden die directen Tarife von Triest nach Süddeutschland und Sachsen um 15 bis 20 Frcs. pro Waggon ermässigt. Ferner wurden behufs Hebung des Petroleumhandels die Schlittengebühren namhaft herabgesetzt, sowie auch andere Localspesen ermässigt.

Ministerialrath Carl Langer, Chef der Ungarischen Generalinspection, ist in Pension getreten, um seine zerrüttete Gesundheit herstellen zu können. Langer trat nach einer nahezu zwanzigjährigen Privateisenbahndienstzeit in Staatsdienste und war seit dem Jahre 1868 ununterbrochen Vorstand der Generalinspection. Obwohl er keine technischen oder staatswissenschaftlichen Studien gemacht hatte, erwarb er sich doch im executiven Eisenbahndienste so reiche Kenntnisse und waren dieselben mit so viel Takt gepaart, dass es grossentheils ihm zu verdanken ist, wenn die Ordnung und Sicherheit des Ungarischen Eisenbahnverkehrs, soweit dieselbe von der staatlichen Ueberwachung abhängt, auch noch zur Zeit der massenhaften Betriebseröffnungen nicht gestört und die fast unausbleiblichen Reibungen vermieden wurden. — Im Jahre 1876 wurde die ehemalige Generalinspection für Eisenbahnbauten und schon früher auch die bestandene Buchhaltung für Zinsengarantie der Generalinspection einverleibt, aber gleichzeitig erlitt auch Langer's Gesundheit einen Stoss, es war ihm schon schwerer eine solche Aufgabe zu bewältigen und war auch in der That seit jener Zeit die Organisation der Generalinspection Gegenstand unausgesetzter Bemängelungen und Kritiken, welche zu der oben erwähnten Neuorganisation führten. Langer tritt nicht mehr in dieselbe ein, sondern zieht sich in den durch seine lange Dienstzeit wohlverdienten Ruhestand zurück, wohin ihn die wärmste Sympathie seiner Collegen und gewiss auch der offizielllen Eisenbahnkreise begleitet.

Bezüglich der Orientalischen Bahnen setzen Engländer und Russen alle Hebel in Bewegung, um die Austro-Deutschen Interessen zu durchkreuzen. Die „Times" bringen aus Bukarest die nachstehenden charakteristischen Meldungen: „Die von Oesterreich vorgeschlagenen Rumänisch-Bulgarischen Linien haben in beiden Provinzen einen starken Widerstand gefunden und wird nunmehr beabsichtigt, diese strategischen Eisenbahnen durch eine viel kürzere Linie, von Krajova in Rumänien nach Beket (im Schylthale; die nach Norden verlängerte Linie geht nach Petrozseny an der Donau und von Rahova am südlichen Ufer nach Sofia) zu bekämpfen. Dies würde eine Eisenbahnverbindung zwischen Wien und Konstantinopel durch Vervollständigung der Rumelischen Linie nach Sofia — herstellen und das Centrum Rumäniens und Bulgariens nicht einem urplötzlichen Ueberfall durch eine überwältigende Armee aussetzen. Russische Rathschläge haben ohne Zweifel Etwas mit der erwähnten Opposition zu schaffen. Englische Handelsinteressen würden gleichfalls durch eine allzu freie Einfuhr Oesterreichisch-Deutscher Güter auf der Balkanhalbinsel und am Aegäischen Ufer geschädigt werden. Die viel kürzere und billigere Eisenbahnlinie von Krajova über Beket und Rahova nach Sofia wird unter Rumänischer und Bulgarischer Controle stehen, und es ist eine Gesellschaft Französischer Capitalisten bereit, die Linie zu bauen, sobald die nöthigen Concessionen von der Rumänischen und von der Rumelischen Regierung erlangt worden sind."

Hinsichtlich des Transports von Wiederkäuern hat das K. K. Ministerium des Innern im Einvernehmen mit den K. K. Ministerien für Handel und Ackerbau verordnet, dass im Falle wäh-

rend eines Eisenbahntransportes von Rindern, Schafen und Ziegen diese Thiere erkranken oder verenden, ohne dass eine äussere Veranlassung vorhanden war, die Stationsvorstände oder deren Stellvertreter sofort die Anzeige an die politische Bezirksbehörde zu erstatten haben. Sind auf einem solchen Zuge mehrere mit verschiedenen Frachtbriefen zur Aufnahme gelangte Sendungen von Wiederkäuern verladen, so ist der ganze Transport dann anzuhalten, wenn eine Vermischung dieser verschiedenen Sendungen stattgefunden hat, oder wenn der ganze Viehtransport aus einem durch Rinderpest verseuchten Lande oder aus einer Contumazanstalt kommt. In allen anderen Fällen sind alle diejenigen Waggons zurückzuhalten, in welchen sich Thiere der durch denselben Viehpass gedeckten Sendung befinden und in denen ein Erkrankungs- oder Todesfall vorgekommen ist. Befinden sich in den Waggons, in denen derlei Fälle vorgekommen sind, Thiere einer anderen Sendung, so sind auch diese von dem Weitertransporte auszuschliessen.

Auf den Ungarischen Staatsbahnen wurden die tarifarischen Begünstigungen pro 1881 definitiv festgestellt und publicirt. Dadurch sollen insbesondere die der Ungarischen Eisen- und Glasindustrie, sowie dem Export von Pflaumen, Erzen und Baumrinde, sowie die in einzelnen Relationen zur Bekämpfung der Wasser- und Achsconcurrenz bisher zugestandenen Begünstigungen auch fernerhin aufrechtbleiben, ausserdem wurden den Neograder Kohlenwerken besondere Zugeständnisse für den Verkehr nach Pest und Kaschau und der Petrozsenyer und Agostonfalvaer Kohle für den Export nach Rumänien gewährt. Endlich wurde, nebst diversen anderen neuen Erleichterungen für verschiedene Artikel, bezüglich Spiritus und Stärke beschlossen, bei Verfachtung in vollen Wagenladungen den ersten Artikel zu den Sätzen der Classe B, und den letzteren Artikel zu den Frachtsätzen für Getreide zu tarifiren, respective mit den an den Exportlinien betheiligten übrigen Bahnverwaltungen das diesfällig nöthige Einvernehmen zu pflegen.

Aus dem zwischen der Verwaltung der Elisabeth Westb. und der Regierung abgeschlossenen Vertrage, welcher 30 Artikel umfasst, werden folgende Bestimmungen bekannt: 1. Der Betrieb sämmtlicher Linien (inclusive des Salzgeschäftes), sowie die Reservefonds gehen vom 1. Januar 1881 an auf den Staat über. 2. Bis zur Genehmigung des Vertrages durch den Reichsrath führt die Gesellschaft den Betrieb weiter für Rechnung und im Interesse des Staates, und ist für Erledigung wichtigerer Angelegenheiten die Zustimmung des Handelsministers einzuholen. 3. Die Gesellschaft bleibt nach erfolgter Uebergabe des Betriebes an den Staat Eigenthümerin, sowie Selbst- und Alleinschuldnerin gegenüber den Prioritätsobligationären, in deren rechtlichen Verhältnissen gegenüber dem Unternehmen keinerlei Aenderung stattfindet. 4. Mit der zuletzt specificirten Ausnahme übernimmt der Staat mit dem Betrieb neben den Activen auch die Passiven. Ihm gehören die Einnahmen, ihm liegen auch die Ausgaben ob. Ueber den Betrieb der Westbahn hat der Staat, so lange er sie nicht einlöst, eine getrennte Rechnung zu führen. 5. Der Staat übt alle Befugnisse, welche zur Zeit dem Verwaltungsrathe und der Generalversammlung zustehen, im eigenen Namen aus. Dagegen bleibt die Vertretung in den Rechtsverhältnissen gegenüber den Prioritätsbesitzern und den mit ihnen schwebenden Rechtsstreitigkeiten Sache der Gesellschaft. Zu diesem Behufe insbesondere wird der dermalige Verwaltungsrath — jedoch ohne Erneuerungswahlen und nach und nach bis auf 5 Mitglieder zu reduciren — bis zum Eintritt der Liquidation, längstens bis 1891 fortbestehen und die Gesellschaft gerichtlich und aussergerichtlich vertreten, eventuell als Liquidationscomité fungiren. Insolange der Staat die Bahn nicht erwirbt, stellt er der Gesellschaft die Jahresbeträge behufs der garantirten Verzinsung und Amortisation der verschiedenen Prioritätsanleihen zur Verfügung und gewährt sodann bis zum Jahre 1911 eine semestraliter (30. Juni und 31. December) zu zahlende Jahresrente von 2 300 000 fl. in Noten und 1 320 000 fl. in Silber, wovon für die Actien erster Emission ein Betrag von 11 fl. 50 kr. Noten, für die Actien zweiter Emission von 10 fl. 50 kr. Silber und für die Actien dritter Emission von 10 fl. Silber entfällt. Nach dem Jahre 1911, wo die Amortisation der Actien erfolgt, werden nach einem bestimmten Plan die erforderlichen Annuitäten gezahlt. Es ist dies also eine fixe Verzinsung oder, wenn man es so nennen will, Pachtrente. Da die Gesellschaft als solche fortbestehen bleibt, so hat sie auch alle aus ihrem Rechtsverhältnisse zu den Prioritätsgläubigern sich ergebenden Verpflichtungen, insbesondere die Differenzen aus den Couponvalutaprocessen zu tragen. Der Staat sagt sich ausdrücklich davon los, insolange er die Bahn nicht erwirbt, während dagegen von dem ihm anheimfallenden Reservefonds zwei Millionen Gulden der Gesellschaft überlassen bleiben, um daraus bis zum 1. Januar 1891 die jeweiligen Differenzen zu begleichen. Mit gedachtem Tage hört diese Concession auf, der Staat wird unbeschränkter Besitzer des Reservefonds. Ist bis dahin weder ein Ausgleich mit den Obligationären, noch ein anderes Arrangement zu Stande gekommen, und muss die Gesellschaft noch weitere Valutadifferenzen zahlen, so werden die Beträge derselben von der den Actionären gewährten obigen fixen Rente in Abzug gebracht. Jedoch verpflichtet sich der Staat, diese Kürzung insoweit zu begrenzen, dass sie für die Actien erster Emission nicht mehr als 1 fl. und für die Actien zweiter Emission nicht mehr als 50 kr. ausmachen darf (die Actien dritter Emission gehen frei aus), mit anderen Worten, er garantirt im äussersten Falle den Actionären ihre dermalige Rente von 10 fl. 50 kr. Papier und 10 fl. Silber, das ist 5 pCt., und nimmt einen eventuellen Ausfall auf eigene Rechnung. Sobald der Couponausgleich oder ein anderes denselben ersetzendes, vom Staate dafür anerkanntes Arrangement zu Stande kommt, verpflichtet sich derselbe, die Westbahn als Käufer zu erwerben; den Actionären wird die Option angeboten, ihre Actien in vierprocentige, durch Verlosung innerhalb 85 Jahren nach den Prioritätsanleihen zu tilgende, grundbücherlich einzutragende Goldobligationen zu convertiren, und zwar auf Grund eines Werthverhältnisses, wonach für eine Actie erster Emission ein Nominalbetrag von 237 fl. 50 kr., für eine Actie zweiter Emission von 210 fl. und für eine Actie dritter Emission von 200 fl., sämmtlich in Gold, zu entfallen hat. Der Totalbetrag der zu emittirenden Goldanleihe zu 4 pCt. wäre demnach 74 000 000 fl., bei 5 pCt. wäre er 59 200 000 fl. Es entsprechen diese Ziffern genau den Beträgen von 190 fl., respective 168 und 160 fl. in Gold, welche bei der anfangs angenommenen fünfprocentigen Verzinsung gewährt werden sollten. Man ist in letzter Stunde davon abgekommen, um nicht der vierprocentigen Goldrente eine ungemessene Concurrenz zu bereiten und da ein einheitlicher Zinsfuss für die Goldanleihen überhaupt zweckmässiger erscheint. Die Actionäre, welche von der Option nicht Gebrauch machen wollen, können die Verzinsung und Rückzahlung des Capitals in Papier oder Silber weiter beziehen; denn ihre zu Staatsschuldverschreibungen abgestempelten Actien geniessen ganz die gleichen Vortheile wie die Goldobligationen, insbesondere also die Verlosung und die grundbücherliche Eintragung nach den Prioritätsgläubigern, für deren Befriedigung primo loco die Einnahmen haften. Die bestehenden Einkommensteuern und Lasten werden von der Regierung übernommen, welche sie in die Betriebsrechnung einstellt. Die Auszahlung der fixen, respective garantirten Rente hat daher steuer- und stempelfrei zu geschehen. Beide Contrahenten bleiben bis zum 1. Juli 1881 an den Vertrag gebunden; wenn bis dahin die legislative Ratification bei dem Reichsrathe nicht erfolgt ist, wird derselbe hinfällig, der Status quo ante hergestellt. Wird der Vertrag von dem Reichsrathe genehmigt, so übernimmt der Staat am 1. des darauffolgenden Monats den Betrieb, den bis dahin noch die Gesellschaft führt. So lange der Staat nur die Bahn betreibt und nicht eigentlich besitzt, darf er ihren Betrieb ohne Zustimmung der Actionäre nicht an Dritte abtreten. Die der Westbahn bis jetzt auf Grund der Garantie gemachten Vorschüsse im Gesammtbetrage von circa 20 Millionen Gulden werden vom Staate übernommen. — Für den 31. Januar d. J. ist zur Beschlussfassung über diesen Vertrag eine ausserordentliche Generalversammlung ausgeschrieben.

Das Handelsministerium hat der Oesterreichischen Localeisenbahngesellschaft gestattet, an Stelle des in den technischen Bedingnissen festgesetzten Oberbaunormales das von der Oesterreichischen Staatseisenbahngesellschaft für Secundärbahnen in Aussicht genommene Normale (21,75 kg statt 23,70 kg pro laufendes Meter Schienenlänge) bei den Localbahnen Pecek-Zasmuk und Smidar-Hochwessely in Anwendung bringen zu dürfen.

Die Erhaltung der Zufahrtsstrasse zur Station Königswald der Dux-Bodenbacher Bahn war der Gegenstand wiederholter langwieriger Verhandlungen, ohne dass dieselben zu einem Resultate geführt hätten. Das Handelsministerium sah sich daher veranlasst, die Eisenbahngesellschaft zu ermächtigen, die genannte Station für den öffentlichen Personen- und Frachtenverkehr zu sperren. Für den Fall, als diese Massregel durchgeführt werden sollte, erhält die Station Königswald für die Dauer der Sperrung lediglich den Charakter einer Betriebsstation und werden daselbst die Züge nur insofern anhalten, als dies durch die Betriebsrücksichten geboten sein wird. Die Dauer der Sperrung der Station hängt von der endgiltigen Austragung der Frage der Erhaltung der Zufahrtsstrasse ab und bleibt die Gesellschaft verpflichtet, die Station wieder zu öffnen, sobald die erwähnte Frage gelöst sein wird.

Die Südbahn hat im Laufe des verflossenen Jahres drei ihrer Directoren verloren, und zwar durch den Austritt der Herren Flattich und Hahn, sowie durch das Ableben des Herrn Böhm. Maschinendirector Gottschalk war schon früher ausgetreten. Es wurde nun zum Maschinendirector der bisherige Vorstand der Maschinendirection, Wagner, zum Verkehrsdirector Oberinspector Pfeiffer ernannt. Der seitherige Directorstellvertreter, Regierungsrath Ritter v. Pretzner, wurde als Director der Generaldirection zugewiesen. Die Oberleitung der commerciellen Angelegenheiten hat Generaldirector Schüler wieder selbst übernommen und lässt sich hierin durch Oberinspector Packeny unterstützen. Dem ausscheidenden nunmehrigen Generaldirector der Länderbank, Regierungsrath Hahn, sowie dem nach 42jähriger Dienstzeit pensio-

nirten Oberinspector Linder wurde von den Collegen eine solenne Abschiedsfeier veranstaltet.

Der enorme Coursgewinn bei den meisten Bahneffecten zeigt die nachstehende Zusammenstellung:

	am 31./12. 1879	31./12. 1880	daher Differenz
Elisabethbahnactien	181,—	203,—	+ 22,—
Giselabahn	150,—	172,—	+ 22,—
K. Ferd.-Nordbahnactien	2325,—	2495,—	+ 170,—
Karl-Ludwigbahnactien	250,—	285,—	+ 35,—
Oesterr. Nordwestbahn A.	145,25	194,25	+ 49,—
dto. B. (Elbethal)	118,75	242,50	+ 123,75
Rudolfbahnactien	147,50	167,25	+ 19,75
Staatsbahnactien	274,75	283,50	+ 8,75
Südbahnactien	81,50	108,25	+ 26,75
Ungar.-Galiz. Eisenbahn	119,—	147,50	+ 28,50
Franz-Josefbahnprior. I.	96,—	101,15	+ 5,15
Salzkammergutbahnprior.	102,25	113,25	+ 11,—

Interessant ist die Notiz, dass die Creditanstalt ihren Restbesitz an Actien der Ungarisch-Galizischen Eisenbahn, 3 000 Stück, ungefähr zum Tagescourse an ein Privatconsortium begeben hat. Am 31. December 1879 besass die Anstalt noch 5 540 Actien, welche zum Course von 119,25 einen Werth von 660 645 Gulden repräsentirten. Im Laufe des Jahres 1880 vermochte die Creditanstalt 2 540 Actien abzustossen, endlich entledigte sie sich des letzten Restes von 3 000 Stück mit einem Gewinn von über 107 000 fl.

Jura-Bernbahn.

—st.— (Geschäftsbericht pro 1879.) Die Frage wegen Herstellung der Linie von Locle an die Französische Grenze, nächst Col-des-Roches befindet sich noch in dem früheren Stadium und ist noch nicht einmal der Anschlusspunkt von den beiderseitigen Regierungen vereinbart worden.

Auf der Linie Jura-Bern wurden im Berichtsjahre befördert: 2 013 054 Personen (im Vorjahre 2 140 712), 9 421 t Gepäck (9 329), 68 024 Thiere (72 624), 696 348 t Güter (642 118).

Eingenommen wurde: Für Personen 2 218 472 Fr., für Gepäck 169 403 Fr., für Thiere 99 435 Fr., für Güter 2 801 513 Fr., für Sonstiges 367 780 Fr., zusammen 5 656 603 Fr., pro Kilometer 22 096 Fr. Gegen das Vorjahr mehr im Ganzen um 222 414 Fr., pro Kilometer um 869 Fr.

Die Ausgaben betrugen 3 354 579 Fr., daher ergab sich ein Betriebsüberschuss von 2 302 023 Fr. Hiervon geht ab das Mehr der nicht eigentlichen Betriebsausgaben gegen die bezüglichen Einnahmen mit 150 254 Fr., so dass ein Nettoertrag von 2 151 769 Fr. resultirt. Nach Verzinsung der Anleihen, Dotirung des Reservefonds etc. hätte der verbleibende Rest die Gewährung einer Dividende von 3 Fr. auf die Actie gestattet. Da aber vor erfolgter vollständiger Consolidirung des Unternehmens Dividenden nicht vertheilt werden sollen, so wurde der Ueberschuss zur Tilgung von Schulden, sowie zu dringenden Erneuerungen verwendet und wird erhofft im nächsten Jahre die Dividendenzahlungen in einer vollkommen gesicherten Lage beginnen zu können.

Die Linie Bern-Luzern, auf Rechnung des Staates Bern betrieben, lieferte, bei einer Einnahme von 1 076 512 Fr. und einer Ausgabe von 891 023 Fr., einen Betriebsüberschuss von 185 489 Fr. Nach Abzug der nicht eigentlichen Betriebsausgaben verbleiben 66 495 Fr., welche dem Staate Bern zu Gute kommen.

Schwedische Staatsbahnen.

(Rn.) Aus dem Rechenschaftsbericht des Jahres 1879 entnehmen wir das Folgende:

Die Länge der unter Staatsverwaltung stehenden Bahnen betrug 181,2 Meilen (1 Meile = $10_{,689}$ km), welche sich folgendermassen vertheilen:

Es kommen auf die	Meilen
Stockholmer Verbindungsbahn	0,3
Westbahn (Stockholm-Gothenburg)	42,6
Südbahn (Falköping-Malmö)	35,6
Nordwestbahn (Laxa-Landesgrenze)	19,5
Ostbahn (Katrineholm-Nässjö)	20,1
Nordbahn (Stockholm-Jerfsö)	34,1
Linie Torpshammer-Oestersund	13,0
„ Hallsberg-Oerebro	2,3
„ „ Motala-Mjölby	9,0
„ Sköfde-Carlsborg	4,1
Seitenbahn nach Stadt Södertelje	0,1
„ von Kil nach Fryksta	0,3
„ nach Kilafors untere Station	0,2
Total	181,2

Das Anlagecapital beziffert sich auf 195 387 979 Kronen 21 Oere (8 Kronen = 9 ℳ).

Das rollende Material besteht aus 275 Locomotiven, 722 Personenwagen aller Art mit 22 594 Sitzplätzen und 6 925 Güter-Viehwagen.

Die Betriebsergebnisse hatten folgenden Umfang:

	Kronen	Oere
Befördert sind 2 898 449 Personen und dafür vereinnahmt	5 157 532	86
Für Extrazüge, für Post- und Gefangenenbeförderung vereinnahmt	291 698	26
An Gepäcküberfracht vereinnahmt	98 156	54
Für 7 666 beförderte Pferde, 10 612 Hunde und 2 305 Fuhrwerke vereinnahmt	93 659	28
Noch wurden 67 985 Ochsen, 70 648 Schweine, 4 670 Kälber und 14 298 Schafe transportirt für	303 446	96
Sonstige Einnahmen	214 185	90
189 868 Ctr. Eilgut, 31 775 242 Ctr. Frachtgut und 578 617 Ctr. Dienstgut brachten ein	8 151 323	43
Summa	14 310 004	23
Die Betriebsausgaben beliefen sich auf	9 903 086	62

und kamen davon auf:

	Kronen	Oere
die Centralverwaltung	269 176	93
die Bahnabtheilung	2 663 143	08
den Stations- und Zugdienst	2 967 734	10
die Maschinenabtheilung	3 993 586	77
Verschiedenes	9 445	74
Summa	9 903 086	62

oder 69,20 pCt. der Einnahme.

Die beförderten 2 898 449 Passagiere haben 12 315 624 Meilen und die transportirten 36 329 122 Ctr. Eil- und Frachtgut 390 745 088 Meilen zurückgelegt.

Pflichtverletzung der Eisenbahnbeamten.

Nach § 316 Abs. 2 des R.-Str.-G.-B's. ist ein Locomotivführer auch strafbar, wenn er innerhalb der reglementsmässigen Fahrgeschwindigkeit, aber im concreten Falle mit zu grosser Geschwindigkeit fuhr. Der Angeklagte war als Locomotivführerlehrling bei der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft angestellt; er hatte am 14. October 1879 zu Salzwedel den Auftrag auszuführen, mit der von ihm geführten Maschine 16 Achsen Viehwagen von dem Eisenbahnstrange, auf dem sie standen, über die nächste Weiche hinauszuziehen und sie sodann hinter den soeben eingefahrenen und vor dem Stationsgebäude haltenden Personenzug No. 125 zu schieben. Der Vorderrichter leitet aus der Aussage des Bahnhofsinspectors v. W. ab, dass der Angeklagte zugegen gewesen ist, als der Zug No. 125 in den Bahnhof einfuhr; dass er die Schlusslaterne des Zuges, als der Zug hielt, habe sehen müssen und dass ihm deshalb bekannt sein musste, wie weit er die Viehwagen schieben durfte. — „Mit diesen objectiven Thatsachen ist ein ausreichender Massstab dafür gewonnen, wie der Angeklagte zu fahren hatte, namentlich dafür, mit welchem Grade der Schnelligkeit er zu fahren hatte. Es bedarf nicht der Bezugnahme auf ein mathematisch bestimmtes Mass der Schnelligkeit, um festzustellen, dass der Angeklagte mit Ueberschreitung dieses Masses die ihm obliegenden Pflichten vernachlässigt und so den Zusammenstoss mit dem stehenden Zuge und die in Folge davon eingetretenen Verletzungen herbeigeführt habe. Vielmehr kann der Richter aus der Thatsache, dass ein solcher Zusammenstoss erfolgt ist, zurückschliessen, dass der Angeklagte schneller gefahren ist, als er bei der gegebenen Sachlage fahren durfte, dass derselbe aus dieser Sachlage entnehmen durfte, wie er zu fahren hatte, um einen Zusammenstoss zu vermeiden, dass er diese ihm obliegende Pflicht vernachlässigt und so einen Eisenbahntransport in Gefahr gesetzt hat. Insbesondere bleibt eine solche Beweisführung auch dann zulässig, wenn besondere Dienstvorschriften gegeben sind, durch welche das Mass der Fahrgeschwindigkeit festgestellt ist. Denn durch solche Vorschriften wird der Beamte nicht, wie die Revisionsbegründung irrthümlich annimmt, davon dispensirt, diejenige Sorgfalt im Dienste anzuwenden, welche zur Vermeidung von Nachtheilen durch die concrete, ihm erkennbare Sachlage geboten wird. Der Strafrichter kann deshalb auch bei Feststellung einer Vernachlässigung der dienstlichen Obliegenheiten diesen letzteren Massstab seinem Urtheile zu Grunde legen, ohne den Nachweis einer Verletzung jener besonderen Dienstvorschriften zu fordern. (Erk. d. III. Strafsenats d. Reichsger. v. 2. October 1880 wider Wagner; Braun und Blum, Annalen Bd. II. S. 427 f.)

Das Telephon in England.

(H. S.) Die Englische Regierung hat vor Kurzem einen Process angefangen gegen die verschiedenen **Telephongesellschaften**, welche sich in England schon stark verbreitet haben. In erster Instanz ist derselbe zu Gunsten der Regierung entschieden worden, da der Richter fand, dass ein Telephon ein Telegraph sei und die früher hier auch in Privathänden befindlich gewesenen Telegraphen bekanntlich seit einer Reihe von Jahren von der Regierung aufgekauft und monopolisirt worden sind. Die Telephongesellschaften haben gegen die erste Instanz appellirt und bekämpfen sich nun mit dem Generalpostmeister von England mit Zeitungsannoncen. Die Gesellschaften drohen den Käufern oder Anwendern von Telephonen mit Patentprocessen und der

Generalpostmeister offerirt Telephone für den Privatgebrauch zu 25 pCt. niedrigeren Preisen als die Gesellschaften. Der endliche Ausgang dürfte zweifelsohne zu Gunsten der Regierung sein, und das Publikum auch gut dabei fahren, da die Regierung in der That grosse Facilitäten für den Gebrauch der Telephone offerirt. Für 300 Reichsmark jährlich erhält irgend ein Privater, insofern er nicht weiter als eine halbe Meile vom nächsten Telegraphenbureau wohnt, ein Telephon und kann dann auch seine telegraphischen Depeschen direct von seinem Hause aus aufgeben. Die Regierung hat soeben 20 000 Stück Telephone nach dem Gower-Bell'schen Systeme bestellt.

Literatur.

—st.— **Automatische Dampfbremse** für Eisenbahnfahrzeuge, mit einer Einleitung über Bremsen im Allgemeinen. Von R. Graf Czernin. Prag 1881. Verlag von H. Dominicus.

Das natürliche Verlangen, trotz aller erschwerenden Umstände eines stets wachsenden Betriebes, namentlich trotz der steigenden Fahrgeschwindigkeit und der grösseren Zahl der verkehrenden Züge, einen möglichst hohen Grad von Fahrsicherheit gewährleisten zu können, erfordert, ausser der rationellen Wahl der Betriebsmittel und der sorgfältigsten Prüfung des Materials, auch die Annahme eines wirksamen Bremssystems. Das Maximum von Bremsfähigkeit bei einem Zuge lässt sich aber nur erzielen, wenn jedes einzelne Fahrzeug oder vielmehr sämmtliche Räder im Zuge gebremst werden. Eine in diesem Sinne durchgeführte Vermehrung der gewöhnlichen Handbremsen ist jedoch nicht wohl möglich; überdies gehen den Handbremsen noch zwei äusserst wichtige Punkte ab, die Raschheit des Eingreifens und die Concentration in einer Hand. Diese Mängel führten zu den continuirlichen Bremsen, von denen mannigfache Constructionen aufgetaucht und theilweise auch zu befriedigender Anwendung gelangt sind.

Es gehören dahin vorzugsweise: die Luftdruckbremsen von Westinghouse und von Steel, die Shmith'sche Vacuumbremse und die Heberlein'sche Kettenbremse. Der hohe Anschaffungspreis und die Complicirtheit der meisten Constructionen stehen jedoch der allgemeinen Einführung hindernd im Wege.

Die Wirkung dieser Bremsen geschieht, mit Ausnahme der letztgenannten, auf indirectem Wege: Es wird der Dampf im Locomotivkessel benutzt, um mittelst eines Apparates hochgespannte Luft, beziehungsweise ein Vacuum zu erzeugen; der Luftdruck dient dann erst durch weitere Vorrichtungen als motorische Kraft für die Bremse. Der angestrebte Zweck wird sohin erst auf Umwegen erreicht und ist hierin ein Grund für die Complicirtheit zu suchen.

Es lag deshalb nahe, den vorhandenen Dampf selbst als motorische Kraft für die Bewegung der Bremse zu verwenden und hat der Verfasser die Construction einer continuirlichen Dampfbremse für sämmtliche Eisenbahnfahrzeuge versucht, deren detailirte Beschreibung, Berechnung und Anwendung mitgetheilt werden. 4 Tafeln enthalten erläuternde Zeichnungen.

Der Autor hält seine Bremse für empfehlenswerth, weil sie von jedem complicirten Detail frei ist, daher in der Anschaffung verhältnissmässig wohlfeil, in der Erhaltung öconomisch und dabei in ihrer Wirkung zuverlässig sein dürfte. Wird auf die automatische Wirkung verzichtet, so lässt sich noch weitere Vereinfachung erreichen; durch einige Vorrichtungen könnte sie auch als Luftdruckbremse benutzt werden.

Czernin's Project scheint uns jedenfalls der weiteren Beachtung und Prüfung würdig und wollen wir deshalb auf vorliegende Veröffentlichung aufmerksam machen.

Kartenwerke.

A. Petermann's Karte des Mittel-Meeres. (Neue Ausgabe von Ad. Stieler's Hand-Atlas. Ergänzungshefte 1, 2, 3.) 8 color. Karten in Kupferstich, 1 : 3 500 000. Ladenpreis ℳ 12,— für die Käufer von Stieler's Hand-Atlas nur ℳ 6,40.

Der diesmaligen Ausgabe des Stieler'schen Hand-Atlas finden wir ähnlich wie früheren eine Karte des Mittelländischen Meeres angeschlossen, die als eine willkommene Ergänzung des Hand-Atlas zu betrachten ist. Diese von D A. Petermann unvollendet hinterlassene und von D. H. Berghaus abgeschlossene Karte stellt in den vorliegenden acht, zum Aneinandersetzen geeigneten und bestimmten Karten, welche unter Benutzung neuerer Reiseergebnisse in den Africanischen Küstenländern (Schweinfurt, Rohlfs, Junker etc.) ein Ganzes dar, welches, mit Ergänzung der Angaben über Eisenbahnen, Unterseetelegraphen, Dampfschiffsverbindungen, Deutsche und Oesterreichische Consulatsposten, der Handelswelt von Nutzen sein und in seiner freundlich übersichtlichen Haltung und mit dem kräftigen Schriftschnitt die Mitte haltend zwischen einer Wand- und einer Handkarte, Vielen willkommen sein wird. Bei den überseeischen Verbindungslinien sind Reisedauer und Entfernungen beigeschrieben. Unter denselben treten durch kräftige Illumination die Routen der Indischen Posten besonders hervor, welche meistentheils die Südhäfen der Apenninen-Halbinsel als letzte Stationen (Brindisi, Neapel, Messina, Catania) anlaufen, um den Personenverkehr aufzunehmen, welcher auf den bequemeren und schnelleren Landcommunicationen über die Alpen und längs beider Italischen Gestade zu möglichster Abkürzung der Seereise nach dem Morgenlande dient.

Ein Blick auf das Eisenbahnnetz und die Grenzillumination dieser Karte, namentlich innerhalb der Balkanhalbinsel, zeigt, dass die Arbeit den politischen Veränderungen auf dem Fusse gefolgt ist. Jedoch fehlen noch verschiedene in den letzten Jahren in Betrieb gesetzte Bahnlinien resp. Bahnstrecken in Bosnien (Linie nach Zenica), auf der Krim (Eisenbahn nach Sebastopol), auf der Insel Sicilien (Palermo-Partinico) etc., welche leicht nachgetragen werden können.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Tarif-Bekanntmachungen.

I. Localtarife.

Hessische Ludwigsbahn. Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 11. d. Mts. bringen wir zur Kenntniss, dass der 18. Nachtrag **zum Localgütertarif** mit Giltigkeit vom 1. Januar k. J. ab erschienen ist und bei unseren Stationen eingesehen sowie bei unserem Tarifbureau für 25 ₰ käuflich bezogen werden kann. Mainz, den 21. December 1880. In Vollmacht des Verwaltungsrathes: Die Specialdirection. (227)

II. Tarife für directe Verkehre mit besonderen Namen.

Deutsch-Russischer Eisenbahn-Verband. Vom 1/13. Januar alten Styls/neuen Styls 1881 ab tritt der Anhang VI zum Deutsch-Russischen Gütertarif vom 1. Januar 1880 n. Styls in Kraft. Derselbe enthält die bereits vom 13. October 1880 n. St. im Verkehr mit Königsberg i/Pr. und vom 13. November 1880 n. St. im Verkehr mit Insterburg, sowie vom 13. December 1880 n. St. im Verkehr mit Pillau einerseits und den Stationen Orel, Karatschew, Brjänsk und Roslawl andererseits für den Transport von Hanf, Hanfheede und Hanfgarn (sogenanntes Seilergarn) eingeführten ermässigten Ausnahmefrachtsätze. Ferner ein Ausnahmetarif für den Transport von Feld-, Wald- und Wiesensamen bei Sendungen von 610 Pud = 10 000 kg pro Wagen, im Verkehr zwischen den Stationen der I. Gruppe Russischer Eisenbahnen der Linie Dünaburg-Zarizyn einerseits und der Station Königsberg i/Pr. resp. Königsberg i/Pr. (Kaibahnhof) andererseits.

Exemplare des qu. Anhanges VI können von den betheiligten Verbandstationen käuflich bezogen werden. Bromberg, den 30. December 1880. Königliche Eisenbahndirection als geschäftsführende Verwaltung. (235 J)

Hannover - Rheinischer Verband. Zum Ausnahmetarif für die Beförderung Westfälischer Steinkohlen etc. in Sendungen von mindestens 50 000 kg nach Stationen der Strecke Bevensen - Stelle vom 1. November cr. bis ult. Mai 1881 ist der mit dem 1. Januar 1881 in Kraft tretende Nachtrag 1 herausgegeben, welcher ermässigte Frachtsätze für Stelle, Winsen und Bardowiek enthält.

Exemplare des Tarifnachtrags werden auf den Verbandstationen verkäuflich ab gelassen. Hannover, den 28. December 1880. Königliche Eisenbahndirection Namens der Verbandsverwaltungen. (223)

K. K. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Mit Giltigkeit ab 25. Jänner 1881 treten die Nachträge IV zu Heft 1, 2 und 3 des Tarifes für den **Norddeutsch-Sächsischen Verkehr** in Kraft.

Exemplare hiervon liegen bei der Station Reichenberg sowohl als auch bei der Unterzeichneten zur Einsichtnahme bereit. Wien, am 30. December 1880. Die Direction. (231)

K. K. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Mit 1. Februar 1881 tritt der Nachtrag IV zu Heft 7 des Tarifes für den **Schlesisch-Niedersächsischen Verkehr** in Kraft.

Durch denselben findet die Station Reichenberg wieder Aufnahme in den genannten Verbandsverkehr.

Exemplare des bezeichneten Nachtrages liegen sowohl in der Station Reichenberg als auch bei der Unterzeichneten zur Einsicht bereit. Wien, am 30. December 1880. Die Direction. (232)

Oberschlesische Eisenbahn. Die Nachträge V und VI zum Theil 1 des Tarifs für die Deutschen Eisenbahnverbände finden vom 15. Januar k. J. ab auch für den **Schlesisch-Polnischen** Verkehr, jedoch mit nachstehenden Aenderungen, Anwendung:

1. der Artikel **Cement** tarifirt auf der Warschau-Wiener Eisenbahn nach wie vor zum Specialtarif II bezw. im Schlesisch-Polnischen Verbande zum diesbezüglichen Ausnahmetarif (cfr. Nachtrag 3 sub 4 des Verbandtarifs),

2. die Frachtberechnung für explodirbare Gegenstände (Nachtrag VI, 2a) tritt nicht in Kraft, weil derartige Sendungen in Russland vom Eisenbahntransport über-

haupt ausgeschlossen sind. Breslau, den 28. December 1880. Königliche Direction. (224)

Oberschlesische Eisenbahn. Am 10. Januar cr. tritt ein Nachtrag V zum Tarif für den **Schlesisch-Polnischen Verband-Verkehr** in Kraft, welcher Frachtsätze für Steinkohlentransporte von Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn nach Station Petrikau (Piotrkow) der Warschau-Wiener Eisenbahn enthält.

Druckexemplare dieses Nachtrages sind auf den Verbandstationen zu haben. Breslau, den 5. Januar 1881. Königliche Direction. (236)

K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft. **Süd-Nordösterreichischer Eisenbahn-Verband.** Mit 15. Jänner 1881 gelangt der III. Nachtrag zu dem vom 15. Mai 1879 an giltigen Tarife für den directen Güterverkehr zwischen den Südbahn-Stationen Triest, Fiume und den Stationen der K. K. Istrianer Staatsbahnen Pola und Rovigno einerseits und Stationen der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, der K. K. priv. Böhmischen Nordbahn etc. zur Einführung.

Dieser Tarif-Nachtrag enthält:

1. Abänderung der allgemeinen Bestimmungen,
2. Ergänzung und Abänderung der Waaren-Classification,
3. Abfertigung von Petroleum-Transporten ab Nabresina,
4. Aufnahme der Stationen Sagrado der K. K. priv. Südbahngesellschaft, Hörsching der K. K. priv. Kaiserin Elisabethbahn, Liebenau der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn in den Allgemeinen Classen-Tarif und der Station Slatinau der letztbezeichneten Verwaltung in den Special-Tarif No. 1,
5. Special-Tarif No. 5 für den Transport von Mehl und Mahlproducten,
6. Berichtigungen zum Tarife.

Exemplare dieses Tarif-Nachtrages können bei den Verbandstationen oder bei unserer Commerciellen Direction in Wien bezogen werden. Wien, am 20. December 1880. Die General-Direction. (222)

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Der mit sofortiger Wirkung ausgegebene X. Nachtrag zum 8. Südwestdeutschen Tarifheft enthält die Eröffnung der Pfälzischen Station Bierbach für den unbeschränkten Verkehr und Frachtsätze für die neuaufgenommene Badische Station Sinzheim.

Exemplare sind bei den Verbandstationen unentgeltlich zu beziehen. Karlsruhe, den 4. Januar 1881. Generaldirection der Grossh. Bad. Staatseisenbahnen. (228)

West- und Nordwestdeutscher Eisenbahnverband. Die in den Heften 95/110, 127/130, 140, 147, 172 und 180 des Verbandsgütertarifs vom 1. Juli 1877 und den Ergänzungsblättern dazu, die in dem Ausnahmetarif für Europäisches Holz vom 1. December 1878 und den hierzu erschienenen Ergänzungsblättern, die in dem Seehafenausnahmetarif vom 1. Juni 1879 und den hierzu erschienenen Nachträgen, sowie die in dem Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren vom 1. December 1880 enthaltenen directen Frachtsätze nach und von den Stationen der Berlin-Hamburger Bahn Hamburg und Bergedorf werden vom 20. Februar 1881 ab aufgehoben. Hannover, den 3. Januar 1881. Namens sämmtlicher Verbandsverwaltungen: Königliche Eisenbahndirection. (230)

III. Tarife für andere directe Verkehre.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Zwischen den diesseitigen Stationen **Berlin, Cöthen, Halle** und **Leipzig** einer- und Stationen der Königlich Preussischen Staatsbahnstrecken **Halle - Nordhausen - Northeim-Kreiensen, Halle - Friedland - Göttingen-Kreiensen, Halle - Münden - Cassel** und **Berlin - Blankenheim** andererseits kommen, soweit nach den Gütertarifen für den Berlin-Magdeburg-Halle-Casseler Verband bezw. Harz-Nordsee-Verband die directe Expedition zulässig ist, fortan die gleichen Frachtsätze zur Erhebung wie im Verkehre mit Berlin (Berlin-Dresdener und Potsdamer Bahnhof), Cöthen (M. H.), Leipzig (M. H.) und Halle (M. H.).

Ausgenommen hiervon sind bis auf Weiteres die Frachtsätze zwischen Berlin (B. A.) einer- und Ober-Röblingen am See andererseits, soweit die bestehenden Sätze billiger sind. Berlin, den 31. December 1880. Die Direction. (225)

IV. Specialtarife für bestimmte Transport-Artikel.

Breslau-Warschauer Eisenbahn. Vom 1. April 1881 ab treten **Ausnahmefrachtsätze** für den **Transport** von **Kies** zwischen Station resp. Haltstelle Poln. Wartenberg und Perschau einerseits und Oels andererseits in Kraft, welche in dem Nachtrag VI zum diesseitigen Localgütertarif vom 1. November 1877 aufgenommen sind. Der betreffende Nachtrag ist zum Preise von 0,10 M. von den Stationen zu beziehen. Poln. Wartenberg, den 5. Januar 1881. Direction. (229)

1. Die in dem **Ausnahmetarife** für den Verkehr der **Hafenstationen Bremen, Hamburg, Harburg** etc. mit Stationen der **Bergisch-Märkischen**, der **Köln-Mindener**, der **Rheinischen**, der **Westfälischen**, der **Dortmund - Gronau - Enscheder** und der **Aachen - Jülicher Bahn** vom 1. März 1880 und den dazu erschienenen Nachträgen enthaltenen Frachtsätze der Classe 10 (Getreide, Hülsenfrüchte, Mühlenfabrikate und Oelsamen) für Hamburg und Harburg treten am 15. Februar 1881 ausser Kraft und kommen von diesem Tage ab die bezüglichen — höheren — Sätze des Specialtarifs I, bezw. des Ausnahmetarifs D des diesseitigen Localverkehrs und des Rheinischen Nachbarverkehrs zur Anwendung.

2. In Abänderung unserer Bekanntmachung vom 27. November d. J. bringen wir hiermit zur Kenntniss, dass die Frachtsätze der in derselben bezeichneten Tarife nur in dem bisherigen Umfange über die Route Gemünden - Gelnhausen - Giessen Gültigkeit behalten. An Stelle der bislang benutzten Route Aschaffenburg-Mainkur-Frankfurt etc. tritt dagegen die Route Aschaffenburg - Hanau - Offenbach-Frankfurt etc. und an Stelle der Route Aschaffenburg - Darmstadt - Mainz-Bingerbrück etc. die Route Aschaffenburg-Hanau - Offenbach - Frankfurt a. M. - Rüdesheim-Niederlahnstein etc.

3. Die in den **Ausnahmetarifen** vom 1. Juni 1880 für die Beförderung von Steinkohlen und Kokes in Sendungen von mindestens 50 000 kg vom Ruhrkohlengebiet nach den Stationen Bremen (loco), Hamburg und Harburg loco und Seetransit der Venlo-Hamburger Bahn bezw. zum Export nach den Stationen Bremen der Venlo-Hamburger und Bremerhafen, Geestemünde und Vegesack (Grohn) der Hannoverschen Staatsbahn enthaltenen Frachtsätze für Bremen finden vom 1. Januar 1881 ab auch auf bezügliche (Loco- und Export-) Sendungen nach der Hannoverschen Station Bremen (Haupt- und Neustadtbahnhof) Anwendung.

4. Die diesseitige Station **Detmold** ist mit dem 22. d. Mts. in den **Köln-Minden-Niederländischen Verkehr** via Emmerich aufgenommen. Ferner sind am genannten Tage in diesem Verkehre mit unseren Stationen Salzuflen und Lage directe Frachtsätze für Eil- und Stückgut in Kraft getreten. Näheres bei den Güterexpeditionen unserer genannten Stationen. Köln, den 31. December 1880. Königliche Direction der Köln-Mindener Eisenbahn ad 1 und 3 zugleich Namens der betheiligten Verwaltungen; ad 2 zugleich Namens der betheiligten Preussischen Staatseisenbahnverwaltungen. (226)

Die in dem Tarif für den **directen Güterverkehr** zwischen Stationen der Berlin-Görlitzer Eisenbahn einerseits und Stationen der Halle-Sorau-Gubener und Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn andererseits bestehenden **Ausnahmetarifsätze** für **„gebrannter Kalk“** treten mit dem 15. Februar a. f. ausser Kraft und tarifirt dieser Artikel von dem genannten Tage ab nach dem Specialtarif III des einheitlichen Tarifschemas. Berlin, den 30. December 1880. Die Direction der Berlin-Görlitzer Eisenbahngesellschaft.

2. Betriebsstörungen.

Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. Wegen drohenden Einsturzes einer Felsmasse musste der Verkehr auf der Linie Ettelbrück-Ulflingen der unter Verwaltung des Reichs stehenden Wilhelm-Luxemburgbahn am 20. December 1880, Mittags, eingestellt werden.

Nachdem sodann der Absturz in der Nacht vom 21./22. wirklich erfolgt war, konnten die Züge auf genannter Linie erst vom 26. December, Morgens, an wieder abgelassen werden.

Kronprinz Rudolfbahn. In Folge einer Lehnenabrutschung zwischen unseren Stationen Waidhofen-Rosenau wurde der Frachtenverkehr auf unserer Linie Kleinreifling-Amstetten vom 18. bis incl. 20. December eingestellt.

3. Betriebs-Wiederaufnahme.

Rheinische Eisenbahn. Mit Bezug auf unsere Bekanntmachung in No. 101 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnen verfehlen wir nicht hiermit zur Kenntniss zu bringen, dass durch die Fertigstellung eines provisorischen Geleises der in Folge einer Dammrutschung auf der Aachen-Herbesthaler Strecke eingestellte Fahrbetrieb am 31. December 1880 wieder hat aufgenommen werden können.

Auch die an gleicher Stelle bekannt gemachte Trajectunterbrechung zu Bonn-Obercassel hat mit dem 31. December 1880 ihr Ende erreicht, während der Trajectbetrieb zu Griethausen erst mit dem heutigen Tage, dem 3. Januar c., in vollem Umfange hat wieder aufgenommen werden können. Köln, 3. Januar 1881. Königliche Direction der Rheinischen Eisenbahn.

4. Couponbogen-Ausgabe.

Berlin - Anhaltische Eisenbahn. Vom 15. Januar ab bis ultimo Februar d. J. werden in unserer Haupt-Casse am Ascanischen Platz No. 5 hierselbst in den Vormittagsstunden von 9 bis 12 Uhr jeden Wochentages die neuen Coupons-Bogen nebst Talons zu den 4½ pCt. Prioritäts-Obligationen unserer Gesellschaft als

1. der 4½ pCt. Prioritäts-Obligationen I. und II. Emission à 1 500 M. und 300 M. Serie IV,
2. der 4½ pCt. Prioritäts-Obligationen Littr. B à 1 500 M. und 300 M. Serie IV,
3. der 4½ pCt. Prioritäts-Obligationen Littr. C à 5 000 M., 1 000 M. und 500 M. Serie II,

ausgegeben werden.

Wir ersuchen die Inhaber dieser Prioritäts-Obligationen, die Talons der

früheren Serien resp. III und I, nach ihren verschiedenen Kategorien geordnet und mit getrennten, ebenfalls geordneten Nummer-Verzeichnissen einzureichen, worüber sie eine Interims-Quittung der Haupt-Casse erhalten, gegen deren Rückgabe nach 3 Tagen die neuen Couponsbogen ausgehändigt werden. Formulare zu Verzeichnissen werden bei unserer Hauptcasse auf Verlangen verabreicht. Berlin, den 1. Januar 1881. Die Direction. (210)

5. Ausloosungen.

Eutin-Lübecker Eisenbahngesellschaft. Bei der am 29. December 1880 in Gegenwart zweier Notare erfolgten Ausloosung von 37 Obligationen unserer Prioritätsanleihe vom Jahre 1871 sind die nachfolgenden Nummern ausgeloost worden:

Litr. A. No. 26 . . . . 3 000 ℳ
„ B. „ 60 172 187 250 . . 6 000 „
„ C. „ 46 85 95 350 475 578 771 961 . . . . . 4 800 „
„ D. „ 90 110 112 332 333 341 486 556 639 667 794 836 1105 1161 1162 1281 1599 1625 1668 1980 2243 2496 3771 3806 . . . . 7 200 „
21 000 ℳ

Die ausgeloosten Obligationen werden am 1. Juli 1881 nach Wahl der Inhaber in Oldenburg bei der Oldenburgischen Landesbank, in Lübeck bei der Commerzbank, in Frankfurt a. Main bei den Herren von Erlanger & Söhne, in Berlin bei den Herren Platho & Wolff eingelöst.

Von den in den ersten sieben Ausloosungen (pro 1873 bis 1879 incl.) gezogenen Nummern sind bis jetzt zur Einlösung nicht präsentirt:

von der ersten Ausloosung
Litr. D. 3523;
von der zweiten Ausloosung
Litr. D. 2427 3155;
von der vierten Ausloosung
Litr. D. 3102;
von der fünften Ausloosung
Litr. D. 2328 3108;
von der sechsten Ausloosung
Litr. B. 80,
„ C. 156 175 525,
„ D. 3427 3659;
von der siebenten Ausloosung
Litr. B. 52 315 432,
„ C. 534,
„ D. 82 83 609 1025 1174 3107 3210.

Alle durch Amortisation bis heute eingelösten Obligationen sammt den dazu gehörigen, noch nicht fälligen Coupons nebst Talon sind unter notarieller Assistenz verbrannt worden. Eutin, den 5. Januar 1881. Der Verwaltungsrath.

Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft. Bei der heute unter notariellem Beistand stattgehabten zweiten Ausloosung der zu amortisirenden Obligationen der Prioritätsanleihe unserer Gesellschaft vom Jahre 1876 sind folgende Nummern gezogen:

Littr. A. zu 3 000 ℳ
255 258 443 791 919.
Littr. B. zu 2 000 ℳ
1015 1159 1287 1304 2055 2066 2202 2478.
Littr. C. zu 1 000 ℳ
2507 2864 3017 3112 3230 3335 3516 3627 3731 4016 4079 4316 4911 4913 5282 5410.
Littr. D. zu 500 ℳ
5532 5534 5912 6118 6364 6407 6560 6633 6892 6903 6982 7598 8115 8126 8643 8695 8708 8865 8894 9084 9105 9589 9611 9690 9951 10206 10249 10359 10861 11174 11316.

Die Auszahlung des Nennwerthes dieser Obligationen findet vom 1. Juli d. J. an bei der Hauptcasse unserer Gesellschaft auf dem hiesigen Bahnhofe an allen Wochentagen von 10 bis 12 Uhr Vormittags, sowie bei der Norddeutschen Bank in Hamburg, der Berliner Handelsgesellschaft und der Direction der Discontogesellschaft in Berlin und dem Bankhause M. A. von Rothschild & Söhne in Frankfurt a/M. gegen Einlieferung der Obligationen nebst Talons und Zinscoupons No. 12 bis 20 statt.

Von der ersten Ausloosung pro 1880 sind die Prioritätsobligationen
Littr. B. No. 1066 1627 1963.
Littr. C. No. 2848.
Littr. D. No. 5517 5688 5747 7214 7628 7702 7902 8121 9442
zur Einlösung noch nicht präsentirt.

Die eingelösten Prioritätsobligationen nebst dazu gehörigen Coupons und Talons sind unter notarieller Assistenz verbrannt worden. Lübeck, den 3. Januar 1881. Die Direction der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft. (216)

6. Submissionen.

K. K. priv. Böhmische Westbahn. Offert-Ausschreibung für die Lieferung von Dienstkleidern. Behufs Deckung des Bedarfes von Dienstkleidern für das Jahr 1881 werden die Herren Unternehmer eingeladen, die mit einer 50 Kreuzer Stempelmarke versehenen und versiegelten Preis-Offerten spätestens bis zum 18. Jänner 1881 bei der Betriebsdirection der K. K. priv. Böhmischen Westbahn in Prag einzubringen. Die allgemeinen und speciellen Lieferungsbedingungen können bei der Betriebsdirection in Prag und bei der Centraldirection in Wien eingesehen werden. Prag, im Jänner 1881. Die Betriebsdirection. (Nachdruck wird nicht honorirt.) (233)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin SW. (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Statistische Zusammenstellungen der von 28 Verwaltungen des Deutschen Eisenbahn-Vereins gemachten Mittheilungen über

Achsbrüche,

welche im Laufe des Jahres 1879 bei deren Fahrzeugen vorgekommen sind.

Name der Bahn. Zahl der Achsbrüche.

Post No.	Name der Bahn, welcher das Fahrzeug gehörte, an welchem der Achsbruch erfolgte	Zahl der Achsbrüche bei Locomotiven	Tendern	Pers.-wagen	Last-wagen	Zusammen
1	Altona-Kieler Eisenbahn	1	—	—	—	1
2	Bergisch-Märkische Eisenbahn (2 gemeldet von der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn)	—	1	*2	4	7
3	Berlin-Anhaltische Eisenbahn	2	—	—	—	2
4	Berlin-Potsd.-Magdeb. Eisenb.	1	—	—	—	1
5	Berlin-Stettiner Eisenbahn	1	—	—	—	1
6	Braunschweigische Eisenbahn	—	2	—	—	2
7	Köln-Mindener Eisenbahn	1	1	—	3	5
8	Magdeburg-Halberst. Eisenb.	—	—	—	2	2
9	Niederschlesisch-Märkische E.	1	—	—	—	1
10	Oberschlesische Eisenbahn	1	—	1	2	4
11	Preussische Ostbahn	1	—	—	—	1
12	Rheinische Eisenbahn	—	3	—	2	5
13	Königl. Saarbrücker Eisenb.	—	1	—	1	2
14	Rhein-Nahe Eisenbahn	—	1	1	—	2
15	Kgl. Sächsische Staatseisenb.	—	1	—	—	1
16	Alföld-Fiumaner Eisenbahn	—	1	—	1	2
17	Arad-Temesvarer Eisenbahn	—	—	—	1	1
18	K. K. priv. Galiz. Karl-Ludwigsbahn (1 gemeldet von der Kais. Ferd.-Nordbahn)	—	—	1	3	4
19	K. K. a. p. Kais. Ferd.-Nordb.	2	2	1	—	5
20	K. K. pr. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn	—	4	—	3	7
21	K. K. pr. Oesterr. Nordwessb.	—	—	—	1	1
22	K. K. pr. Oesterr. Staatseisenbahn-Gesellschaft	1	4	1	11	17
23	Erste Siebenbürger Eisenbahn	—	2	—	—	2
24	K. K. pr. Südbahn	1	4	1	9	15
25	K. K. pr. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	—	1	—	—	1
26	K. K. pr. Theiss-Eisenbahn	—	2	—	2	4
27	Ungarische Nordostbahn	—	—	—	1	1
28	Königl. Ungar. Staatsbahn	—	—	—	1	1
	Zusammen	13	30	8	47	98

* Kaiserl. Deutsche Postwagen.

Gegen das Vorjahr, in welchem die Zahl der Achsbrüche
bei den Locomotiven 9
„ „ Tendern 17
„ „ Personenwagen . . . 4
„ „ Lastwagen 72
zusammen 102

betrug, ergab sich
bei den Locomotiven eine Vermehrung von 4 = 44,4 pCt.
„ „ Tendern „ „ „ 13 = 76,5 „
„ „ Personenwagen „ „ „ 4 — 100,0 „
„ „ Lastwagen „ Verminderung „ 25 = 34,7 „
zusammen eine Verminderung von 4 = 3,9 pCt.

Eine nennenswerthe Verminderung ist eingetreten bei der Bergisch-Märkischen Eisenbahn mit 5, der K. K. priv. Oesterreichischen Staatseisenbahngesellschaft mit 9 und der Theisseisenbahn mit 6.

Nachstehend sind die Achsbrüche den Fahrzeugen gegenübergestellt, welche Anfangs des Jahres 1879 auf den Bahnen, von welchen Aufzeichnungen eingegangen sind, vorhanden waren, und sind hierbei gleich die Verhältnisse in den früheren Jahren angegeben.

Jahr	Stattgehabte Achsbrüche bei den Locomotiven	Tendern	Wagen	Zusammen	Zahl der vorhanden gewesenen Locomotiven	Tender	Wagen	Fahrzeuge überhaupt	Es entfällt somit 1 Achsbruch auf Stück Locomotiven	Tender	Wagen	Und kommen auf 1 Achsbruch überh. Fahrz.
1879	13	30	55	98	8026	6826	197715	212567	617	227	3594	2169
1878	9	17	76	102	5902	5113	142486	153501	655	300	1874	1505
1877	16	22	58	96	7752	6731	195611	210094	484	306	3373	2189
1876	12	25	65	102	7087	6054	177122	190263	590	242	2725	1865
1875	16	20	79	115	7463	6509	188059	202031	466	325	2380	1756
1874	17	34	111	162	7047	6277	176270	189594	415	185	1588	1170
1873	11	33	101	145	5519	4836	140609	150964	501	147	1392	1041
1872	21	50	114	185	6013	4505	119386	128904	239	90	1048	696
1871	10	46	130	186	3965	3557	102670	110192	396	77	789	592
1870	11	30	91	132	3995	3699	94655	102349	363	123	1040	776

Aus dieser Zusammenstellung berechnet sich, dass die stattgehabten Achsbrüche mit Rücksicht auf die Zahl der vorhandenen Fahrzeuge im Jahre 1879 (Anfang) gegenüber denen der 9 Vorjahre sich stellen wie folgt:

	bei Locomotiven um pCt.	bei Tendern um pCt.	bei Wagen um pCt.	bei Fahrzeugen überhaupt um pCt.
Gegenüber 1878	+ 6	+ 32	— 47	— 30
„ 1877	— 21	+ 34	— 6	+ 0,9
„ 1876	— 4	+ 6	— 24	— 14
„ 1875	— 24	+ 43	— 33	— 19
„ 1874	— 32	— 18	— 55	— 46
„ 1873	— 18	— 35	— 61	— 52
„ 1872	— 61	— 60	— 70	— 67
„ 1871	— 35	— 66	— 78	— 72
„ 1870	— 41	— 45	— 71	— 64

Datum, an welchem der Bruch geschehen ist oder bemerkt wurde.

Die stattgehabten Achsbrüche vertheilen sich bezüglich der Monate, in welchen der Bruch geschehen ist oder bemerkt wurde, wie folgt:

Im Monate	Locomotiven	Tender	Personen-Wagen	Last-Wagen	Zusammen	Anmerkung
Jänner	1	2	1	*5	9	* 2 wegen Heissgehen
Februar	1	2	—	*3	6	* 1 „ „
März	—	5	1	*5	11	* 1 „ „
April	2	3	—	1	6	
Mai	3	3	—	3	9	
Juni	—	1	—	1	2	
Juli	2	2	1	*8	13	* 1 „ „
August	—	1	—	*3	4	* 1 „ „
September	—	4	—	2	6	
October	—	1	—	5	6	
November	1	*2	2	3	8	* 1 „ „
December	3	4	3	*8	18	* 1 „ „
Summa der stattgehabten Brüche	13	30	8	47	98	

Nach dieser Tabelle sind in den kalten Monaten Jänner, Februar, März, October, November, December gebrochen:

bei den Locomotiven . . . . 6 Achsen
„ „ Tendern . . . . . 16 „
„ „ Wagen . . . . . . 36 „
zusammen 58 Achsen.

Hingegen in den warmen Monaten

bei den Locomotiven . . . . 7 Achsen
„ „ Tendern . . . . . 14 „
„ „ Wagen . . . . . . 19 „
zusammen 40 Achsen.

Es sind also in den kalten Monaten um 18 = 31,0 pCt. mehr als in den warmen gebrochen.

Datum, an welchem die Achse in Benützung genommen wurde. Zurückgelegte Kilometerzahl.

Aus der Zusammenstellung der in diesen und in den vorhergehenden Rubriken enthaltenen Angaben ergiebt sich die Benützungsdauer, sowie die durchschnittlich zurückgelegte Kilometerzahl der gebrochenen Achsen:

Name der Bahn	Locomotiven				Tender				Wagen				Anmerkung.
	Zahl der Achsbrüche	Mittlere Laufdauer J. M. T.	Durchschnittl. zurückgelegte Kilometerzahl	Kilometer seit der letzten Revision	Zahl der Achsbrüche	Mittlere Laufdauer J. M. T.	Durchschnittl. zurückgelegte Kilometerzahl	Kilometer seit der letzten Revision	Zahl der Achsbrüche	Mittlere Laufdauer J. M. T.	Durchschnittl. zurückgelegte Kilometerzahl	Kilometer seit der letzten Revision	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Altona-Kieler Eisenbahn	1	14- 8-10	576 184	62 208	—	—	—	—	—	—	—	—	R. 2. Vorderachse.
Bergisch-Märk. Eisenbahn	—	—	—	—	1	18- 7-17	?	?	6	14- 9- 2	424 840	4 980	R. 12. Von 1 fehlen die Angab.
Berlin-Anhaltische Eisenb.	2	18- 5-12	569 827	32 546	—	—	—	—	—	—	—	—	R. 2. Gerade Triebachsen.
Berlin.-Potsd.-Magdeb E.	1	4- 1-13	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	R. 2. Kurbelachse. R. 4 u. 5. Rangirdienst.
Berlin-Stettiner Eisenbahn	1	3- 4-20	54 637	17 027	—	—	—	—	—	—	—	—	R. 2. Gerade Triebachse.
Braunschweigische Eisenb.	—	—	—	—	2	15- 6-11	94 132	3 681	—	—	—	—	
Köln-Mindener Eisenbahn	1	4-10- 2	149 979	38 480	1	13- 2-29	259 378	50 523	3	13-11-22	?	?	R. 2. Gerade Triebachse.
Magdeburg-Halberst. E.	—	—	—	—	—	—	—	—	2	6-10-27	68 400	14 388	
Niederschl.-Märk. Eisenb.	1	12- 8-15	341 201	25 858	—	—	—	—	—	—	—	—	R. 2. Gerade Triebachse mit HallschenKurb.
Oberschlesische Eisenbahn	1	23- 0- 0	502 698	37 584	—	—	—	—	3	6- 0- 6	156 638	19 242	R. 2. Gerade Triebachse. R. 11. Von 1 fehlen die Angaben.
Preussische Ostbahn	1	5- 2-12	105 942	1 100	—	—	—	—	—	—	—	—	R. 2. Kuppelachse.
Rheinische Eisenbahn	—	—	—	—	3	16- 3-23	411 656	23 839	2	13- 3-11	216 607	15 102	
Kgl. Saarbrücker Eisenb.	—	—	—	—	1	26- 6- 9	311 164	27 714	1	17- 0- 5	238 880	2 426	
Rhein-Nahe Eisenbahn	—	—	—	—	1	10- 9-24	397 746	24 941	1	17- 7-23	?	13 431	
Kgl. Sächs. Staatseisenb.	—	—	—	—	1	14- 6-21	540 000	4 154	—	—	—	—	
Alföld-Fiumaner Eisenb.	—	—	—	—	1	10- 9- 4	?	?	1	?	?	?	
Arad-Temesvarer Eisenb.	—	—	—	—	—	—	—	—	1	10-11-21	?	?	
K. K. pr. Galiz. Karl.-Ludwigsbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	4	16- 0-19	?	25 235	R. 13. Von 3 fehlen die Angaben.
K. K. a. pr. Kaiser Ferdinands-Nordbahn	2	13-10- 2	331 378	35 331	2	17- 6-24	279 767	18 571	1	19- 1-15	517 500	25 900	R. 2. Gerade Triebachse mit HallschenKurb.
K. K. pr. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn	—	—	—	—	4	10- 1-10	180 009	22 970	3	9-11- 0	96 350	12 548	R. 7. Von 1 fehlen die Angab. R. 8. Von 1 fehlen die Angab. R. 11. Von 1 fehlen die Angab. R. 12. Von 2 fehlen die Angab.
K. K. pr. Oesterr. Nordwestbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	1	7-11- 0	?	75	
K. K. pr. Oesterr. Staatseisenbahngesellschaft	1	29- 0- 0	?	?	4	22- 8- 0	?	4 690	12	20- 4- 0	?	?	R. 2. Kuppelachse. R. 7. Von 1 fehlen die Angab. R. 8. Von 2 fehlen die Angab.
Erste Siebenbürger Eisenb.	—	—	—	—	2	9- 9-15	?	13 700	—	—	—	—	
K. K. pr. Südbahngesellsch.	1	17- 0- 0	?	58	4	25- 0- 0	102 698	14 454	10	18-10-24	?	?	R. 2. Gerade Triebachse. R. 7. Von 3 fehlen die Angab. R. 8. Von 1 fehlen die Angab. R. 9. Von 1 fehlen die Angab.
K. K. pr. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	—	—	—	—	1	21- 0- 0	?	3 135	—	—	—	—	
K. K. pr. Theiss-Eisenbahn	—	—	—	—	2	20- 3-10	?	?	2	15- 6- 4	?	?	
Ungarische Nordostbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	1	8- 3- 4	113 000	6 862	
Kgl. Ungar. Staatsbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	1	8-11-26	?	?	

Aus dieser Tabelle berechnet sich die mittlere Laufdauer der im Jahre 1879 gebrochenen Achsen

		Jahre	Monate	Tage
bei den Locomotiven	mit	13	8	23
„ „ Tendern	„	16	11	15
„ „ Personenwagen	„	18	5	21
„ „ Lastwagen	„	15	7	26
„ „ Wagen überhaupt	„	16	0	6
u. ohne Unterschied der Fahrzeuge	„	15	10	7

Diese Ziffern waren in den 9 vorhergegangenen Jahren:

Die gebrochenen Stahlachsen vertheilen sich (s. letzte Tabelle auf S. 25) auf die kalten und warmen Monate wie folgt:

	in den kalten	in den warmen
bei den Locomotiven	3 Monaten	4
„ „ Tendern	3	1
„ „ Wagen	13	1
	19	6
zusammen	25 Achsen	

und sind daher hier noch weit mehr in den kalten (216 pCt.) gebrochen als in den warmen; eine sich stets wiederholende Erscheinung, welche alle Beachtung verdient.

	1878	1877	1876	1875	1874	1873	1872	1871	1870
	J. M. T.	J. M. T.	J. M. T.	J. M. T.	J. M. T.	J. M. T.	J. M. T.	J. M. T.	J. M. T.
bei den Locomotiven	10 7 11	10 3 6	11 0 23	7 9 24	8 8 27	11 11 7	10 2 19	9 10 16	11 4 13
„ „ Tendern	18 6 0	15 0 24	15 5 9	14 1 15	14 5 4	11 9 12	11 1 8	13 6 27	13 4 20
„ „ Wagen	15 1 15	14 7 0	13 6 19	11 5 29	11 1 18	11 1 21	11 7 23	10 7 18	11 11 13

Von den Locomotiven hatte die längste Dauer, 29 Jahre, eine der K. K. priv. Oesterreichischen Staatseisenbahngesellschaft gehörige, von der Wien-Raaber Fabrik gelieferte eiserne Kuppelachse; von den Tendern, 33 Jahre, eine von Cokerill in Seraing gelieferte Eisenachse derselben Gesellschaft; von den Personenwagen, 27 Jahre, eine vom Bochumer Verein gelieferte Gussstahlachse, ebenfalls derselben Gesellschaft gehörig.

Die kürzeste Dauer der gebrochenen Achsen war:

		Jahre	Monate	Tage
bei den Locomotiven	mit	3	4	20
„ „ Tendern	„	6	10	10
„ „ Wagen	„	4	5	3

und war erstere aus Bessemerstahl, letztere aus Gussstahl, und die Ursache bei ersteren schlechte Anarbeitung, bei den übrigen wahrscheinlich mangelhaftes Material.

Aus der vorstehenden Tabelle ergiebt sich ferner die durchschnittlich bis zum Bruch zurückgelegte Kilometerzahl:

bei den Locomotiven	mit	353 305 km	
„ „ Tendern	„	246 862 „	
„ „ Personenwagen	„	574 080 „	} 258 116 km
„ „ Lastwagen	„	152 795 „	
„ „ Fahrzeugen überhaupt	„	275 804 „	

Von den Locomotiven hatte die grösste Kilometerzahl 583 838 eine der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn, von den Tendern 582 478 eine der Rheinischen Eisenbahn gehörige Achse, und von den Wagen 951 269, eine der Bergisch-Märkischen Eisenbahn gehörige Postwagenachse, wobei jedoch bemerkt werden muss, dass von sehr vielen Achsen eine Angabe der zurückgelegten Kilometerzahl fehlt.

Seit der letzten Revision haben zurückgelegt:

eine Locomotivachse	28 915 km	
„ Tenderachse	17 611 „	
„ Personenwagenachse	13 438 „	} 11 734 km
„ Lastwagenachse	11 096 „	
„ Achse überhaupt	17 523 „	

Nachstehend sind diese Ziffern aus den früheren Jahren angegeben.

Kilometer im Ganzen

	1878	1877	1876	1875	1874	1873	1872	1871	1870
Locomotive	240 278	293 175	262 195	175 891	253 203	268 629	209 029	202 061	259 754
Tender	354 919	339 358	267 860	255 355	236 672	227 244	244 773	299 032	238 914
Wagen	169 951	159 529	220 085	131 602	130 711	120 238	161 322	163 974	182 365

Kilometer seit der letzten Revision

	1878	1877	1876	1875	1874	1873	1872	1871	1870
Locomotive	24 941	22 622	25 751	21 596	22 651	17 958	21 140	17 091	16 011
Tender	14 396	19 326	20 653	11 767	13 862	14 492	16 045	15 470	13 622
Wagen	8 298	3 144	9 135	10 269	12 300	10 631	10 495	11 272	11 051

Name des Erzeugers, Lieferanten oder Gewerkes, Material und Erzeugungsart der Achsen.

Nachstehend sind die gebrochenen Achsen mit Rücksicht auf den Erzeuger oder Lieferanten mit Angabe der durchschnittlich zurückgelegten Kilometerzahl zusammengestellt:

Name des Fabrikanten und Gewerkes	Zahl der gebrochenen Achsen	Zahl der gebrochenen Achsen, von denen Angaben gemacht wurden	Material der Achsen: Schmiedeeisen	Puddelstahl	Bessemerstahl	Gussstahl	Ursache des Bruches und Bemerkungen.
1	2	3	4	5	6	7	8
Locomotiven.							
Canada Works	1	1	—	—	576 184	—	Vorderachse.
A. Borsig in Berlin	4	4	502 698	—	—	429 877	Sämmtlich gerade Triebachsen.
Vickers, England	1	—	—	—	—	?	R. 7: Kurbelachse hatte Laufdauer 4 J. 1 M. 13 T. (Rangirdienst).
Krupp in Esssen	2	2	—	—	546 637	341 201	R. 6: Gerade Triebachse. R. 7: Gerade Triebachse mit Hall'schen Kurbeln.
Stein & Comp. in St. Annen	1	1	—	—	—	105 942	R. 7: Kuppelachse.
Eisenwerk Reschitza	2	2	331 378	—	—	—	R. 4: Gerade Triebachsen mit Hall'schen Kurbeln.
Wien-Raaber Fabrik, jetzt der St. E. G. gehörig	1	—	?	—	—	—	R. 4: hatte Laufdauer 29 Jahre.
Fabrik der Oesterreichischen Staatseisenbahngesellschaft	1	—	?	—	—	—	R. 4: hatte Laufdauer 17 Jahre.

Name des Fabrikanten und Gewerkes	Zahl der gebrochenen Achsen	Zahl der gebrochenen Achsen, von denen Angaben gemacht wurden	Material der Achsen				Ursache des Bruches und Bemerkungen.
			Schmiedeeisen	Puddelstahl	Bessemerstahl	Gussstahl	
1	2	3	4	5	6	7	8
Tender.							
A. Borsig in Berlin	5	4	447 624	—	—	—	R. 4: eine hatte Laufdauer 18 J. 7 M. 17 T.
Lowmoor	2	2	94 132	—	—	—	
Eisenwerk Neuberg in Steiermark	2	2	—	—	263 299	—	
Gussstahlwerk St. Annen	1	1	—	—	—	153 384	
Krupp in Essen	1	1	—	—	—	540 000	
Maffei in München	1	—	?	—	—	—	R. 4: hatte Laufdauer 10 J. 9 M. 4 T.
Eisenwerk Prevali in Kärnthen	5	1	292 315	—	—	—	R. 4: hatte eine mittlere Laufdauer 22 J. 7 M. 20 T.
Canada Works	2	2	183 879	—	—	—	
Gouen, Paris	1	1	172 268	—	—	—	
Eisenwerk Reschitza	1	—	?	—	—	—	R. 4: hatte Laufdauer 10 J., schlechtes Material.
Cokerill in Seraing	1	—	?	—	—	—	R. 4: hatte Laufdauer 33 J.
Eisenwerk Witkowitz	1	—	?	—	—	—	R. 4: hatte Laufdauer 21 J.
Unbekannte Firma	7	—	102 698	—	—	—	R. 2: hatte eine mittlere Laufdauer 9 J. 9 M. 15 T. Von 2 fehlen die Angaben.
Personenwagen.							
Krupp in Essen	2	2	—	—	—	871 157	
Lehrkind & Haspe	1	—	?	—	—	—	R. 4: hatte Laufdauer 17 J. 7 M. 23 T.
Eisenwerk Witkowitz	1	—	?	—	—	—	R. 4: hatte Laufdauer 11 J. 11 M. 19 T.
Bochumer Verein	1	—	—	—	—	?	R. 7: hatte Laufdauer 27 J.
Eisenwerk Prevali	1	—	?	—	—	—	R. 4: hatte Laufdauer 25 J.
Unbekannte Firma	2	2	517 500	—	—	36 508	
Lastwagen.							
Bochumer Verein	4	2	—	—	?	159 958	R. 4: eine hatte Laufdauer 8 J. 2 T. R. 7: eine hatte Laufdauer 17 J. 8 M. 11 T.
Michiels & Comp. in Eschweiler	1	—	?	—	—	—	R. 4: hatte Laufdauer 30 J. 5 M. 15 T.
Poensgen Giesbers & Comp. in Düsseldorf	1	1	—	—	—	61 969	
Kirkstall in England	1	—	?	—	—	—	R. 4: hatte Laufdauer 22 J. 2 M. 25 T.
Dortmunder Hütte	3	3	125 227	—	—	—	
Hörder Verein in Hörde	1	1	—	—	—	122 867	
Krupp in Essen	1	1	—	—	—	310 539	
Hösch Söhne in Düren	1	1	—	317 707	—	—	
Eisenwerk Phönix in Eschweiler	2	1	?	115 508	—	—	R. 4: eine hatte Laufdauer 13 J.
Eisenwerk Stefanau	3	—	?	—	—	—	R. 4: haben eine mittlere Laufdauer 9 J. 3 M. 15 T.
Eisenwerk Hugohütte	2	—	?	—	—	—	R. 4: haben eine mittlere Laufdauer 20 J. 8 M. 24 T.
Zone (Fabrikszeichen)	1	—	?	—	—	—	R. 4: hatte eine Laufdauer 10 J. 9 M. 8 T.
Staffordshire	1	1	96 350	—	—	—	
Zeltweg	4	—	?	—	—	—	R. 4: haben eine mittlere Laufdauer 12 J. 6 M.
Eisenwerk Prevali	12	—	?	—	—	—	R. 4: haben eine mittlere Laufdauer 22 J. 3 M. 3 T.
Staats-Eisenbahn-Gesellschaft	1	—	?	—	—	—	R. 4: hatte Laufdauer 16 J.
Eisenwerk Reschitza	2	—	?	—	—	—	R. 4: haben eine mittlere Laufdauer 13 J. 6 M.
Eisenwerk Witkowitz	1	—	?	—	—	—	R. 4: hatte Laufdauer 17 J.
Eisenwerk Neuberg	1	1	—	—	113 000	—	
Unbekannte Firma	4	—	?	—	—	—	R. 4: zwei hatten eine mittlere Laufdauer 16 J. 11 M. 5 T. und von zwei fehlen die Angaben.

Nach dieser Tabelle waren von den gebrochenen Achsen:

bei den	von Schmiedeeisen	Puddelstahl	Gussstahl	Bessemerstahl	unbekannt
Locomotiven	6	1	6	—	—
Tendern	26	—	2	2	—
Personenwagen	4	—	4	—	—
Lastwagen	36	2	6	2	1
Zusammen	72	3	18	4	1

Es waren also von Eisen 72 = 73,5 pCt.,
„ Stahl 25 = 25,5 „
und unbekannt 1 = 1,0 „ also nahezu die Ziffern der Vorjahre.

Die Gattung der Achse und des Fahrzeuges, die Gattung des Zuges, sowie dessen Geschwindigkeit zur Zeit des Bruches sind aus der folgenden Tabelle zu ersehen.

Benennung der Züge		Locomotive	Tender		Pers.- Wagen	Last- Wagen	Pers.- Wagen	Last- Wagen	Summa der Brüche	Anmerkung
		6 rädrig	4 rädrig	6 rädrig	4 rädrig		6- u. 8 rädrig			
Eilzüge . . .	bei voller Geschwindigkeit .	1	—	2	3	—	—	—	6	
	„ gemäss. „ .	—	—	—	—	—	—	—	—	
	in der Ruhe bemerkt . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	
Personenzüge .	bei voller Geschwindigkeit .	5	—	3	2	—	—	—	10	
	„ gemäss. „ .	—	—	—	1	—	—	—	1	
	in der Ruhe bemerkt . . .	—	—	—	—	1	1 (8 rädr.)	—	2	
Gemischte Züge	bei voller Geschwindigkeit .	—	—	1	1	1	—	—	3	
	„ gemäss. „ .	—	—	—	—	—	—	—	—	
	in der Ruhe bemerkt . . .	—	—	3	—	1	—	—	4	
Lastzüge . . .	bei voller Geschwindigkeit .	1	—	7	—	21	—	2 (8 rädr.)	31	
	„ gemäss. „ .	3	—	3	—	8	—	—	14	
	in der Ruhe bemerkt . . .	—	—	—	—	7	—	—	7	
Materialzüge .	bei voller Geschwindigkeit .	1 (6 Kuppler)	—	—	—	2	—	—	3	
	„ gemäss. „ .	—	—	—	—	—	—	—	—	
	in der Ruhe bemerkt . . .	—	—	1	—	—	—	—	1	
Leere Fahrten .	bei voller Geschwindigkeit .	—	—	—	—	—	—	—	—	
	„ gemäss. „ .	—	—	—	—	—	—	—	—	
	in der Ruhe bemerkt . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	
Rangirdienst .	bei voller Geschwindigkeit .	—	—	—	—	—	—	—	—	
	„ gemäss. „ .	1	1	7	—	4	—	—	13	
	in der Ruhe bemerkt . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	
Zusammen . .	bei voller Geschwindigkeit .	8	—	13	6	24	—	2	53	Von einer Locomotiv- und zwei Tenderachsen fehlen die Angaben.
	„ gemäss. „ .	4	1	10	1	12	—	—	28	
	in der Ruhe bemerkt . . .	—	—	4	—	9	1	—	14	

Nach dieser Tabelle sind:
53 = 55,8 pCt. bei voller,
28 = 29,5 „ bei gemässigter Geschwindigkeit eingetreten, und
14 = 14,7 pCt. in der Ruhe bemerkt worden. Von 3 fehlen die Angaben.

Nachstehend sind diese Daten den in den früheren Jahren gegenüber gestellt:

Geschwindigkeit	1878 pCt.	1877 pCt.	1876 pCt.	1875 pCt.	1874 pCt.	1873 pCt.	1872 pCt.	1871 pCt.	1870 pCt.
volle	51 = 52,6	59 = 62,1	42 = 41,2	52 = 45,2	67 = 41,2	63 = 43,5	66 = 35,7	72 = 39	45 = 38
gemässigte	31 = 31,9	23 = 24,2	36 = 35,3	30 = 26,1	65 = 40,3	53 = 36,6	75 = 40,6	67 = 36	49 = 41
in der Ruhe bemerkt	15 = 15,5	13 = 13,7	24 = 23,5	33 = 28,7	30 = 18,5	20 = 19,3	44 = 23,7	47 = 25	26 = 20

In nachstehender Tabelle sind die Orte, wo an den Achsen die Brüche eingetreten, geordnet nach der Gattung der Fahrzeuge zusammengestellt.

Ort der Bruchfläche.

Gattung des Fahrzeuges		Im Zapfen	An der Aussenseite der Nabe	An der Innenseite der Nabe	In der Nabe selbst	Gegen die Achsmitte zu	Mehr als einmal gebrochen	Bemerkung
Locomotive	Schmiedeeisen . .	2	—	1	1	1	—	1 ohne Angabe der Bruchstelle
	Stahl	3	—	*1	—	3	—	* 1 in der Kurbel
Tender	Schmiedeeisen . .	15	—	7	3	1	—	
	Stahl	—	—	3	1	—	—	
Personenwagen	Schmiedeeisen . .	1	—	2	1	—	—	
	Stahl	1	—	3	—	—	—	
Lastwagen	Schmiedeeisen . .	23	—	9	4	—	—	1 ohne Angabe
	Stahl	2	—	3	3	2	—	
Zusammen . . .	Schmiedeeisen . .	41	—	19	9	2	—	
	Stahl	6	—	10	4	5	—	

Es fanden also statt:
48,96 pCt. im Zapfen,
30,21 „ an der Innenseite der Nabe,
13,54 „ in der Nabe selbst,
6,25 „ gegen die Achsmitte zu,
1,04 „ in der Kurbel (Kuppelachse).

Beschaffenheit der Bruchfläche

Gattung des Fahrzeuges		Ort der Bruchstelle: An der Zapfenwurzel	An der Aussenseite der Nabe	An der Innenseite der Nabe	In der Nabe selbst	Gegen die Achsmitte zu	Mehr als einmal gebrochen	Mangelhafte Beschaffenheit des Materials	Mangelhafte Schweissung und Guss	Bemerkung
bei den Eisenachsen										
Locomotive	frisch gebrochen	—	—	—	—	1	—	1	—	Von einer Bruchstelle unbekannt
	weniger als ⅓ alter Bruch	—	—	—	—	—	—	—	—	
	mehr „ „ „ „	2	—	1	1	—	—	1	1	
Tender	frisch gebrochen	3	—	*2	—	—	—	2	—	Von 1 unbekannt ob Anbruch
	weniger als ⅓ alter Bruch	1	—	2	2	1	—	—	—	
	mehr „ „ „ „	11	—	3	1	—	—	—	—	
Wagen	frisch gebrochen	9	—	1	1	—	—	2	—	
	weniger als ⅓ alter Bruch	3	—	2	1	—	—	1	—	
	mehr „ „ „ „	12	—	8	4	—	—	—	—	
Zusammen	frisch gebrochen	12	—	3	1	1	—	5	—	
	weniger als ⅓ alter Bruch	4	—	4	3	1	—	1	—	
	mehr „ „ „ „	25	—	12	6	—	—	1	1	
bei den Stahlachsen										
Locomotive	frisch gebrochen	1	—	1	—	*2	—	1	—	* eine in der Kurbel
	weniger als ⅓ alter Bruch	1	—	—	—	—	—	1	—	
	mehr „ „ „ „	1	—	—	—	1	—	—	—	
Tender	frisch gebrochen	—	—	—	1	—	—	—	—	
	weniger als ⅓ alter Bruch	—	—	2	—	—	—	—	—	
	mehr „ „ „ „	—	—	1	—	—	—	—	—	
Wagen	frisch gebrochen	2	—	4	—	2	—	—	—	
	weniger als ⅓ alter Bruch	1	—	2	3	—	—	—	—	
	mehr „ „ „ „	—	—	—	—	—	—	—	—	
Zusammen	frisch gebrochen	3	—	5	1	4	—	1	—	
	weniger als ⅓ alter Bruch	2	—	4	3	—	—	1	—	
	mehr „ „ „ „	1	—	1	—	1	—	—	—	

Nach dieser Tabelle hatten von den Achsen

30 = 31,0 pCt. frische Brüche,
21 = 21,6 „ geringe Anbrüche und
46 = 47,4 „ bedeutende Anbrüche;

und speciell von den Stahlachsen hatten

13 = 52 pCt. frische Brüche,
9 = 36 „ geringe Anbrüche
3 = 12 „ bedeutende Anbrüche.

Belastung des Achszapfens bei normaler Benützung des Fahrzeuges.

In der folgenden Tabelle sind die Belastungen der Achszapfen mit Beziehung auf den Querschnitt in der Nabe dargestellt:

Belastung der Achszapfen pro Quadratcentimeter in der Nabe in Kilogramm	Locomotiven mit aussen liegendem Rahmen	Locomotiven mit innen liegendem Rahmen	Tender	Pers.-Wagen	Last-Wagen	Bemerkung
Von 12 bis 14	—	*1	—	—	1	* Von einer fehlen die Angaben
„ 14 „ 16	1	2	1	2	—	
„ 16 „ 18	—	—	—	1	—	
„ 18 „ 20	2	1	—	1	—	
„ 20 „ 22	—	2	1	—	2	
„ 22 „ 24	—	1	3	1	2	
„ 24 „ 26	—	—	5	2	7	
„ 26 „ 28	—	2	4	1	8	
„ 28 „ 30	—	—	8	—	14	
„ 30 „ 32	—	—	4	—	6	
„ 32 „ 34	—	—	2	—	2	
„ 34 „ 36	—	—	2	—	5	

Wie sich aus der ersten Tabelle auf Seite 31 ergiebt, hatten von 98 Brüchen

55 = 59,2 pCt. gar keine Folgen,
7 = 7,5 „ blosse Entgleisung der Fahrzeuge,
31 = 33,5 „ Beschädigung von Fahrzeugen und theilweise auch der Bahn verursacht.

Im Ganzen wurden beschädigt:

1 Locomotive,
1 Tender,
47 Wagen, wovon 1 zertrümmert.

Die Brüche ordnen sich der Zahl nach wie folgt:

54 = 55,11 pCt. wegen gewöhnlicher Abnützung,
30 = 30,61 „ „ schlechtem Material und mangelhafter Anarbeitung der Achse,
2 = 2,04 „ „ schlechter Construction,
8 = 8,16 „ „ Heisslaufen,
4 = 4,08 „ „ diversen Ursachen.

In den vorhergehenden Jahren waren diese Ziffern:

	1878 pCt.	1877 pCt.	1876 pCt.	1875 pCt.
wegen gewöhnlicher Abnützung	44,1	47,3	41,7	40,2
„ schlechtem Material und mangelhafter Anarbeitung	38,2	37,5	26,0	29,4
„ Heisslaufen	10,8	8,1	14,6	20,6
„ schlechter Construction	3,9	—	9,4	4,9
„ diversen Ursachen	3,0	7,1	8,3	4,9

Die Folgen des Bruches sind durch nachstehende Zusammenstellung ersichtlich gemacht.

Gattung des Zuges und des Fahrzeuges, in dem der Bruch erfolgte		Folgen des Bruches						Ohne Folgen	Bemerkung
		Blosse Entgleisung	Beschädigung eines Fahrzeuges	Beschädigung mehrerer Fahrzeuge	Zertrümmerung von Fahrzeugen	Beschädigung des Bahnkörpers	Menschenleben beschädigt		
Eilzüge	Locomotive	—	—	—	—	—	—	1	
	Tender	1	—	—	—	—	—	1	
	Personenwagen	—	—	1	—	2	—	—	
	Lastwagen	—	—	—	—	—	—	—	
Personenzüge	Locomotive	—	—	—	—	—	—	5	
	Tender	—	1	—	—	—	—	2	
	Personenwagen	1	1	—	—	—	—	2	
	Lastwagen	—	—	—	—	—	—	1	
Gemischte Züge	Locomotive	—	—	—	—	—	—	—	
	Tender	—	—	—	—	—	—	4	
	Personenwagen	—	—	—	—	—	—	1	
	Lastwagen	—	—	—	—	1	—	1	
Lastzüge	Locomotive	—	1	—	—	—	—	3	
	Tender	1	—	—	—	1	—	8	
	Personenwagen	—	—	—	—	—	—	—	
	Lastwagen	2	11	8	1	1	—	12	
Materialzüge	Locomotive	—	—	—	—	—	—	1	
	Tender	—	—	—	—	—	—	1	
	Personenwagen	—	—	—	—	—	—	—	
	Lastwagen	1	1	—	—	—	—	—	
Rangirdienst	Locomotive	—	—	—	—	—	—	2	
	Tender	—	—	—	—	1	—	7	
	Personenwagen	—	—	—	—	—	—	—	
	Lastwagen	1	—	—	—	—	—	3	
Leere Fahrten	Locomotive	—	—	—	—	—	—	—	
	Tender	—	—	—	—	—	—	—	
Zusammen	Locomotive	—	1	—	—	—	—	12	
	Tender	2	1	—	—	2	—	23 [1])	
	Personenwagen	1	1	1	—	2	—	3	
	Lastwagen	4	12	8	1	2	—	17 [2])	

[1]) Von 2 fehlen die Angaben.
[2]) Von 3 fehlen die Angaben.

Ursache der Brüche.

Die Ursache der Brüche, welche theils in den Achsbruchtabellen selbst angegeben, theils aus den Aufzeichnungen und aus dem Vergleich der Daten bestimmt worden sind, sind nachstehend zusammengestellt:

Gattung des Fahrzeuges		Gewöhnliche Abnützung	Schlechtes Material	Schlechte Anarbeitung der Achse	Schlechte Construction der Achse	Ueberlastung	Entgleisung	Heisslaufen	Diverse	Alter Anbruch der zu entdecken war	Alter Anbruch der nicht zu entdecken war	Bemerkung
Locomotive	Eisen	5	—	1	—	—	—	—	—	3	3	
	Stahl	2	1	4	—	—	—	—	—	1	2	
Tender	Eisen	17	7	—	1	—	—	1	—	18	6	
	Stahl	3	—	—	1	—	—	—	—	—	4	
Personenwagen	Eisen	2	2	—	—	—	—	—	—	1	2	
	Stahl	1	3	—	—	—	—	—	—	2	—	
Lastwagen	Eisen	22	8	—	—	—	—	5	2	19	10	
	Stahl	2	3	1	—	—	—	2	2	1	4	
Zusammen	Eisen	46	17	1	1	—	—	6	2	41	21	
	Stahl	8	7	5	1	—	—	2	2	4	10	
	Totale	54	24	6	2	—	—	8	4	45	31	

Auf Seite 32flg. sind noch die detaillirten Angaben von den im Jahre 1879 stattgehabten Brüchen der Locomotivachsen, sowie von den Stahlachsen der übrigen Fahrzeuge angeführt.

Datum, wann der Bruch erfolgte	Datum, wann die Achse in Benützung genommen	Zurückgelegte Kilometer		Gattung der Achse, des Fahrzeuges und des Zuges; dessen Geschwindigkeit zur Zeit des Bruches	Material und Fabrikant der Achse	Dimensionen (a, b, c, d, g)	Beschaffenheit der Bruchfläche; Ort derselben: a = alt. b = neu.	Belastung der Achse bei normaler Benützung in kg	Als Ursache des Bruches wurde angegeben:	Folgen des Bruches
		im Ganzen	seit der letzten Revision							
14/1.	1850	?	?	Kuppelachse, Güterzuglocomotive, Rangiren	Eisen von der Wien-Raaber Fabrik	a = 158 b = 190 c = 920 d = 218 g = 175	a ein Hohlraum Gegen die Achsmitte zu	7 790	Schlechtes Material ?	ohne.
17/1.	7/7. 1866	158 220	15 418	Achse eines Güterwagens, Güterzug, volle Geschwindigkeit	Gussstahl vom Bochumer Verein	a = 78 b = 118 c = 1 812 d = 144 g = 186	In der Achsmitte	6 960	Zusammenstoss	ohne.
20/1.	8/9. 1871	115 508	18 352	Achse eines Güterwagens, Güterzug, mäss. Geschwindigkeit	Puddelstahl vom Phönix in Eschweiler	a = 78 b = 131 c = 1 793 d = 157 g = ?	Im Zapfen	6 325	ohne Angabe	ohne.
22/1.	1857	?	?	Personenwagenachse, Personenzug, mäss. Geschwindigkeit	Gussstahl vom Bochumer Verein	a = 77 b = 110 c = 1 734 d = 200 g = 207	An der Innenseite der Nabe	3 555	Alter Anbruch	Wagen beschädigt.
28/1.	24/10. 1870	113 000	6 862	Achse eines Güterwagens, ? Ruhe	Bessemerstahl von Neuberg	a = 85 b = 125 c = 1 768 d = 180 g = 223	An der Innenseite der Nabe	7 040	ohne Angabe	ohne.
25/2.	1861	583 838	9 479	Triebachse einer Personenzuglocomotive, ? volle Geschwindigkeit	Gussstahl von A. Borsig in Berlin	a = 157 b = 165 c = 1 015 d = 176 g = 203	Gegen die Achsmitte zu	12 200	do.	ohne Angabe.
9/3.	17/9. 1866	161 697	1 280	Achse eines Güterwagens, Güterzug, volle Geschwindigkeit	Gussstahl vom Bochumer Verein	a = 78 b = 118 c = 1 812 d = 144 g = 186	An der Innenseite der Nabe	6 750	Unfall	ohne.
12/3.	1/1. 1860	317 707	11 853	Achse eines Güterwagens, Güterzug, volle Geschwindigkeit	Puddelstahl von Hösch & Sohn in Düren	a = 75 b = 129 c = 1 793 d = 157 g = ?	Im Zapfen	7 075	Alter Anbruch	Entgleisung des Wagens.
21/3.	?	36 508	12 509	Achse eines Postwagens, Gemischter Zug, volle Geschwindigkeit	Gussstahl ?	a = 86 b = 135 c = 1 801 d = 157 g = 280	Im Zapfen	5 860	ohne Angabe	ohne.
4/4.	14/11. 1875	54 637	17 027	Triebachse einer Güterzuglocomotive, Güterzug, mäss. Geschwindigkeit	Bessemerstahl von Krupp in Essen	a = 183 b = 216 c = 1 027 d = 177 g = 173	Im Zapfen	11 250	Schlechtes Material und alter Anbruch	ohne.
4/4.	31/10. 1874	122 867	15 116	Achse eines Kalkwagens, Gemischter Zug, volle Geschwindigkeit	Gussstahl vom Hörder Verein	a = 95 b = 130 c = 1 786 d = 170 g = 185	In der Nabe	7 877	Alter Anbruch ?	Entgleisung des Wagens.
26/4.	16/8. 1864	576 184	62 208	Vorderachse, Schnellzuglocomotive, Schnellzug, volle Geschwindigkeit	Eisen Canada Works	?	?	9 100	do.	ohne.

Datum, wann der Bruch erfolgte	Datum, wann die Achse in Benützung genommen	Zurückgelegte Kilometer im Ganzen	Zurückgelegte Kilometer seit der letzten Revision	Gattung der Achse, des Fahrzeuges und des Zuges; dessen Geschwindigkeit zur Zeit des Bruches	Material und Fabrikant der Achse	Dimensionen	Beschaffenheit der Bruchfläche; Ort derselben: a = alt. b = neu.	Belastung der Achse bei normaler Benützung in kg	Als Ursache des Bruches wurde angegeben:	Folgen des Bruches
2/5.	19/3. 1875	Rangir	dienst	Triebachse, Locomotive, Rangiren, mäss. Geschwindigkeit	Gussstahl von Vickers in England	a = 133 b = 160 c = 1 016 d = 171 g = 165	In der Kurbel	6 750	ohne Angabe	ohne.
10/5.	25/8. 1866	341 201	25 858	Triebachse, Personenzuglocomotive, ? volle Geschwindigkeit	Gussstahl von Krupp in Essen	a = 157 b = 183 c = 1 668 d = 176 g = 190	Im Zapfen	8 900	Alter Anbruch	?
28/5.	1862	?	58	Triebachse, 6 gekupp. Lastzuglocomotive, Materialzug, volle Geschwindigkeit	Eisen von der K.K.priv. Staatseisenbahngesellschaft	a = 141 b = 155 c = 1 015 d = 160 g = 181	Im Zapfen	8 082	do.	ohne.
18/7.	30/11. 1865	330 275	27 524	Triebachse 3 gekupp. Lastzuglocomotive, Güterzug, mäss. Geschwindigkeit	Eisen vom Reschitzer Eisenwerk	a = 158 b = 168 c = 1 650 d = 212 g = 164	An der Innenseite der Nabe	9 164	Schlechtes Material	ohne.
24/7.	18/1. 1863	267 220	17 100	Tenderachse, Rangiren	Bessemerstahl von Neuberg	a = 91 b = 128 c = 1 665 d = 170 g = 160	In der Nabe	7 500	Lange Benützung ?	ohne.
29/7.	1861	555 816	55 613	Triebachse, Personenzuglocomotive, ? volle Geschwindigkeit	Gussstahl von A. Borsig in Berlin	a = 157 b = 165 c = 1 015 d = 176 g = 203	a eine Blase. An der Innenseite der Nabe	12 200	ohne Angabe	?
13/10.	3/12. 1872	153 384	9 891	Hintere Tenderachse, Güterzug, volle Geschwindigkeit	Gussstahl vom Annener Gussstahlwerk	a = 88 b — 127 c = 1 710 d = 147 g = 180	An der Innenseite der Nabe	7 780	Alter Anbruch	Entgleisung des Tenders.
15/11.	13/1. 1875	149 979	38 480	Triebachse, Lastzuglocomotive, Güterzug, mäss. Geschwindigkeit	Gussstahl von A. Borsig in Berlin	a = 183 b = 210 c = 1 007 d = 183 g = 185	Gegen die Achsmitte zu	14 900	do.	Locomotive beschädigt.
17/11.	/8. 1865	951 269	1 776	Postwagenachse, Schnellzug, volle Geschwindigkeit	Gussstahl von Krupp in Essen	a = 77 b = 115 c = 1 820 d = 138 g = 185	An der Innenseite der Nabe	5 350	ohne Angabe	Betriebsstörung.
17/11.	/8. 1865	791 046	1 776	Postwagenachse, Schnellzug, volle Geschwindigkeit	Gussstahl von Krupp in Essen	a = 77 b = 115 c = 1 820 d = 138 g = 185	An der Innenseite der Nabe	5 350	do.	do.
3/12.	1856	502 698	37 584	Triebachse, Personenzuglocomotive, Personenzug, mäss. Geschwindigkeit	Eisen von A. Borsig in Berlin	a = 168 b = 178 c = 1 000 d = 180 g = 205	Im Zapfen	10 150	Alter Anbruch	ohne.
3/12.	20/12. 1865	322 481	43 139	Triebachse, 3 gekupp. Lastzuglocomotive, Güterzug, volle Geschwindigkeit	Eisen von Reschitza Eisenwerk	a = 212 b = 175 c = 1 646 d = 141 g = 165	In der Nabe	9 300	Schlechtes Material	ohne.

Datum, wann der Bruch erfolgte	Datum, wann die Achse in Benützung genommen	Zurückgelegte Kilometer im Ganzen	Zurückgelegte Kilometer seit der letzten Revision	Gattung der Achse, des Fahrzeuges und des Zuges; dessen Geschwindigkeit zur Zeit des Bruches	Material und Fabrikant der Achse	Dimensionen (c, a, b, d, g)	Beschaffenheit der Bruchfläche; Ort derselben: a = alt. b = neu.	Belastung der Achse bei normaler Benützung in kg	Als Ursache des Bruches wurde angegeben:	Folgen des Bruches
8/12.	27/3. 1862	?	?	Achse eines off. Güterwagens, ? Rangiren	Tiegelgussstahl vom Bochumer Verein	a = 78 b = 104 c = 1 739 d = 144 g = 165	b An der Innenseite der Nabe	3 900	Entgleisung und alter Anbruch	Entgleisung.
9/12.	16/6. 1875	61 969	6 461	Achse eines off. Güterwagens, Güterzug, volle Geschwindigkeit	Gussstahl von Poensgen Giesberg & Comp. in Düsseldorf	a = 78 b = 130 c = 1 811 d = 144 g = 183	b In der Achsmitte	6 950	Zusammenstoss	ohne.
11/12.	12/9. 1866	259 378	50 523	Hintere Tenderachse, ? Rangiren	Bessemerstahl von Neuberg	a = 95 b = 135 c = 1 714 d = 142 g = 160	b An der Innenseite der Nabe	8 100	Alter Anbruch	Störung des Betriebes.
12/12.	30/9. 1874	105 942	1 100	Kuppelachse, Personenzuglocomotive, Courierzug, volle Geschwindigkeit	Gussstahl von Stein&Comp. in St. Annen	a = 177 b = 183 c = 994 d = 183 g = 203	b b Im Zapfen	11 100	Schlechtes Material	ohne.
17/12.	15/12. 1871	?	?	Achse eines off. Güterwagens, Kohlenzug, volle Geschwindigkeit	Bessemerstahl vom Bochumer Verein	a = 85 b = 131 c = 1 818 d = 170 g = 229	b In der Nabe	6 850	Alter Anbruch	Entgleisung.
19/12.	9/5. 1866	310 539	30 102	Achse eines Kohlenwagens, Güterzug, Ruhe	Tiegelgussstahl von Krupp in Essen	a = 82 b = 124 c = 1 830 d = 157 g = 230	b In der Nabe	7 107	Alter Anbruch	ohne.
21/12.	1865	540 000	4 154	Hintere Tenderachse, Personenzug, volle Geschwindigkeit	Gussstahl von Krupp in Essen	a = 76 b = 102 c = 1 711 d = 127 g = 230	b An der Innenseite der Nabe	4 875	Alter Anbruch	Tender und Bahnkörper beschädigt.

Wien, am 18. November 1880. **Direction der a. pr. Kaiser Ferdinands Nordbahn.**

Börsen: Berlin, Basel, Frankfurt a. M., Hamburg, Leipzig, Paris, Wien=B., Ba., F., H., L., P. u. W.
*Papiere, deren Zinsen vom Staate garantirt sind.

Coursblatt vom 31. December 1880.

Redigirt von R. Grossschupf.

Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Aachen-Mastricht	4½	B.	101	% } à 500, 200, 100 Thlr.
do. II. Emiss.	5	B.	101,30	%
do. III. Emiss.	5	B.	101,25	%
Alföld-Fiumaner	5 i. S.	W.	90,50	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Altenburg-Zeitz	4½	L.	105	% à 100 Thlr.
Altona-Kiel	4½	L.	102,50	% à 200 u. 100 Thlr.
Amsterdam-Rotterdam	5	B.	—	% à 1000 Fl. Holl.
Aussig-Teplitz gek.	5 i. S.	L.	—	% à 100 Th.=150 fl. ö. W. i. S.
do. conv.	4½ i. G	L.	103,10	% à do. = do.
Bergisch-Märkische I. Serie	4½	B.	102,75	% à 100 Thlr.
do. II. Serie	4½	B.	102,72	% à do.
do. III. Serie * 3½	3½	B.	90,50	% à do.
do. III. Serie C.	3½	B.	88,60	% à 100 Thlr.
do. IV. Serie	4½	B.	102,75	% } à 500, 200 u. 100 Thlr.
do. V. Serie	4½	B.	102,25	%
do. VI. Serie	4½	B.	103,50	%
do. VII. Serie conv.	4½	B.	102,75	% à 1000, 500, 200 u. 100 Tb.
do. VIII. Serie	4½	B.	102,75	% } à 3000, 1000 u. 500 M
do. IX. Serie	5	B.	105,90	%
do. Nordbahn conv.	4½	B.	102,90	% à 500 u. 100 Thlr.
do. Düsseldorf-Elberfeld I. Serie	4	B.	98,75	% } à 100 Thlr.
do. do. II. Serie	4½	B.	—	%
do. Dortmund-Soest I. Serie	4	B.	99	%
do. do. II. Serie	4½	B.	102,50	%
do. Aachen-Düsseldorf I Emiss.	4	B.	98,86	% } à 200 Thlr.
do. do. II. Emiss.	4	B.	98,80	%
do. do. III. Emiss.	4½	B.	—	% à 100 Thlr.
do. Ruhrort-Crefeld-Gladbach I. Em.	4½	B.	—	% } à 200 Thlr.
do. do. II. Emiss.	4	B.	—	%
do. do. III. Emiss.	4½	B.	—	% à 100 Thlr-
Berlin-Anhalt Lit. A. B.	4	B.	102,40	% à 500 u. 100 Thlr.
do. Lit. C.	4½	B.	102,20	% à do. = do.
do. (Oberlausitzer)	4½	B.	—	%
Berlin-Dresdener*	4½	B.	103,10	%
Berlin-Görlitz conv.	4½	B.	102,50	% à 100 Thlr.
do. Lit. B	4½	B.	101	% à 100 Thlr.
do. Lit. C.	4½	B.	100,75	% à 100 Thlr.

Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Berlin-Hamburg I. Emiss.	4	B.	100	% } à 500, 200, 100 und 50 Thlr.
do. II. Emiss.	4	B.	100	%
do. III. Emiss. conv.	4½	B.	102,60	% à 1000, 500, 200 u. 100 Tb.
Berlin-Potsdam-Magdeburg A. u. B.	4	B.	99,30	% } à 200, 100 u. 25 Thlr.
do. C.	4	B.	99,30	%
do. D.	4½	B.	102,70	% à 1000, 500 u. 100 Thlr.
do. E.	4½	B.	101,75	% à 200 Thlr.
do. F.	4½	B.	101,75	% à 300—3000 M
Berlin-Stettin II. Emiss. * 3½	4	B.	99,50	% } à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. III. Emiss. * 3½	4	B.	99,50	%
do. VI. Emiss. * 3½	4	B.	99,50	% à do.
Böhmische Nordbahn	5 i. S.	L.	82	% à 200 Tb.=300 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1871	5 i. S.	L.	81,10	% à do. = do.
Böhmische Westbahn Emiss. 1861*	5 i. S.	W.	99,75	% à do. = do.
do. Emiss. 1869*	5 i. S.	W.	98,60	% à do. = do.
do. Emiss. 1873	5 i. S.	W.	—	% à do. = do.
Braunschweigische	4½	B.	102,50	% à 1000, 500 u. 100 Thlr.
Breslau-Schweidnitz-Freiburg Lit. D. E. F.	4½	B.	102	% à 500 und 100 Thlr.
do. Lit. G.	4½	B.	102,25	% à 1000, 500 u 100 Thlr.
do. Lit. H.	4½	B.	102,25	% à 1000, 200 u. 100 Thlr.
do. Lit. J.	4½	B	102,25	% à do. do.
do. Lit. K.	4½	B.	102,30	% à 3000, 600 u. 300 M
do. von 1876	5	B.	105,50	% à 1000, 500 n. 300 M
Breslau-Warschauer	5	B.	102,50	%
Brünn-Rossitz Oesterr. Franz-Staatsb.	5 i. S.	L.	102,90	% à 100 Tb.=150 fl. ö. W. i. S.
do. do. von 1872	5 i. S.	L.	102,90	% à do. = do.
Buschtêhrader (Böhm. Nordw. B) Em. 1868	5 i. S.	L.	81,25	% à do. = do.
do. Emiss. 1871	5 i. S.	L.	82,60	% à do. = do.
do. Emiss. 1872	5 i. S.	L.	82,25	% à do. = do.
Chemnitz-Würschnitz	4	L.	100	% à 100 Thlr.
Cöln-Minden	4½	B.	102,25	% } à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. II. Emiss.	4	B.	99,50	%
do. III. Emiss. * 3½	4	B.	—	%
do. do. Lit. B * 3½ u. Ba.	4½	B.	101,90	%
do. IV. Emiss. 3½	4	B.	99,80	%
do. V. Emiss.	4	B.	99,80	%
do. VI. Emiss.	4½	B.	102	% à do.
do. VII. Emiss.	4½	B.	102,30	%
Cottbus-Grossenhain	4½	L.	102,50	% à 100 Thlr.

Eisenbahn-Priorit.-Obligationen.	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Cottbus-Grossenhain Lit. B.	5	L.	104,50	%
Donau-Drau*	5 i. S.	W.	83,30	% à 200 do.
Dux-Bodenbach	5	L.	84,50	% à 100 Tb.=150 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1871	5	L.	83	% à do. = do.
do. Emiss. 1874	5	L.	101,50	% à do. = do. i. G.
Erzherzog Albrechtsbahn *	5 i. S.	W.	89	% à 100 fl. ö. W.
do.	5 i G.	W.	106,25	% à 500 fl.
Fünfkirchen-Barcser *	5 i. S.	W.	99	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Galizische Carl-Ludwigsbahn *	5 i. S	L.	88,25	% à 200 Tb.=300 fl. ö. W. i. S.
do. II. Emiss.*	5 i. S	L.	87,10	% à do. = do.
do. III. Emiss.*	5 i. S.	L.	87	% à do. = do.
do. IV. Emiss.*	5 i. S.	B.	87,25	% à do. = do.
Gloggnitzer	5	W.	94	fl. ö. W. pr. 100 fl. C.-M.
Gömörer Staatsbahn *	5 i. S.	L.	94,25	% à 100 Tb.=150 fl. ö. W. i. S.
Gotthardbahn I. u. II. Ser.	5	B	92,60	% à 1000 Fs. 300 Fs.=80 Tb.
do. III. Ser.	5	B.	92,40	% à do. = do.
do. IV. Ser.	5	B.	91,50	% à do. = do.
Graz-Köflach	4½	L.	68	% à 100 Tb.=150 fl. ö. W. i. S.
do.	5	L.	76	% à do. = do.
do. Emiss 1872	5	L.	76	% à do. = do.
Halle-Sorau-Guben * Lit. A. B.	4½	B.	102,90	% à 100 Thlr.
do. * Lit. C.	4½	B.	—	% à do.
Hessische Ludwigsbahn	4½	F.	102	% in fl. S. W. } à 175 u. 350 fl.
do. do.	4	F.	98½	% in Tb. à 105 kr.
do. do.	5	F.	$105\frac{1}{4}$	% 200 Thlr. à 105 kr.
Homburger I. Emiss.	4½	F.	$102\frac{1}{4}$	% à 1000, 500 u. 100 fl. S. W.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	CM	W.	105	% 100 fl CM } à 1000, 500, 100 fl
do.	öW5	W	102,25	% 100 fl öW
do. Mähr.-Schles. Strecke 1871/72.	5 i. S.	W.	104,75	do. per do.
do. Anl. 14,4 Mill. 1872.	5 i. S.	W.	107	do. per do.
do. Anl. 1876	5 i. S.	W.	107	do. per do.
Kaiser Franz-Josefsbahn* Em. 1867	5 i. S.	W.	101	% 100 fl. ö. W. i. S.
do.* 1873	5 i. S.	W.	100	
do.* 1879	5 i S.	W.	100	
Kaiserin Elisabethbahn *Em. 1860/61	5 i. S.	W.	99,75	} % à 300, 600 und 900 fl. ö. W. i. S.*)
do. *Emiss. 1862	5 i. S.	W.	99	
do. *Linz-Budweis	5 i. S.	W.	100	} Im Börsenverkehr mit 5% v. ö. W. fl. 100 gehandelt. (Stücke ö. W. fl. 200 in Silber.)
do. Emiss. 1870	5 i. S.	W.	99,50	
do. *Emiss. 1872	5 i. S.	W.	101,25	
do. *Salzburg-Tyrol	5 i. S	W.	99,10	
Kaschau-Oderberg*	5 i. S.	B.	77,70	% do. a do.
do.* Gold-Prior.	5 i G	B.	90,70	
Kronprinz-Rudolfsbahn*	5 i. S.	B	82,50	% à 200 fl. ö W.
do. Emiss. 1869*	5 i. S.	B.	81,25	% à 300 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1872*	5 i. S.	B.	81	% à do.
do. (Salzkammergut)*	5 M.	W.	113,25	% à 200 fl. = 500 fcs.
Leipzig-Dresden Partial.	3½	L.	127	% à do.
do. von 1854	4	L.	100,70	% à 100 und 50 Thlr.
do. von 1860	4	L.	100,70	% à 100 Thlr.

Eisenbahn-Stamm-Actien und Stamm-Prior.-Actien.	Dividenden und Zinsen in % 1874	1875	1876	1877	1878	1879	Börsen-Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Aachen-Mastricht	1	1	1	½	½	$\frac{3}{4}$	4	B.	29,10	% à 200 Thlr.
Alföld-Fiumaner	4	5	5	5	$5\frac{4}{15}$	5	5	W.	158,25	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Altenburg-Zeitz	$8\frac{1}{4}$	$6\frac{1}{4}$	6	$4\frac{13}{30}$	$5\frac{4}{15}$	6½	4	L.	140	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior.	$6\frac{4}{5}$	$5\frac{2}{3}$	$5\frac{5}{12}$	5	5	$5\frac{13}{15}$	5	L.	129	% à 100 Thlr.
Altona-Kiel	6	$7\frac{2}{3}$	8	8	$6\frac{2}{3}$	8	4	B.	160	% à 100 Spec. = 150 Thlr.
Amsterdam-Rotterdam	6,59	5,95	$5\frac{4}{5}$	$5\frac{4}{5}$	$6\frac{7}{40}$	$6\frac{1}{4}$	4	B.	128	% à 250 fl. holl. = 145 Thlr.
Arad-Körösvölgy	—	—	—	5½	9	—	o. Z.	B-P	—	% à 100 fl. ö. W.
Aussig-Teplitz	9	$8\frac{1}{3}$	10	11	11	12½	5	L.	219	Tb. pr. 150 fl. C.M. à 200 fl.
Baltische	3	3	3	3	3	3	3	B.	56,20	% 125 RS. = 136 Thlr. M
Bergisch-Märkische	3	4	$3\frac{3}{4}$	$3\frac{1}{3}$	4	$4\frac{1}{4}$	4	B.	115,80	% à 100 Thlr.
Berlin-Anhalt	8½	8	6	$5\frac{3}{4}$	5	5	4	B.	120,25	% à 200 "
Berlin-Dresden	5	2½	0	0	0	0	4	B.	19,30	% à 100 "
do. Stamm-Prior.	—	2½	0	0	0	0	5	B.	55,25	—
Berlin-Görlitz	0	0	0	0	0	0	4	B.	21,90	% à 100 "
do. Stamm-Prior.	4	5	0	0	1	$3\frac{1}{3}$	5	B.	81	% à 200 "
Berlin-Hamburg	12½	10	11	11½	10½	12½	4	B.	235	% à 200 "
Berlin-Potsdam-Magdeburg	$1\frac{2}{3}$	3	3½	3½	3½	4	4	B.	100,10	% à 100 "
Berlin-Stettin	$9\frac{11}{10}$	9	$8\frac{8}{10}$	$7\frac{1}{10}$	$3\frac{1}{5}$	$4\frac{3}{4}$	$4\frac{3}{4}$	B.	115,25	% à 200 "
Böhmische Nordbahn	$2\frac{1}{3}$	2½	0	0	0	0	o. Z.	W.	115	fl. ö. W. pr. 150 fl. ö. W.
Böhmische Westbahn * $5\frac{2}{10}$	5	5	5	5	5	6	5	W.	250	do. pr. 200 fl. do.
Breslau-Schweidnitz-Freiburg	7½	$5\frac{2}{3}$	5	2½	$3\frac{1}{4}$	$4\frac{3}{4}$	4	B.	111,40	% à 200 Thlr.
Breslau-Warschau Stamm-Pr.	—	0	0	0	0	0	5	B.	37,75	% à 200 "
Buschtêhrader Lit. A.	4½	$3\frac{1}{3}$	2½	0	2,66	4,76	4	L.	104,75	Tbl. pr. 150 fl ö W à 525 fl ö W.
do. Lit. B.	0	0	0	0	0	0	4	L.	62,50	do. à 200 fl ö W.
Chemnitz-Würschnitz	10½	$11\frac{3}{4}$	$16\frac{1}{5}$	$16\frac{1}{3}$	$13\frac{2}{3}$	6½	4	L.	150,20	% à 100 Thlr.
Cöln-Minden*	$6\frac{8}{10}$	$4\frac{6}{10}$	$5\frac{1}{4}$	$5\frac{1}{20}$	6,3	6	6	B.	148,90	% a 200 "
Cottbus-Grossenhain	7	7	5	0	$\frac{1}{3}$	1½	4	L.	63,60	% à 100 "
do. Stamm-Prior.	6	6	5	5	5	5	5	L.	102,50	% a 200 "
Donau-Drau *(Battasz.-Domb.)	5	5	5	5	5	5	5	W.	148,50	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Dux-Bodenbach Lit. A. B.	0	0	0	0	0	0	4	B.	91,25	% pr. do.
do. Prior.-Actien Lit. A.	—	—	—	—	—	—	5	L.	93,50	% à ö. W. fl. 100 i. S.
do do. Lit. B.	—	—	—	—	—	—	5	L.	91,50	% à do.
Erzherzog Albrechtsbahn*	5	1	0	0	0	$1\frac{1}{4}$	o. Z.	W.	76,50	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Fünfkirchen-Barcser*	5	5	0	0	5	5	5	W.	193,50	do. pr. do.
Galizische Carl-Ludwigb. * $5\frac{2}{10}$	8½	6	7	9,28	8,214	7,738	5	W.	286	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Gotthardbahn 85 % Einz.	6	6	6	6	6	6	(6)	B.	57,30	% à 500 Fs. 300=80 Thlr.
Graz-Köflach	3	$1\frac{1}{3}$	0	0	0	0	o. Z.	W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Halle-Sorau-Guben	0	0	0	0	0	0	4	B.	22,30	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior.	0	0	0	0	0	3½	5	B.	95,30	% à 200 "
Hessische Ludwigsbahn	6	6	5	5	4	4	4	F.	$94\frac{3}{4}$	% à 250 fl. S. W. u. 200 Thlr
Holsteinische Marschbahn (alte Glückstadt-Elmshorner)	1	1	1	2½	$2\frac{2}{3}$	2	4	H.	—	à 100 Spec. = 450 M.
do. Lit. B.	—	—	—	—	—	—	4	H.	—	à 450 M.
do. Stamm-Prior. (alte Glückstadt-Itzeboer)	4½	4½	4½	4½	4½	4½	4½	H.	—	à 100 Spec. = 450 M.
do. Stamm-Prior. Lit. B.	—	—	—	—	—	5	4½	H.	—	à 450 M.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	12½	$9\frac{1}{4}$	12½	14½	14½	14½	5	W.	249	fl. ö. W. pr. 100 fl. C. M à fl. 1000, 500, 200 C. M.
Kaiser Franz-Josephsb.*	5	5	5	5	5	5	5	W.	185,10	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Kaiserin Elisabethbahn*	5	5	5	5	5	5	5	W.	204,75	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.

*) 5 % Zinsen abzüglich 10 % Einkommensteuer und Stempel; im Börsenverkehr mit 4½ % ö. W. fl. 100 gehandelt.

Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Leipzig-Dresden von 1866. . . .	4	L.	100,75	% à 100 Thlr.
do. von 1866. . . .	4½	L.	103,25	% à do.
Leipzig-Gaschwitz-Meuselwitz . .	4½	L.	101,50	% à 300 M.
Lemberg-Czernowitz*	5i.S.	B.	78,60	% à 200 Th. = 300 fl. ö. W. i. S.
do. II. Emiss.*	5i.S.	B.	82,50	% à do. = do.
do. - Jassy* III. Emiss. . .	5i.S.	B.	78,20	% à do. = do.
do. do. * IV. Emiss.	5i.S.	B.	77,40	% à do = do.
Ludwigshafen-Bexhach	4½	F.	102¼	% } à 1000, 500 n. 100 fl. S. W.
do.	4	F.	99⅛	%
Magdeburg-Halherstadt	4½	B.	101,90	% à 100 Thlr.
do. do. von 1865 . .	4½	B.	101,90	% à 100 u. 500 Thlr.
do. do. von 1873 . .	4½	B.	101,90	% à do. n. do.
do. Wittenherge, Stamm . .	3	B.	84	% à 200 Thlr.
do. do. Priorit. . . .	4½	B.	102	
do. (Magdeh.-Leipzig) Lit. A	4½	B.	103,20	% à 300—1500 M.
do. do. Lit. B	4	B.	99,90	% à do.
Mährische Grenzbahn*	5i.S.	L.	66,50	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Mähr.-Schles. Centralbahn	o. Z.	W.	35,50	% à 300 fl. do.
Märkisch-Posen conv.	4½	B.	101,75	% à 500 n. 100 Thlr.
Münster-Enschede*	4	B.	—	% à 500 ℳ
Niederschlesisch-Märkische I. Ser.	4	B.	99,75	% } à 62½, 100 u. 500 Thlr.
do. II. Ser.	4	B.	99,50	%
do. conv. I. u. II. Ser.	4	B.	99,30	%
do. III. Ser.	4	B.	99,50	%
Nordhausen-Erfurt I. Em.	4½	B.	—	% à do
Oherschlesische A.	4	B	—	% } à 1000, 500 und 100 Thlr.
do. B.	3½	B.	91,20	%
do. C.	4	B.	99,60	%
do. D.	4	B.	99,60	%
do. E.*	3½	B.	91,50	%
do. F.* 3½	4½	B.	102,75	%
do. G.	4½	B.	102,60	%
do. H.* 4	4½	B.	103	%
do. von 1873	4	B.	99	% } à 100—1000 Thlr.
do. von 1874	4½	B.	102,50	%
do. von 1879	4½	B.	104	%
do. von 1880	4½	B.	103,50	%
do. Niederschles. Zweigh. .	3½	B.	—	% à 200 und 100 Thlr.
do. Stargard-Posen	4	B.	—	% } à 100 nnd 50 Thlr.
do. do. II. Emiss. . . .	4½	B.	102,50	%
do. do. III. Emiss. . . .	4½	B.	102,50	%
Oesterr. Nordwestbahn*	5i.S.	W.	101,25	% à 200 fl. ö. W. i. S.
do. Litt. B.	5i.S.	W.	100,80	% à do.
do. Em. 1874	5 M.	W.	119,50	% à 600 ℳ
Oesterr. Staats-Eisenhahn*	3	W.	176,[illegible]0	fl. ö. W. pr. 500 frcs. à 500 frcs.
do.* II. Emiss.	3	W.	170,50	do. per do.
do. Ergänznngsnetz* . . .	3	W.	170	fl. ö. W. pr. do. à do.
do. I. Emiss.	5i.S.	W.	—	do. per 200 fl. ö. W. i. S.
do. II. Emiss.	5i.S.	W.	—	do. per do.
Oesterr. Südhahn* (Lomhard.) . .	3	W.	126,50	fl. ö. W. pr. do. à do.
do.*	5i.S.	W.	112	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Ostprenss. Südhahn conv.	4½	B.	100,75	% à 500 und 100 Thlr.
Ostran-Friedland	5i.S.	L.	74	% à 200 Th. = 300 fl. ö. W. i. S.
Parduhitz-Reichenherg*	5	W.	93	% à fl. ö. W. pr. 100 fl. C. M.
do.*	5i.S.	W.	97,50	% à 200 Th. = 300 fl. ö. W. i. S.
do.* III. Emiss.	5i.S.	W.	95,25	% à do.
do.* Emiss. 1875	5 M.	W.	116,25	% à 400 ℳ
do.* Emiss. 1879	5	W.	91,50	% à 100 fl. ö. W. i. B.
Pfälzische Maxhahn	4½	F.	102½	% à
Pfälzische Nordhahn	4½	F	102	% à
Pilsen-Priesen	o. Z.	L.	56,50	% 100 Th. = 150 fl. ö. W. i. S.
Prag-Dux	o. Z.	L.	48,60	% 100 Th. = 150 fl. ö. W i. S.
do. Emiss. 1872	o. Z.	L.	48,40	% 100 Th. = do.
Rechte Oderufer	4½	B.	103	% à 5000, 1000, 500 u. 300 ℳ
Rheinische	4	B.	98,50	% } à 250, 200 n. 100 Thlr.
do.*	3½	B.	93	%
do. III. Emiss. v. 1858—1865 . .	4½	B.	102	%
do. v. 1869, 71 u. 73 conv. . .	4½	B.	102,20	%
do. von 1874 u. 77	5	B.	—	% à do.
do. Cöln-Crefelder	4½	B.	—	% à do.
Rhein-Nahe-Bahn*	4½	B.	102	% } à 1000, 500 und 100 Thlr.
do. II. Emiss.*	4½	B.	102	%
Rnssische* (Mosco-Rjäsan)	5	B.	1 2,90	% à 200 Thlr.
do. * (Rjäsan-Kozlow) . . .	5	B.	101,20	% à do.
do. * (Kozlow-Woronesch) . .	5	B.	98,50	% à do.
do. * (Jelez-Woronesch) . . .	5	B.	—	% à 136 Th r
do. * (Jelez-Orel)	5	B.	95,90	% à
do. * (Kursk-Charkow) . . .	5	B.	96,30	% à
do. * (Kursk-Kiew)	5	B.	100,25	% à 1000, 500 u. 200 Thlr.
do. * (Schuja-Ivanovo) . . .	5	B.	97,25	% à
do. * (Poti-Tiflis)	5	B.	—	% à 680 und 136 Thlr.
Schleswigsche v. Altona-Kiel abgest	4½	L.	102,25	% à 1000, 500, 200 u. 100 Th.
I. Siehenhürger*	5i.S.	W.	83,70	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Theisshahn*	5	B.	86,75	% à 1000 u. 200 fl. ö. W.
Thüringische I. Emiss.	4	B.	99,50	% } à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. II. Emiss.	4½	B.	103,25	%
do. III. Emiss.	4	B.	99,50	%
do. IV. Emiss.	4½	B.	103,25	%
do. V. Emiss.	4½	B.	103,25	% à 300—3000 ℳ
do. VI. Emiss.	4½	B.	103,25	% à 100 Th. = 150 fl. ö. W. i. S.
Tnrnau-Kralup-Prag	5i.S	L.	83,25	% à do. do.
do. Emiss. 1870	5i.S.	L.	81,75	% à do. do.
do. Emiss. 1872	5i.S.	L.	81,75	% à do. do.
do. Emiss. 1874	5i.S.	L.	101	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Ungarisch-Galizische*	5i.S.	B.	73,75	% à 300 fl. do.
Ungarische Nordosthahn*	5i.S.	B.	72,20	% { à 200 fl. i. S. oder 400 ℳ oder 500 frcs.
do.	5 ℳ	W.	105	% à 300 fl. do.
Ungar. Westhahn* (Sthlw.-Raah-Graz)	5i.S.	W.	90,25	% à 200 fl. do.
do. (do.) Emiss. 1874	5i.S.	W.	87	% à 200 fl. do.
Vorarlherger*	5i.S.	W	94	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Warschau-Terespol*	5	B.	97,10	% à 500 und 100 Thlr.
Warschau-Wien II. Emiss.	5	B.	103,90	% à do.
do. III. Emiss.	5	B.	1[illegible]3,20	% à do.
do. IV. Emiss.	5	B.	102	% à 500, 200 u. 100 Thlr.
Werrahahn	4½	L.	101	% à 500, 200 u. 100 Thlr.

Eisenbahn-Stamm-Actien und Stamm-Prior.-Actien	Dividenden und Zinsen in % 1874	1875	1876	1877	1878	1879	Börsen-Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
K. Elisahethbahn* Linz-Budweis	5	5	4¼	5	5	5	5	W.	182,50	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
do.* Salzh.-Tirol III. Em. 1873	5	5	5	5	5	5	5	W.	173,25	do. per do.
Kaschau-Oderherg*	5	5	4	4	4	4	4	W.	132,50	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö W. i. S.
Kronprinz Rudolfshahn* 5 2/10 .	5	5	5	5	5	5	5	W.	166	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Leipzig-Gaschw.-Meus. St.-Pr. .	3¾	2	1⅓	⅗	2½	3 1/12	5	L.	101,50	% à 200 Thlr.
Lemherg-Czernowitz-Jassy* .	5	5	5	5	5	5	5	W.	172,25	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S
Leohen-Vordernherg	0	0	0	0	0	1	o. Z	W.	—	do. pr. 200 fl. ö. W.
Ludwigsh.-Bexh. (Pfälz. L.-B.)*	9	9	9	9	9	9	4	F.	205	% à 500 fl. S. W.
Lüheck-Büchen	5½	5	5	5	5⅛	6½	4	H.	—	% à 200 Thlr.
Lüttich-Limhurg	0	0	0	0	0	0	4	B.	13,10	% à 500 Fs. 300 = 80 Thlr.
Magdeburg-Halherstadt . . .	3	6	8	8	9½	6	6	B.	148,60	% } à 100 Thlr.
do. Litt. B. .	3½	3½	3½	3½	3½	4⅕	3½	B.	89	%
do. Litt. C. .	5	5	5	5	5	5	5	B.	122,90	%
Mähr.-Schles. Centralbahn . .	0	0	0	0	0	0	o. Z.	W.	16,50	fl. ö. W. pr. 200 fl. i. S.
Mährische Grenzbahn	0	0	0	0	0	0	o. Z	W.	28,50	do. pr. do.
Märkisch-Posener	0	0	0	0	0	0	4	B.	27,10	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior . .	0	3½	3¾	4½	5	5	5	B.	101,10	% à 200 „
Mecklenburgische Friedr.-Franz	6½	7	7	7	7	7	4	B.	150	% à 500 ℳ
Münster-Hamm*	4	4	4	4	4	4	4	B.	100	% à 100 Thlr.
Neust.-Weissenb.* (Pfälz. Max.)	4½	5½	5½	5½	5½	—	4½	F.	124	% à 500 fl. S. W.
Niederschlesisch-Märkische* .	4	4	4	4	4	4	4½	B.	100,50	% à 100 Thlr.
Nordhausen-Erfurt	4	4	4	4	4	4	4	B.	26	% à 100 „
do. Stamm-Prior. . . .	0	0	1½	2 2/15	3⅕	5	5	B.	93,80	% à 100 u. 500 Thlr.
Oherlaus. (Kohlf.-Falkhg.) St.-Pr.	2½	0	0	0	0	0	5	L.	44,25	% à 200 Thlr.
Oherschlesische Litt. A. C. D. E.	12	10½	9⅖	8½	8½	9⅗	3½	B.	206,80	% à 100 „
do. Litt. B.* 3½ . .	12	10½	9⅖	8½	8½	9⅗	3½	B.	169,50	% à 100 „
Oesterr. Nordwesthahn* . .	5	5	5	4,15	4	4	5	W.	192,50	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
do. Litt. B. .	5	2,65	0	0	0	2½	5	W.	237,50	do. pr. do. in S.
Oestr. Staatsh.* 5 2/10 (Oest. Franz.)	8	6½	5⅖	6	6	6	5	W.	279,50	fl. ö. W. pr. Stck. v. frcs. 500.
Oesterr. Südhahn* (Lomhard.)	1½	0	0	0	0	0	5	W.	104,50	fl. ö. W. pr. 200 fl. Einz.
Ostpreuss. Südhahn	0	0	0	0	0	0	4	B.	42	% à 200 Thlr.
do. Stamm-Prior. .	3½	5	5	5	5	5	5	B.	88,75	% à 200 „
Ostrau-Friedland	¾	0	0	5	0	—	5	W.	65	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Parduh.-Reichnh.* (S.-Ndd. V.-B.)	4½	4½	4½	4	4	—	5	W.	137,75	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Pfälz. Nordhahn*	4	4	4	4	4	—	4	F.	96	% à 500 fl. S. W.
Prag-Dux	0	0	0	0	0	0	o. Z.	W.	—	fl. ö. W. pr. 150 fl. ö. W. i. S.
Rechte Oderufer	6⅓	6⅓	6⅖	6⅓	7	7,3	4	B.	154,25	% à 200 Thlr.
do. Prior.-Stamm .	6⅓	6⅓	6⅖	6⅓	7	7,3	5	B.	151,80	% à 200 „
Rheinische	8	8	7½	7	7	7	6½	B.	160	% à 250 „
do. Litt. B. . . .	4	4	4	4	4	4	4	B.	98,10	% à 250 „
Rhein-Nahe-Bahn	0	0	0	0	0	0	4	B.	19,90	% à 200 „
Rumänische	4	2½	1	2	2	3⅗	5	B.	55,25	% à 100 „
do. Stamm-Prior. .	8	8	8	8	8	8	8	B.	—	% à 150 „
Russische Bahnen*	5⅘	5,92	6,28	6,56	7,028	7,355	5	B.	129,30	% à 125 Rh. = 134 Thlr.
Saal-Bahn Stamm-Prior. . . .	2⅔	1⅓	0	0	0	0	5	B.	52	% à 100 Thlr.
I. Siehenbürger*	5	5	5	5	5	5	5	W.	142,25	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Stargard-Posen*	4½	4½	4½	4½	4½	4½	4½	B.	102,70	% à 100 Thlr.
Stuhlweissenhurg-Raah-Graz* .	5	5	5	5	5	5	5	W.	153,75	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W i. S.
Thüringische	7½	8½	9¼	7½	8	8½	4	B.	179,30	% a 100 Thlr.
do. Em. v. 1868 (Gotha-Leinef.)*	4	4	4	4	4	4	4	B.	99,25	% à 100 „
do. Litt. C (Gera-Eichicht)*	4½	4½	4½	4½	4½	4½	4½	B.	105,75	% à 100 „
Tilsit-Insterhurg	0	0	0	0	0	0	4	B.	20	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	2⅗	3	4	3,9	4	3,1	5	B.	—	% à 100 „
Theisshahn* 5 2/10	5	5	5	6,75	5,75	7,15	5	W.	247	fl. ö. W. pr. 200 fl. Einz.
Turnau-Kralup-Prag	3	3	3	3	0	0	5	W.	229	fl. do. pr. do.
K. Ung. priv. Nordostbahn* .	5	5	5	5	5	5	5	W.	147	fl. ö. W. pr. 200 fl. i. S.
I. Ungar.-Galizische*	5	5	—	—	—	—	5	W.	146	fl. do. pr. do.
Vorarlberger*	5	5	5	5	5	5	5	W.	170,50	fl. do. pr. do.
Warschau-Terespol*	5	5	5	5	5	5	5	B.	—	% à 100 R. S. = 107 Thlr.
Warschau-Wien	10	7½	6⅔	5	9,163	11⅔	5	B.	267,20	Mark pr. 60 Rh.
Weimar-Gera* his 1886 . . .	4½	4½	2¼	4½	4½	4½	4½	L.	49,90	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior. . .	5	2½	0	0	0	0	5	L.	33,25	% à 200 „
Werrahahn	0	1	⅔	1⅓	1⅔	2	4	B.	56	% à 100 „
Schweizer Centralbahn . . .	8	5	4½	2	2	0	o. Z.	Ba.	—	frcs. pr. 500 frcs. Einz
do. Nordosthahn . .	8	8	3	—	—	—	„	Ba.	—	frcs. pr. 500 „ „
Vereinigte Schweizerbahnen .	0	0	0	0	0	0	„	Ba.	—	frcs. pr. 500 „ „
Schweizer Westhahn . . .	0	0	⅜	0	0	0	„	Ba.	—	frcs. pr. 500 „ „
Französische Orléans	11⅕	—	—	—	—	—	„	P.	—	frcs. pr. 500 „ „
do. Nordhahn . . .	12	—	—	—	—	—	„	P.	—	frcs. pr. 400 „ „
do. Ostbahn . . .	6⅗	—	—	—	—	—	„	P.	—	frcs. pr. 500 „ „
do. Südhahn . . .	—	8	—	—	—	—	„	P.	—	frcs. pr. 500 „ „
do. Westhahn . . .	—	—	—	—	—	—	„	P.	—	frcs. pr. 500 „ „
Paris-Lyon-Mittelmeer . . .	11	11	—	—	—	—	„	P.	—	frcs. pr. 500 „ „

Gekündigte Eisenbahnprioritäten. Von den zum Januar 1880 gekündigten 5procentigen Bergisch-Märkischen Prioritätsobligationen 7. Serie coursiren, wie verlautet, noch immer über 800 000 ℳ und von den zum 1. Juli 1880 gekündigten 5procentigen Berlin-Görlitzer Prioritäten noch ca. 170 000 ℳ. Von den vor Monaten gekündigten Prioritäten der Berlin-Stettiner Eisenbahn fünfter und siebenter resp. erster und vierter Serie sind ebenfalls bedeutende Beträge nicht zur Einlösung präsentirt. Da die Verzinsung der bezeichneten Obligationen seit dem 31. März resp. seit dem 30. Juni bereits aufgehört hat, so liegt es im eigenen Interesse der Besitzer, ihre gekündigten Obligationen zur Einlösung einzureichen.

Bulgarien. Eisenbahnprojecte. Wie das „W. T. B." meldet, beantwortete der Consularpräsident Karaveloff in der Sitzung der Nationalversammlung am 21. December 1880 eine Interpellation, betreffend die Eisenbahnen, dahin, dass die Regierung mit der Prüfung der Eisenbahnfrage beschäftigt sei und zwar von dem Gesichtspunkte eines allgemeinen Bulgarischen Eisenbahnnetzes aus, welches die Linien Rustschuk-Tirnowa-Jenizagra, Sofia-Tirnowa, Sofia-Widdin, Sofia-Vikarelle und Sofia-Kustendje umfasse. Die Versammlung nahm darauf eine Resolution an, durch welche die Regierung bevollmächtigt wird, die Erhebungen zum Bau einer Eisenbahnlinie, welche das Europäische Eisenbahnnetz mit dem Orientalischen verbindet und den Bedürfnissen Bulgariens entspricht, fortzusetzen und erforderlichen Falls behufs Lösung der Eisenbahnfrage die Nationalversammlung zu einer ausserordentlichen Session einzuberufen.

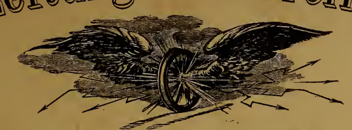
Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin SW. (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 3. 1881.

Die Zeitung erscheint Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction: Dr. jur. W. Koch, Berlin SW., Kleinbeerenstr. 3.
Commissionär für den Buchhandel: Adolph Refelshöfer, Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Zeitung des Vereins



Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuth-Strasse 8, einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3000 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.
Einundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 14. Januar 1881.

Der Bau des Arlbergtunnels und dessen Ersteher.

Unterm 11. November v. J. hat bekanntlich die K. K. Direction für Staatseisenbahnbauten in Wien die Offertausschreibung für den aus Staatsmitteln zu erbauenden, zwischen Sct. Anton in Tirol und Langen in Vorarlberg projectirten ca. 10 240 m langen zweigeleisigen Arlbergtunnel veranlasst.

Der Bau dieses Tunnels hat begreiflicherweise schon längst das volle Interesse aller Fachkreise in Anspruch genommen und ist deshalb auch die grosse Spannung gerechtfertigt, mit welcher dem Resultate einer so wichtigen Arbeitsvergebung entgegen gesehen wurde.

Die Entscheidung ist getroffen und macht viel von sich reden. Es dürfte deshalb, bevor ich von derselben spreche, empfehlenswerth sein, die Offertausschreibung selbst hier kurz zu recapituliren, wobei ich mich hauptsächlich auf deren Darstellung im „Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie" beziehe.

Der 10 240 m lange Tunnel ist zweigeleisig herzustellen und wurde die Arbeit in 2 Bauloose, die östliche und westliche Hälfte mit den beiderseits 700 m langen Rampen vom Tunnelmundloch bis einschliesslich der beiden nächsten Stationsanlagen, getheilt, womit die Erzielung einer grösseren Concurrenz angestrebt wurde; — eine Erwartung, welche, wie wir aus dem Resultate der Offertausschreibung ersehen werden, sich durchaus nicht erfüllt hat.

Die auszuführenden Arbeiten bestehen in der vollständigen Ausführung des Tunnels, incl. Beschotterung der Bahnstrecke, dem Unterbau und der Beschotterung der Anschlussstrecken, einerseits vom Ostportale bis incl. der Station Sct. Anton auf eine Länge von $0_{,998}$ km; andererseits vom Westportale bis incl. Station Langen auf eine Länge von $1_{,114}$ km.

Veranschlagt sind:

1. die östliche Tunnelhälfte mit	5 960 103	fl. Oe. W.,
2. die westliche Tunnelhälfte mit	6 028 403	„ „ „
3. die östliche Anschlussstrecke mit	52 359	„ „ „
4. die westliche Anschlussstrecke mit	55 329	„ „ „

Die auf der östlichen Tunnelseite mit ca. 320 000 fl., an der Tunnelwestseite mit ca. 340 000 fl. von der Staatsverwaltung bereits ausgeführten Installationsarbeiten hat der Unternehmer für Rechnung der Staatsverwaltung zu vervollständigen. Die hierfür bewilligten Maximalbeträge von bezw. 480 000 fl. und 560 000 fl. dürfen nicht überschritten werden. Die für Rechnung des Staates ausgeführten Installationen werden dem Unternehmer zur unentgeltlichen leihweisen Benützung unter der Bedingung überlassen, dass selbe nach Ablauf des Vertragsverhältnisses in keinem schlechteren Zustand, als dem der natürlichen Abnützung wieder an die Staatsverwaltung übergeben werden müssen.

Der Vortrieb im Sohlstollen ist pro Tag mit mindestens 3,3 m fixirt und muss der Tunnel nach erfolgtem Durchschlag des Richtstollens in 180 Tagen fertig sein.

Bei Einhaltung dieser Bestimmungen und nach Zuschlag von 20 Tagen für die Aussteckungscontrole und 10 Tagen für das Legen des Oberbaues, müsste die Arlbergbahn bei einem Baubeginn mit 1. Februar 1881 im August 1885 dem Verkehr übergeben werden können.

Für jeden Tag Verspätung in der Bauvollendung ist ein Pönale von 800 fl. und für jeden Tag früherer Vollendung eine Prämie in gleicher Höhe für den Unternehmer fixirt, welche schon bei den monatlichen Abschlagszahlungen in Anrechnung gebracht werden.

Auch Firststollen, Ausbruch, Sohlencanal und gänzliche Tunnelvollendung müssen täglich um 3,3 m fortschreiten und dürfen Firststollen und Sohlstollenende nie mehr als 100 m von einander entfernt und die unfertige Tunnelpartie überhaupt nie länger als 600 m sein.

30 Tage vor der Vollendung einer Tunnelhälfte muss das Schotterplanum im 1. Tunnelkilometer dem Oberbauleger fertig und nach weiteren 40 Tagen der Oberbau in dieser Strecke vollendet sein!

Ist der Unternehmer mit einer dieser Leistungen im Tunnel um 300 m zurück, so steht der Staatsverwaltung das Recht der sofortigen Fortführung der Arbeiten auf Kosten und Gefahr des Unternehmers zu.

Die Anschlussstrecken müssen am 1. August 1884 fertig sein, widrigenfalls für jeden Tag der Ueberschreitung ein Pönale von 50 fl. in Anrechnung kommt.

Die Haftpflicht des Unternehmers dauert zwei Jahre vom Tage der Collaudirung, welche stets in den ersten Wochen nach Ablauf eines Baujahres gepflogen wird.

Caution und Verdienstrücklässe werden successive ausgefolgt, doch muss immer eine Caution von ca. 300 000 fl. bis zur gänzlichen Vertragserfüllung in Händen der Staatsverwaltung verbleiben. Das Vadium pro Tunnelhälfte beträgt 300 000 fl.

Als Endtermin für die Offerteinreichung galt der 21. December 1880, 12 Uhr Mittags, und wurde die Eröffnung und Prüfung der Offerten, sowie Antragstellung einer vom Handelsministerium eingesetzten Commission, bestehend aus dem Generalinspector Hofrath von Pischof, K. K. Baudirector Lott, Sectionsrath Leddihn und dem Sectionsrath Freiherrn von Lilienau, als Vorsitzenden, übertragen. Die Commission nahm am 21. December 1880, Nachmittags, in einer dreistündigen Sitzung auch sogleich die erste Prüfung und Durchsicht der Offerten vor.

Eingelaufen waren 3 resp. 2 Offerten, wovon die eine vom Consortium „Baron Schwarz, Baron Klein, Brüder Redlich & Berger und Fritz Müller", die andere von der Firma „Gebrüder Lapp und Giacomo Ceconi" gestellt war.

Die von Letzteren vorgelegte Offerte wurde angenommen und erscheinen daher die Unternehmer „Gebrüder Lapp und Giacomo Ceconi" als Ersteher der Arlbergtunnelarbeiten.

Dieselben verlangten eine Aufzahlung von 453 979 fl., somit 3,4 pCt. über den Voranschlag, und war deren Offerte um 485 000 fl. niedriger, als jene des Consortiums „Baron Schwarz, Baron Klein, Redlich & Berger und Fritz Müller".

Wie schon Eingangs erwähnt, war durch die Trennung der Arbeit in 2 Bauloose eine regere Concurrenz angestrebt, und war diese Massnahme einer solchen auch ganz günstig. Um so mehr

musste es daher befremden, dass nur 3 Offerten einliefen und sich so viele bewährte und tüchtige Unternehmer von einem Unternehmen so ganz zurückgezogen hatten und ferne hielten, zu dessen Uebernahme sie sowohl durch reiche technische Erfahrungen und erprobte Leistungsfähigkeit, als auch pecuniäres Vermögen vollkommen berufen gewesen wären. Ja selbst der Umstand, dass Firmen ersten Ranges, wie Baron Schwarz und Baron Klein nicht nur untereinander, sondern noch mit kleineren Firmen Verbindungen eingingen, berechtigt zu mancherlei Fragen nach den Ursachen einer so eigenthümlichen Erscheinung, welche in den Tagesblättern denn auch nach den verschiedensten Richtungen und verschiedenstem Standpunkte betrachtet und besprochen wurde und auch zu offenen und versteckten Angriffen auf die K. K. Staatsbaudirection Anlass gab.

Auf diese Auseinandersetzungen einzugehen, kann nicht Gegenstand dieser Betrachtung sein.

Viel wichtiger erscheint die Frage, ob durch die erfolgte Vergebung der Arbeiten an die Unternehmer „Gebrüder Lapp und Giacomo Ceconi“, bei der eminenten Wichtigkeit dieses Baues und mit Rücksicht auf die zu gewärtigenden Schwierigkeiten, auch die Gewähr für die exacte und fachmännisch tüchtige und richtige Bauausführung und Ueberwindung aller Schwierigkeiten geboten ist.

Um nun auf objectivem Wege zu einer Antwort auf diese Frage zu gelangen, erscheint es mir am zweckdienlichsten, in Kürze alle die von den Erstehern bisher auf diesem Gebiete vollführten Leistungen zu recapituliren.

Seit bereits 25, 20 und 15 Jahren erscheinen die Brüder Jakob, Daniel und Louis Lapp auf dem Felde des Eisenbahnbaues in Oesterreich mit bestem Erfolge thätig und haben die Strecken: Gröschelmauth - Znaim der Oesterreichischen Nordwestbahn, Tetschen-Mittelgrund der Elbethalbahn nebst dem in dieser Strecke befindlichen Tunnel unter Bewältigung ganz abnorm schwieriger Verhältnisse, Reichenberg - Friedland der Südnorddeutschen Verbindungsbahn und den im Zuge dieser Strecke befindlichen Heinrichtunnel, wobei dieselben zum ersten Male in Oesterreich die Burleigh'schen Bohrmaschinen mit comprimirter Luft angewendet haben, ferner Lieboch-Wies der Graz-Köflacher Bahn in Ausführung gebracht, während Jakob Lapp derzeit noch die Linie Sissek-Novi baut. Es darf nicht unerwähnt bleiben, dass die jüngeren Brüder Lapp nebst reichen Erfahrungen im Eisenbahnbau auch über einen reichen Fonds theoretischen technischen Wissens verfügen und als vorzügliche Constructeure gelten. Deren Compagnon Giacomo Ceconi hat beim Bau der Linien Eisenstein - Deggendorf, Tarvis - Pontafel, bei den bisher fertig gestellten Installationsarbeiten am Arlbergtunnel (Ostseite) und in früheren Jahren bei den verschiedensten Eisenbahnbauten, hauptsächlich aber bei der Südbahn sich als tüchtiger, verlässlicher Unternehmer bestens bewährt und blickt auf eine mehr denn 20jährige erfolgreiche Bauthätigkeit zurück.

Unter diesen Verhältnissen ist wohl anzunehmen, dass die vereinigten Unternehmer auch bei dem ihnen nun übertragenen so wichtigen Bau des Arlbergtunnels das sich während einer mehr als zwanzigjährigen reellen Thätigkeit und bestem Streben erworbene Renomée nicht nur vollkommen zu wahren wissen, sondern auch das in sie gesetzte Vertrauen nach jeder Richtung rechtfertigen werden.

Dass dieselben in diesem ihrem Streben auch durch die Organe der K. K. Staatsbaudirection in richtiger, verständnissinniger Erfassung der gemeinschaftlichen Aufgabe kräftigst unterstützt und diese Behörde gerade während dieser Bauausführung die ihr in dieser Richtung gemachten Vorwürfe treffend widerlegen werde, ist als selbstverständlich vorausgesetzt. —m.—

Leistungen in der Geleisumgestaltung auf den Amerikanischen Eisenbahnen. *)

So Manches auch die dienstliche Schulung und das Disciplingefühl der Amerikanischen Eisenbahnpersonale hie und da zu wünschen übrig lassen mag, so enorm ist die Leistung derselben bei allen Gelegenheiten, wo die von den Eisenbahnverwaltungen principiell, sorgsam entwickelte und gepflegte, selbstständig erwägende Thätigkeit, die Initiative des einzelnen Mannes, in Geltung zu treten hat.

Diese Thatsache kam im Juni dieses Jahres in überaus drastischer Weise, die selbst in Amerika, wo man der technischen Wunder nicht ungewohnt ist, bei der Umgestaltung der Geleise der Newyork-, Pennsylvania- und Ohioeisenbahn, aus solchen von 6 Fuss Spurweite in normalspurige (4 Fuss 8½ Zoll Weite) zur Erscheinung.

Wie uns die Vorgänge in einem Deutschen Mittelstaate vor einer Reihe von Jahren vor Augen geführt haben, gehört die Abänderung der Spurweite einer im vollen Betriebe befindlichen Eisenbahn, die mit einer Umgestaltung sämmtlicher Locomotiven, Wagen, Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben etc. verknüpft ist, zu den schwierigsten Aufgaben, welche der Eisenbahntechnik gestellt werden können. Die günstigst mögliche Lösung derselben erfordert eben so viel reife Erwägung, klare Disposition, Voraussicht, Energie und Freiheit der Action Seitens der leitenden Techniker, als aufopfernde Arbeitsleistung eines zu selbstständiger Thätigkeit herangebildeten Personals.

Solche kühne Umgestaltungen sind in Amerika seit dem Jahre 1869, wo die Spurweite der Windsor-Annapolisbahn (Canada) von 5 Fuss 6 Zoll auf die normale reducirt wurde, auf der Tagesordnung geblieben. Die Spur der Great Western von Canada wurde 1874 auf das normale Mass gebracht.

Das Signal für die Ausführung von dergleichen Arbeiten in unglaublich kurzer Zeit aber hat im Jahre 1875 der Cheftechniker der Grand-Trunk of Canadabahn, J. Hannaford, mit seinem Umbau einer Geleisstrecke dieser Bahn von über 400 Englischen Meilen Länge in 27 Stunden gegeben.

In keinem Lande machen sich solche Umbauten dringender erforderlich als in den Vereinigten Staaten und Canada, wo ein Geleisnetz von weit über 150 000 km Länge mit nicht weniger als 9 verschiedenen, innerhalb 6 und 2 Fuss liegenden Spurweiten, ausgeführt ist.

Diese, bei dem jenen transatlantischen Völkern eigenen praktischen Sinne, auffällige Erscheinung findet ihre Erklärung in der Geschichte der Entstehung des Amerikanischen Eisenbahnwesens, dessen einzelne Bahncomplexe, zum Theil durch Distanzen, die der von Moskau nach Paris gleichkommen, getrennt, zu möglichst energischer Förderung der zeitweiligen Interessen der Staaten, denen sie dienten, geschaffen wurden. Man überliess, dabei die Interessen der damaligen Gegenwart im Auge, die Massnahmen, welche zum einstmaligen Zusammenschluss dieser Complexe erforderlich werden mussten, der Zeit, wo ihre Nothwendigkeit eintreten würde.

Und jetzt werden diese Massnahmen da, wo sich die Herstellung der Spurgleichheit vortheilhafter zeigt als das Fortbestehen des dermaligen Zustandes, mit eben so viel constructivem als organisatorischem Talente seitens der Ingenieure, als Ausführungsbegabung seitens des Arbeiterpersonals getroffen. G. Hannaford hatte 1875 die Spurweite einer Geleisstrecke, deren Länge der Distanz zwischen Berlin und Frankfurt a/M. fast gleichkommt, auf jener genannten Canadischen Bahn von Freitag, 3. October 1875, früh 9 Uhr an, bis Sonnabend, den 4. October, Mittags 1 Uhr, durchgeführt; zwischen dem Abgange des letzten Zuges auf der Breitspur und dem des ersten auf der Normalspur hatten in der That nur 22 Stunden gelegen.*) Der kühne Techniker erzählte später, dass der Betrag der Wetten, die für und wider das Gelingen seines Vorhabens am 3. October zwischen dem Ontariosee und dem Lorenzostrome gemacht wurden, 20 Mal höher gewesen sei, als der Preis seiner ganzen Arbeit. Es lässt sich nun nicht läugnen, dass solche Ausführungen in Amerika insofern mit weniger Schwierigkeiten verknüpft sind, als sich die Umgestaltung der Fuhrwerke, die dort sämmtlich unabhängige Untergestelle haben, leichter vollzieht als in Europa, wo Wagenkästen und Gestelle ein weit schwerer trennbares Ganze bilden. Es genügt dort eine Anzahl in die neue Spur passender Drehgestelle parat zu halten, um schnell zur Disposition über einen beträchtlichen Wagenpark von dieser Spur zu kommen. Das Colonialparlament in Canada hat, durchdrungen von der Wichtigkeit der Spurausgleichungen, in mehreren Fällen die Beschaffung der neuen Untergestelle aus Staatsmitteln votirt.

Die mehrfache Wiederholung dieser Arbeit hat für das Verfahren sogar ein Wort in der Amerikanischen Sprache bilden lassen: „narrowgauging“, das mit „Spurabminderung“ übersetzt werden kann.

Die früheren Ausführungen wurden aber sämmtlich durch die Leistung des Cheftechnikers der Ohio- und Mississippibahn, J. C. Lovett, der sich durch ähnliche Arbeiten schon den Beinamen eines „Pioniers der Spurabminderung“ erworben hatte und des Personals der Newyork-, Pennsylvania- und Ohiobahn in Schatten gestellt, die den Gegenstand vorliegender Notiz bildet.

Mir durch Güte des Secretärs der „Gesellschaft der Civil-Ingenieure“ zu Newyork, Mr. Bogarts, im Juli d. J. an Ort und Stelle zugegangenen detaillirten Nachrichten über diese neue Monstreleistung der Amerikanischen Technik entnehme ich die nachstehenden Details.

Die Verwaltung der Bahn, die ursprünglich die „Atlantic- und Great Western“ hiess, hat schon 1872 die Umwandlung der Spur derselben von 6 Fuss Weite in die normale (4 Fuss 8½ Zoll) geplant, konnte dieselbe aber aus finanziellen Rücksichten nicht zur Ausführung bringen.

Das schnelle Aufblühen der Unternehmung liess dieses Jahr die Arbeiten wieder in Erwägung nehmen und den Beschluss fassen, dieselben mit so grosser Energie und so bedeutsamen

*) Wir entnehmen die nachstehende Mittheilung einem von M. M. v. Weber unter der Aufschrift: „Gute Stücke Eisenbahnarbeit“ in der „Nat.-Ztg.“ publicirten Aufsatz.

**) Der Verfasser hat eine eingehende Darstellung dieser merkwürdigen Ausführung in seiner Schrift „Schauen und Schaffen“ (Stuttgart, Hallberger) p. 73 gegeben.

Mitteln durchzuführen, dass die Unterbrechung des Betriebs auf ein Minimum reducirt werde. Die Verwaltung gab dem ausführenden Ingenieur Mr. Lowett freie Hand für die zu treffenden Massnahmen, wohl begreifend, dass selbst ein beträchtlicher Aufwand für die Beschleunigung derselben reichlich durch die Abkürzung der Betriebsstörung aufgewogen werde.

Der leitende Ingenieur begann damit, seine „Road Masters" (etwa „Bahnmeister" zu übersetzen) zu versammeln und mit diesen, die Bahnarbeiten aus unmittelbarster Praxis kennenden Männern, die zu treffenden Massnahmen in freier Berathung festzustellen. Dies „Mitrathen" sicherte ihm die volle Hingebung dieser wichtigen Leute an das „Mitthaten", wenn es zur Sache kam.

Es wurde aus verschiedenen, triftigen technischen Gründen, unter denen die Gleichbelastung der Schwellen obenan stand, beschlossen, beide Schienenstränge der Geleise nach innen zu rücken, obwohl sich dadurch das Arbeitsmass vermehrte.

Für die eigentliche Schnellarbeit wurden folgende Vorbereitungen getroffen:

1. Sämmtliche Schwellen wurden für die neue Spur eingekämmt;
2. die inneren Nägel für die neue Spur wurden geschlagen;
3. die Leit- und Hauptgeleisschienen der Kreuzungen wurden durchgeschnitten und provisorisch mit Bolzen zusammengeschlossen;
4. die Weichenstangen wurden verstellbar gemacht, um schleunig der neuen Spur angepasst und ohne Versetzung der Bewegapparate manipulirt werden zu können;
5. kürzere Schienen wurden mit Zwischenräumen in den Aussenstrang eingeschaltet, die dessen nöthige Verkürzung gestatteten;
6. die Brücken, Drehscheiben etc. wurden für das Zusammenrücken der Stränge vorgerichtet;
7. das Gleiche geschah auf den Kreuzungen der Strassen und Bahnen.

Endlich wurden die Fahrzeiten am letzten Tage des Betriebs, wo nur noch einige personenführende Züge circulirten, wesentlich verlängert und während dieser langsamen Befahrung ungefähr zwei Drittel aller inneren Nägel gelockert, so dass sie leicht entfernt werden konnten.

Diese Vorbereitungen wurden mit solcher Präcision und Wohlüberlegtheit seitens des unteren Personals ausgeführt, dass am Tage der Umlegung keine Schiene ausgewechselt oder verkürzt, irgend eine Arbeit zu den Betriebsvorrichtungen ausgeführt, oder ein Spurmass angelegt werden musste.

Die Strecke, deren Spur umgestaltet werden sollte, hatte in den Hauptgeleisen eine Länge von 355 km, in den Nebengeleisen von 72 km (circa 57 Meilen). Zu der Arbeit wurden 2 500 ausgewählte Geleisarbeiter verwendet, unter denen sich 1 000 von Nachbarbahnen geliehene, besonders tüchtige befanden. Die Bahn wurde für die Arbeit in Abtheilungen von 5 Englischen Meilen (8 km) Länge getheilt, und an jedem Ende jeder solchen Section ein Corps von 22 Geleisarbeitern nebst 2 Laufburschen (zum Herbeischaffen der Nahrungs- und Stärkungsmittel, die den Arbeitern überaus reichlich von der Verwaltung und der Bevölkerung in der Nachbarschaft der Bahn geliefert wurden) postirt, die sich nach der Mitte hin entgegen arbeiten sollten. Dem auf jeder Section die Mitte zuerst erreichenden Corps war eine splendide Belohnung zugesichert.

Auf den Stationen waren natürlich die Arbeitskräfte vermehrt.

Die Arbeiten wurden in jedem solchen Corps unter einem Vorarbeiter wie folgt vertheilt: 4 Mann zogen Nägel; 1 Untervorarbeiter schlug abgebrochene Nägel durch und verpflockte die Löcher; 6 Mann schoben mit Hebebäumen und Brecheisen die Geleisstränge, deren Schienenverbindung nicht gelöst worden war, bis an die vorher massrichtig eingeschlagenen Innennägel zusammen. — 4 Mann schlugen diese Innennägel fest. 6 Mann schlugen die Aussennägel. Solch ein Corps aus erfahrenen, in dieser Art von Arbeit geübten Männern mit einem guten Vorarbeiter bestehend, konnte, wie angestellte Versuche ergaben, die Spur einer, wie oben angegeben, vorbereiteten Geleisstrecke von 1,3 km Länge pro Stunde umgestalten. Viele brachten es sogar bis auf 1,5 und sogar 1,75 km pro Stunde. Doch wurde dies Mass von Schnelligkeit bei der Arbeit selbst nicht in Anspruch genommen, wo die umgestaltete Strecke blos $^4/_5$ km pro Corps und Stunde betrug.

Nicht weniger umfassende und wohl erwogene Anordnungen als das Bahnbaudepartement der Bahn hatte die Betriebs- und Maschinenverwaltung derselben bei der bedeutsamen Unternehmung zu treffen.

Es war zunächst hier dafür zu sorgen, dass im Augenblicke des Beginns der Arbeit, 4 Uhr Morgens des 22. Juni d. J., alles Betriebsmaterial der breiten Spur auf Stationen angelangt war, wo dessen Umgestaltung bewirkt werden konnte, oder sich doch aus den Hauptsträngen entfernt hatte. Etwa verspätete Züge sollten in das nächste beste Nebengeleis einfahren und dort bis auf Weiteres verbleiben. Hingegen war auf allen Stationen, auf improvisirten Normalspurnebengeleisen hinreichendes Normalspurmaterial an Locomotiven, Wagen etc. zum sofortigen Beginn einer vollständigen Betriebsführung parat zu halten. Ein sorgsam ausgearbeiteter Fahrplan hatte das Ende der Breitspur- und den Beginn des Normalspurbetriebs zu reguliren. Das Signal zum Beginn der Arbeit sollte durch den letzten die Bahn entlang gehenden Zug auf breiter Spur gegeben werden.

Die Arbeitercorps waren, die ganze Bahn entlang, schon vor Tagesanbruch aufgestellt und in der Nähe der Orte hatte sich ein zahlreiches Publikum eingefunden, welches seine Spannung in Betreff des Ausgangs der Sache lebhaft kundgab. Als nun im Morgengrauen jener letzte Breitspurzug mit seinen 2 rothen Laternen und 2 rothen Flaggen herankam, wurde er mit allgemeinem „Hurrah" begrüsst, und im Moment, nachdem er passirt war, fielen die Arbeitercorps über die Geleise mit einer Lebhaftigkeit her, die nur mit der dabei entwickelten Geschicklichkeit zu vergleichen war.

Einer der leitenden Ingenieure der Bahn, Charles Latimer, schrieb darüber:

„Ich sah niemals Menschen eine Arbeit mit solcher Energie, so intelligenter Kraft angreifen. Jeder that sein Aeusserstes. Die zusammen Arbeitenden glichen Wettrenngespannen, die sich, ohne Eifersucht, zu überholen suchten. Wenn ein an richtiger Stelle stehender Mann bemerkte, dass sein Nachbar der Bessere für seinen Posten war, so trat er unaufgefordert und willig zurück und an dessen Arbeit. Wir alle können stolz auf diese Leistung, müssen es aber auf unser Arbeitercorps sein."

Die Arbeit hatte um 4 Uhr Morgens begonnen und um 9 Uhr ging das Signal von der zuletzt vollendeten Section ein, dass die Bahn auf der ganzen Strecke normalspurig und — fertig sei.

Der erste Schmalspurzug verliess Leavittsburgh um 9 Uhr 5 Minuten, so dass die Bahn, für einen Spurumbau auf einer Streckenlänge, die der Distanz von Berlin nach Dirschau gleichkommt, genau nur 5 Stunden gesperrt gewesen war.

Parallel mit diesen Leistungen in der Geleisumgestaltung laufen andere in der Adoptirung der Fuhrwerke für solche umgeänderte Bahnen und in der Wiederherstellung von Bauwerken. Für jede von beiden Gattungen von Arbeiten möge hier nur ein Beispiel für viele stehen.

Die Ohio-Falls-Wagenbaugesellschaft wandelte im September 1878 einen Wagenzug, der dem bekannten Londoner Circus von Howes gehörte und dessen Räder die Normalspur hatten, für die Circulation auf den fünffüssigen Bahnen in Georgia um. Die Wagen, 42 an der Zahl, mussten auseinander genommen und wieder zusammengesetzt, die Bremsen und viele Wagentheile geändert, 336 Räder abgezogen und wieder aufgedrückt, 168 Achsen umgestaltet werden.

42 Stunden, nachdem der Zug der Fabrik behändigt worden war, wurde er den Eigenthümern zum Dienst auf Fünffuss-Spurbahn fertig wieder überwiesen.

Am 6. Mai 1875 brannte eine der kühnsten Holzbrücken Amerikas, der berühmte Portageviadukt über den Geneseefluss in der Nähe der Fälle ab. Es fehlten noch 14 Tage an einem Vierteljahre nach dem Brande, da wurde die neue eiserne, ungemein solid hergestellte Brücke an derselben Stelle feierlich eröffnet.

Dieselbe, 800 Fuss lang und mit der Fahrbahn 235 Fuss hoch über dem Flusse liegend, wurde, einschliesslich der Projectverfassung u. s. w., in genau 11 Wochen ausgeführt.

Ueber die Entwickelung des Eisenbahnnetzes der Erde.*)

Als der Verein für Eisenbahnkunde vor etwas mehr als einem Jahre ein Gedenkfest der ersten vor 50 Jahren von George Stephenson construirten, für den grossen Eisenbahnverkehr brauchbaren Locomotive feierte, hätte er ebenso gut ein Jubelfest der 100 000 Locomotive feiern können; denn nicht blos so viel, sondern noch mehr Locomotiven liefen damals schon auf sämmtlichen Eisenbahnen der Erde. Anfang 1829 so gut wie noch keine Eisenbahnen, Anfang 1879 hingegen beinahe 350 000 km mit 105 000 Locomotiven, 210 000 Personenwagen und 2 450 000 Güterwagen, die zusammen einen Capitalaufwand von 80 000 Millionen oder 80 Milliarden Mark repräsentiren und eine noch erheblich grössere Summe, wenn man die Anschaffungskosten der Schwellen und Geleise, der Locomotiven und Wagen hinzurechnen wollte, die zwischenzeitig schon abgenutzt und ausrangirt worden sind! Eine Erfindung, die in so kurzer Zeit eine so grosse Verbreitung gefunden, so viel Capitalmittel sich dienstbar gemacht hat, muss unbedingt als eine der grossartigsten, welche die Welt je gekannt, bezeichnet werden. Um sie zu würdigen und zu verstehen, muss man sich klar machen, was überhaupt eine Erfindung genannt zu werden verdient. Im technischen Sinne verdient nur Das den Namen einer Erfindung, was im Vergleich zu dem vorausgegan-

*) Wir glauben diesen Vortrag des Herrn Geheimrath Dr. Engel im Verein für Eisenbahnkunde nach der Publication des Vereins ausführlicher mittheilen zu sollen, als in dem kurzen, in No. 96 v. J. abgedruckten Auszug. Die Redaction.

genen oder nebenhergehenden Mittel zur Befriedigung des gleichen oder ähnlichen menschlichen Bedürfnisses Zeit, Kraft und Raum spart, was also den unerschöpflichen Fonds der Natur besser als bisher auszunutzen gestattet.

Inwiefern thun dies die Eisenbahnen?

Schon vor 15 Jahren oder noch früher habe ich an dieser Stelle in einem Vortrage über die Grenzen des Erfindungsgeistes im Transportwesen ausgeführt, dass jeder Transport jeder Art, in der Gegenwart, wie in der Vergangenheit und Zukunft, gebunden sei an eine Kraft, an ein Fahrzeug und an einen Weg. Je vollkommener diese Elemente des Transports, desto vollkommener dieser selbst. Bei den Eisenbahnen trafen für ihre Zeit höchste Vervollkommnungen des Weges und der Kraft und auch der Fahrzeuge zusammen. Wie sehr hierfür an Zeit gespart wurde, das belegen u. A. folgende Zahlen:

Zur Zurücklegung einer Weglänge von 5 000 km auf 11 von Paris ausgehenden Strassen wurden von den Personenposten am Ende des 18. Jahrhunderts gebraucht 1 478 Stunden, 1814 noch 1 158, 1830 dagegen nur noch 764 Stunden. Im Jahre 1848 befuhren diese Wege Messagerien und Malleposten zugleich; jene brauchten 524, diese, das vollkommenste von Pferdekraft gezogene Communicationsmittel, nur 343 Stunden. 1879 waren sämmtliche Endorte obiger Strassen mit Paris durch Schienenstrassen von zusammen 5 391 km Länge verbunden. Die darauf mit 43,4 km pro Stunde verkehrenden Eisenbahnzüge legten die Strecke in 124 Stunden zurück; bei 50 und mehr Kilometer Geschwindigkeit pro Stunde also etwa in 100 und bezw. weniger Stunden.

Was die Kraft anlangt, so werden im grossen Durchschnitt für 1 ℳ mittelst Locomotiven 224,5 tkm, mittelst Pferden aber nur 8,5 tkm, mittelst Menschenkraft nur 1,9 tkm fortgeschafft, wobei das Zeitmoment ganz unberücksichtigt geblieben ist.

Unter diesen Umständen ist es kein Wunder, dass die Eisenbahnen die rascheste und allgemeinste Verbreitung fanden und dass sie sich von Jahr zu Jahr riesenhaft ausdehnen. Die durch sie bewirkten Ersparnisse sind in der That auch ganz gewaltige und lassen sich an der Hand der Preussischen Eisenbahnstatistik leicht nachweisen.

Die wirkliche Gesammtförderung an Gütern auf sämmtlichen Preussischen Eisenbahnen betrug im Jahre 1844 19 603 272 tkm und brachte bei dem Durchschnittssatze von 15 ₰ pro tkm eine Einnahme von 3 466 500 ℳ. Im Jahre 1878 wurden 8 032 576 014 tkm zum Durchschnittssatze von 4,5 ₰ pro tkm befördert und diese ergaben 371 540 309 ℳ. In der Zeit von 1844 bis incl. 1878 war die Förderung auf sämmtlichen Preussischen Bahnen 87 087 549 083 tkm bei einer Einnahme von 4 690 985 774 ℳ. Nimmt man nun an (und die Berechtigung zu dieser Annahme habe ich in meiner unlängst erschienenen Schrift „das Zeitalter des Dampfes" nachgewiesen), dass von dem Dampftransport und da, wo er noch nicht Platz gegriffen, auch heut noch durchschnittlich 27 ₰ pro tkm (1 Sgr. pro Meile und Centner) Fracht gezahlt wurden bezw. werden, so würde die Beförderung jener 87 087 549 083 tkm einen Aufwand von 23 252 375 572 ℳ verursacht haben. Die Erfindung der Eisenbahn hat also dem Preussischen Volke allein in der Zeit von 1844 bis 1878 einen Gewinn von 18 561 389 798 ℳ gebracht. Hierbei ist auf Zeitersparniss deshalb keine Rücksicht genommen, weil die Eisenbahnen beim Gütertransport oft ziemlich lange Lieferfristen setzen. Dagegen tritt bei dem Personentransport die Zeitersparniss um so mehr in den Vordergrund, während hier die Frachtersparniss gering ist.

In der nämlichen Zeit von 1844 bis 1878 wurden auf den Preussischen Bahnen 53 074 166 920 pkm befördert. Der Fahrpreis war 1844 4,50 ₰ und 1878 noch 3,59 ₰ pro pkm. Die Gesammteinnahme betrug (zusätzlich der Gepäcküberfrachteinnahme) in diesen 35 Jahren 2 030 302 847 ℳ. Für Pferdefuhrwerke ist der mittlere Fahrpreis pro Person und Meile auf 40 ₰ oder pro pkm auf 5,33 ₰ anzunehmen. Für jene Zahl von pkm würden also 2 830 622 231 ℳ auszugeben gewesen sein; die Frachtersparniss hat mithin 800 319 384 ℳ betragen. Hierzu kommt jedoch die Zeitersparniss. Der Zeitverbrauch zur Zurücklegung jener mehr als 53 Milliarden pkm belief sich bei 50 km in der Stunde für die gesammten gefahrenen Personenkilometer auf 1 061 483 340 Stunden. Der Werth dieser Zeit ist aus verschiedenen, im „Zeitalter des Dampfes" weiter entwickelten Gründen auf 10 ₰ pro Person und Stunde, mithin auf 106 148 335 ℳ zu veranschlagen. Da mit andern Transportmitteln zur Beförderung der genannten Personenkilometer aber der zehnfache Zeitaufwand zum Werthe von 10 ₰ pro Stunde nöthig gewesen wäre, so betrug die Geldersparniss durch Zeitersparniss beim Eisenbahntransport thatsächlich 955 335 005 ℳ und die gesammte Ersparniss durch billigere Fracht und kürzere Zeit 1 755 654 389 ℳ.

Wie in Preussen, so geschah es anderwärts auch. Ueberall überaus beträchtliche Ersparnisse an Zeit und Arbeitskraft der Bevölkerung. Natürlich sind diese Ersparnisse nicht in die Sparbüchse gebracht und als baares Geld zurückgelegt worden. Aber die Dienste sind durch die Eisenbahnen geleistet und Das, was sie weniger gekostet, ist für andere nützliche und nutzbringende Verwendungen frei geworden, zunächst und zumeist für die Anlage von Eisenbahnen selbst, denn wenig andere Geschäfte hätten für die Bevölkerung lucrativer sein können. Man muss hierbei freilich zwischen finanzieller Rentabilität und volkswirthschaftlichem Nutzen der Eisenbahnen unterscheiden. Eine Eisenbahn braucht nicht immer zu rentiren und ihr Nutzeffect kann dessenungeachtet ein erheblicher sein, wie bis zu einem gewissen Grade auch das Umgekehrte möglich ist. Allein es ist ebenso wenig ausgeschlossen, dass Eisenbahnen weder finanziell rentabel, noch volkswirthschaftlich nützlich sind; dann ist ihr Betrieb sogar schädlich und für die Unternehmer, gleichviel ob Staaten oder Private, ruinös. Der volkswirthschaftliche Nutzeffect einer Bahn ist diejenige positive Grösse, welche von der wirklichen Bruttoeinnahme aus Güter- und Personenverkehr übrig bleibt, nachdem 1. die Productionskosten (d. h. sämmtliche Betriebsausgaben und eine fünfprocentige Verzinsung des Anlagecapitals) abgesetzt, 2. aber die sog. indirecten Ersparnisse aus dem Güter- und Personenverkehr zu diesem Reste hinzugefügt worden sind. Die indirecte Ersparniss ist die Summe der zu Geld veranschlagten Vortheile aus Fracht- und Zeitersparniss bei Beförderung der auf der Bahn gefahrenen Personen- und Tonnenkilometer. Man kann den volkswirthschaftlichen Nutzeffect einer Bahn sowohl für den Zeitraum eines Jahres als auch für die ganze Dauer oder endlich jede beliebige Zeitstrecke feststellen. In der mehrfach erwähnten Schrift „Zeitalter des Dampfes" findet er sich für eine grosse Menge von Preussischen und nicht Preussischen Bahnen berechnet und mitgetheilt; er charakterisirt den Werth der einzelnen Bahnen äusserst scharf.

Dieser volkswirthschaftliche Nutzeffect ist der eigentliche und wahre Mehrer der Eisenbahnen. Wie sollte es sonst möglich gewesen sein, innerhalb eines Zeitraums von 50 Jahren 80 Milliarden Mark auf dieselbe in allen Ländern der Erde zu verwenden, wobei noch zu berücksichtigen ist, dass über ⅔ dieser Summe auf die letzten 20 Jahre allein fallen!

Es lässt sich graphisch nachweisen, dass die Eisenbahnen sich im wahrsten Sinne des Wortes selbst, d. h. durch die von ihnen hervorgebrachten Ersparnisse gebaut haben, wobei folgende Voraussetzung gestattet sein möge. Der Eisenbahnbau schreite von seinem Beginn 30 Jahre hindurch fort. Im ersten Jahrzehnt werden Bahnen 1. Ranges gebaut, d. h. solche, die 400 000 Thlr. pro Meile kosten, deren Betrieb aber einen Reinertrag von 100 000 Thlr. pro Meile gewährt. Im zweiten Jahrzehnt sind nur Bahnen zu bauen, die 600 000 Thlr. pro Meile kosten und nur 80 000 Thlr. pro Meile ertragen; im dritten Jahrzehnt kann sich der Bau nur noch auf solche Bahnen werfen, welche 800 000 Thlr. pro Meile kosten und nur 60 000 Thlr. pro Meile netto einbringen. In jedem Jahre wird das Erträgniss sämmtlicher gebauten und betriebenen Bahnen sofort wieder auf neue Bahnen des dem Jahrzehnt entsprechenden Ranges verwendet. Wie entwickelt sich nun das Bahnnetz? Am Ende des 1. Jahrzehnts sind 28,29 Meilen Eisenbahnen 1. Ranges, im 2. Jahrzehnt 425,46 Meilen 2. Ranges, im 3. Jahrzehnt 3 090 Meilen 3. Ranges, in Summe aber 3 544,36 Meilen 1., 2. und 3. Ranges vorhanden und es sind 2 729 856 800 Thlr. auf dieselben verwendet worden. Nun ist ja in Wahrheit der Bau nicht in dieser regelmässigen Weise und dieser starken Progression vorgeschritten, (die Preussischen Eisenbahnen repräsentirten am Ende des Jahres 1878 ein Capital von 4 892 Millionen Mark), es mögen auch nicht sämmtliche Ersparnisse aus den Eisenbahnen diesen wieder zugeflossen sein, allein es ist ganz gleichgültig, ob die Mittel ihnen auf directem oder indirectem Wege zugeführt wurden; die Eisenbahnen entstanden und leisteten ihre Dienste durch Verbilligung der Frachten, Aufschliessung der Naturschätze in entfernteren Gegenden u. s. w.

Auf eine andere wie die geschilderte Weise lässt sich die Beschaffung der Milliarden, die schon bis jetzt auf die Eisenbahnen verwendet wurden, nicht erklären. Wo und wie sollten sie auch vorräthig gewesen sein? Allerdings muss die menschliche geistige und körperliche Arbeit die Bahnen durch den Betrieb befruchten; denn unbetrieben sind sie ein todtes Werkzeug, betrieben aber ersparen sie den Menschen unaufhörlich Zeit, Raum und Kraft. Andererseits nimmt ihr Bau und Betrieb aber auch eine Menge Kraft in Anspruch. Herrschten auf sämmtlichen 350 000 km Bahnen der Erde die nämlichen Verhältnisse wie auf den Preussischen Bahnen, so würden zum Betrieb 3 500 000 Personen nöthig sein und diese jährlich die Summe von rund 3 500 Millionen Mark an Gehältern und Löhnen empfangen. Der Bau dieser 350 000 km Bahnen hat, bei der jährlichen Löhnung je eines beim Bau Beschäftigten mit 1 000 ℳ, 64 000 Millionen Mark zum Umsatz gebracht und 64 Millionen Arbeitsjahre oder das Dreihundertfache an Arbeitstagen eines Beschäftigten (wenn dieser die Bahnen hätte bauen können) in Anspruch genommen. Welche Erfindung kann sich mit dieser messen?

Aus dem Deutschen Reich.

Berlin, 10. Januar. (Politische Wochenschau. Entwurf, betreffend die finanziellen Eisenbahngarantien. Die Folgen der Verstaatlichung Preussischer Privatbahnen in Bezug auf die Badischen Staatsbahnen. Oldenburgische Staatsbahn. Posen-Creuzburger Eisenbahn. Personenverkehr. Rescript, betreffend die Beschleunigung der Correspondenz der Königlichen Eisenbahnbehörden mit dem Publikum. Rescript, betreffend Einrichtung und Benutzung von Dienstcoupés. Erlass, betreffend Verwendung technischer Eisenbahnsecretäre und Zeichner im Staatseisenbahndienst. Bromberger Eisenbahndistrictsconferenz. Westholsteinische Bahn. Oder-Spreecanal. Regulirung des Weichselstromes. Verspätungen im November.)

Der Preussische Landtag hat am Sonnabend seine Sitzungen wieder aufgenommen und sich gleich in der ersten Sitzung mit einer Eisenbahnvorlage, und zwar derjenigen betreffend die finanziellen Garantien der Eisenbahnen, beschäftigt. Die Abgeordneten Büchtemann, Kieschke und Rickert legten dar, dass der Nutzen, welchen man sich von diesem Gesetze versprechen darf, nicht so erheblich sei, als man auf manchen Seiten erwartet, ja dass gegen dasselbe auch constitutionelle Bedenken in das Feld geführt werden könnten. Die Redner von der Rechten beschränkten sich darauf, zu erwidern, dass die Vorlage die Einlösung eines im Vorjahre gegebenen Versprechens sei. Herr v. Benda verhehlte nicht, dass er eine Vereinfachung des sehr complicirten Mechanismus für geboten halte und auch der Finanzminister gab zu erkennen, dass ihm Abänderungen willkommen sein würden. Die Vorlage ging nicht an die Eisenbahncommission, sondern an die Budgetcommission, in welcher die constitutionellen Gesichtspunkte auf die meiste Berücksichtigung hoffen dürfen. — In der nächsten Woche sollen die Berathungen des Volkswirthschaftsrathes beginnen, und gegen Ende des Monats nehmen die entscheidenden Ministerconferenzen des Bundesrathes ihren Anfang. Wir stehen also jetzt auf der Höhe der politischen Saison. Zwischen den Abgeordneten haben bereits Vorbesprechungen über die noch in dieser Session zu berathenden, wichtigeren Gegenstände, so vornehmlich über das neu eingebrachte Verwendungsgesetz stattgefunden. Fast auf allen Seiten und nicht zuletzt auf conservativer resp. freiconservativer Seite hört man gewichtige Bedenken gegen die Erledigung des Verwendungsgesetzes noch im Laufe dieser Session aussprechen; es wird hervorgehoben, dass eine Anzahl wichtiger Gesetze noch durchzuberathen ist, und sogar von regierungsfreundlicher Seite bemerkt, man möge den Abgeordneten Zeit und Musse lassen, um die so schwer zu lösenden Probleme der Steuerreform in aller Ruhe zu studiren und diese Steuerreform für die nächste Session sich vorbehalten. — Ueber die Absichten der Regierung in Betreff der am 13. d. eintretenden 10 procentigen Russischen Zollerhöhung verlautet noch nichts; in der Presse tritt immer lebhafter die Warnung auf, erst wohl zu überlegen, ob der Zollkrieg nicht vielleicht mehr schaden könne, als die Zollerhöhung. Eine bedauerliche Erbschaft ist die Aussichtslosigkeit der Verhandlungen über den Handelsvertrag mit Oesterreich. Es finden gegenwärtig in Wien Ministerconferenzen statt, an welchen beide Reichshälften betheiligt sind. Den Gegenstand der Verhandlungen bildet unter Anderem auch die Frage des künftigen zollpolitischen Verhältnisses Oesterreich-Ungarns zu Deutschland. Wie bekannt, bestehen in dieser Richtung zwischen Cis- und Transleithanien noch wesentliche, prinzipielle Differenzen, die beglichen sein müssen, bevor von der Feststellung der Grundlage für die Deutsch-Oesterreichischen Handelsvertragsverhandlungen die Rede sein kann. Die Hauptdifferenz bildet die von Cisleithanien für unerlässlich erklärte und verlangte vorhergängige Erhöhung des Oesterreichischen Zolltarifs; dabei verlangt die Oesterreichische Regierung Erhöhungen besonders auf Textil- und Eisenwaaren, wofür Ungarn Mehlzölle, doch kein Zoll auf Getreide, eingeräumt würden. Die Ungarische Regierung weigert sich bis jetzt, diesen Vorschlägen beizupflichten, weshalb es sehr wahrscheinlich ist, dass zwischen den beiden Regierungen der Monarchie eine Vereinbarung so bald nicht zu Stande kommt. Vorraussichtlich wird der mit Ende 1881 ablaufende Vertrag mit Deutschland etweder durch ein weiteres Provisorium oder durch einen Meistbegünstigungsvertrag ersetzt werden. — Freudig begrüsst wurde die Massregel, welche die diesseitigen Passvisa für auf der Russischen Grenze passirende Deutsche Staatsangehörige aufhebt, während sie für Russische bestehen bleiben. Man glaubt hierin die Eröffnung einer neuen Repressionscampagne auf nicht zollpolitischem Gebiete erkennen zu können.

Die Vorlage, betreffend die Verwendung der Jahresüberschüsse der Verwaltung der Eisenbahnangelegenheiten fand in der bereits oben erwähnten Sitzung des Abgeordnetenhauses von Seiten des Herrn Arbeitsministers folgende Darlegung: „Den ausführlichen Erörterungen gegenüber, welche über diesen Gegenstand im vorigen Jahre in Ihrer Commission und auch hier im Plenum gepflogen wurden, würde es überflüssig sein, heute noch materiell auf die Sache tiefer einzugehen. Ich bin indessen durch einige Bemerkungen der Herren Vorredner genöthigt, einige Punkte zu berühren. Es ist insbesondere von einem derselben hervorgehoben worden, dass die als genügende Reserve angesehene Summe von 1 pCt. auf einer vagen Annahme beruhe. Es ist dies indessen durchaus nicht der Fall. Ich habe im vorigen Jahre in der Commission die Mittheilung gemacht, dass nach einer Aufstellung, welche die Jahre seit 1860 umfasst, die Schwankungen innerhalb der einzelnen Jahre geringfügiger gewesen sind, als man ohnehin annehmen sollte. Die erheblichste Schwankung beläuft sich nach unten 0,75 pCt. des Anlagecapitals, nach oben auf 2,42 pCt., die geringste nach oben auf 0,02 im Jahre 1879/80. Es ist nun ganz richtig, dass, wie der Herr Abgeordnete Kieschke anführt, es sich in dieser Frage nicht darum handelt, die Rentabilität zu ermitteln, die Rücklagen nach der Rentabilität zu ermessen und die letztere auszugleichen, sondern lediglich darum, gegen gewisse Schwankungen, die von der Eisenbahnverwaltung zurückwirkend innerhalb des Staatshaushalts eintreten können, sich in Zukunft sicher zu stellen. Das kann ich ja dem Herrn Abgeordneten Büchtemann zugeben, dass, wenn man das Princip stabilisiren will, man dasselbe auch anderen Verwaltungen gegenüber zur Anwendung bringen kann. Er hat der Bergwerkverwaltung gedacht. Es ist im vorigen Jahre schon erwähnt worden, dass in einem Jahre sich der Ueberschuss belaufen hat auf 54 000 000 und im anderen Jahre auf kaum 9 000 000 *M.* Indessen, meine Herren, wir würden, wenn wir das Princip allgemein annehmen wollten, doch wohl zu weit gehen. Gegenüber dem colossalen Capital, welches in den Staatseisenbahnen steckt und welches auf die Finanzlage des Landes in seinen Ergebnissen von besonders grossem Einfluss ist, erscheint es gerechtfertigt, zu solcher Reserve zu schreiten. Wenn dann bemängelt ist die Höhe der Bemessung des Anlagekapitals, so ist schon von dem Herrn Vorredner ganz richtig gesagt worden, dass man sich ganz klar darüber gewesen ist, im vorigen Jahre in der Commission nicht haarscharf das wirkliche Kapital zu fixiren, sondern dass man gemeint hat, ungefähr das Richtige zu treffen, wenn man die gesammte Staatsschuld als das Anlagekapital der Eisenbahnen annimmt. Es heisst, um das anzuführen, in dem Commissionsbericht wörtlich: „Die Commission glaubt nun, dass es für den Zweck des jetzt zu fordernden Gesetzes, also lediglich für den Zweck, eine Grundlage bei der Verrechnung der Eisenbahnüberschüsse zu gewinnen, nicht wesentlich ist, eine haarscharf nach bestimmten Rechnungsmethoden gefundene Summe zu ermitteln, dass es vielmehr darauf ankommt, dieselbe ungefähr zutreffend zu fixiren" — und es ist vorhin bemerkt worden, dass die Rechnungen, welche über diese Schulden bisher vorgelegt seien, zwischen 1 200 und 1 600 Millionen schwanken, so dass man ungefähr das Richtige treffe, wenn man die Mitte nehme, die gesammte Staatsschuld als Anlagekapital subsummire und das wird wohl auch der Fall sein. Ich glaube deshalb auch wohl, bei dem Satze stehen bleiben zu können, den ich im vorigen Jahre ausgesprochen habe, dass man mit einem Reservefonds in der Höhe, wie er jetzt dem Beschlusse des vorigen Jahres entsprechend vorgeschlagen ist, vollständig ausreichen könnte. Ich habe auch nicht die Besorgniss, dass nach den Erfahrungen, die anderswo gemacht sind, dieserhalb bei uns Nachtheile zu besorgen seien. Der Hr. Abg. Büchtemann hat hingewiesen auf die Schwankungen, welche bei den Sächsischen Staatseisenbahnen eingetreten sind. Es ist ja richtig, dort sind Schwankungeu vorgekommen, aber der Herr Abgeordnete wird sich erinnern, dass diese nicht eingetreten sind innerhalb des alten Netzes, sondern durch den Zukauf von neuen Bahnen, die, wie man sagt, etwas theuer bezahlt wurden; ebenso sind bei den Badischen Staatsbahnen Schwankungen eingetreten, wesentlich durch den Hinzutritt der sehr theuern Schwarzwaldbahn und anderen theuern Gebirgslinien. Also dieses Beispiel würde nicht stimmen und mich nicht schrecken. Was die übrigen Ziffern angeht, die der Hr. Abg. Büchtemann erwähnt hat, so mag es ungefähr richtig sein, was er in Bezug auf diejenige Summe anführt, welche als Rücklage für das Jahr 1880/81 zu betrachten sei. Indessen ich muss mir doch die Prüfung vorbehalten und zwar umsomehr, weil ich gegen einige früheren Angaben, welche bei einer anderen Gelegenheit gemacht wurden, ein gewisses Misstrauen zu schöpfen Veranlassung gehabt habe. Er hat uns gesagt in der letzten Etatsberathung, dass die Differentialtarife in Bezug auf Russisches Getreide nach Berlin auf der Ostbahn noch bestehen, er hat aber übersehen, dass der Differentialtarif seit dem 1. Januar v. J. aufgehoben worden ist. Er hat dann bemerkt, dass die Entfernung der Strecke von Thorn nach Berlin ungefähr 500 bis 600 km beträgt; sie beträgt nur 383 km, die Rechnung, die er daraufhin angelegt hat, stimmt also nicht. Er hat ferner die Getreidetarife des Ostens als ein Schreckbild hingestellt für die Hannoversche Landwirthschaft. Ich habe eine Berechnung hier vorliegen, welche nachweist, dass, wenn wir die Differentialtarife im Osten in Hannover einführen würden, für die Hannoversche Landwirthschaft sich vielfach sogar eine Ermässigung ergeben würde. Die Einnahme für den Getreidetransport hat nach einer Zusammenstellung im Binnenverkehr während des Jahres 1878/79 eine Summe von überhaupt nur etwa 530 000 *M.*

repräsentirt. Der Herr Abgeordnete hat mich damals — ich möchte fast sagen, damit erschreckt, dass er erklärte, wir hätten einen Tarif in Absicht, welcher eine Mehrbelastung der Landwirthschaft in Hannover von 1½ Millionen in Aussicht stellte. Von einer Mehrbelastung wird gar nicht die Rede sein können; was dort besteht, und zum Theil sogar auf Grund von Staatsverträgen besteht, werden wir behalten und eine Schädigung der Landwirthschaft uns ganz gewiss nicht zu Schulden kommen lassen. Ich wollte das nur anführen, um zu dokumentiren, dass es mir nicht übel genommen werden kann, wenn ich die Zahlen des Hrn. Abg. Büchtemann nicht ohne Weiteres acceptiren kann, sondern die nähere Prüfung vorbehalten muss. Es wird ja in der Commission das Weitere erfolgen können. Ueber die geschäftliche Behandlung habe ich ja keine Vorschläge zu machen, aber es will mir allerdings fast scheinen, als ob die Budgetcommission die richtige Stelle wäre, um alle diese Fragen in ihren Details zu erörtern und zum Austrag zu bringen."

Die Folgen der Verstaatlichung Preussischer Privatbahnen in Bezug auf die Badischen Staatsbahnen bilden den Inhalt einer mit reichem Material ausgearbeiteten Denkschrift der Handelskammer für den Kreis Mannheim an den Fürsten Bismarck. Zweck derselben ist die Bitte: „1. Es wollen die seit 1. November 1880 eingetretenen Verkehrsverfügungen, soweit dadurch a) die Reexpedition von Getreide auf der Route Antwerpen-Basel in Mannheim aufgehoben ist, b) der Belgisch-Niederländisch-Schweizerische Verkehr von dem Platze Mannheim und damit von den Gr. Badischen Staatsbahnen abgelenkt wurde, schleunigst rückgängig gemacht werden. 2. Es wolle die Vorlage der Preussischen Staatsregierung, betreffend Schaffung eines Reichseisenbahngesetzes beim Reiche vor Allem nach der Richtung so rasch wie möglich der Erledigung zugeführt werden, dass dadurch vollgiltige Garantien für eine solche Eisenbahnverwaltung der einzelnen Bundesstaaten geschaffen werden, welche jede Schädigung des Haushaltes anderer Deutschen Bundesstaaten ausschliesst." Die genannte Corporation hat von dieser Denkschrift Exemplare an sämmtliche Deutsche Handelskammern mit der Bitte gesendet, event. in der prinzipiellen Richtung auf Schaffung von reichsrechtlichen Garantien, diese ihre Schritte unterstützen zu wollen.

Die Grossherzoglich Oldenburgische Direction der Oldenburgischen Staatsbahn hat sich in Folge einer Vereinbarung mit der Königlichen Eisenbahndirection zu Hannover den für die Staats- und unter Staatsverwaltung stehenden Bahnen bestehenden Bestimmungen, betreffend Erleichterungen in der gegenseitigen Benutzung der Güterwagen derartig angeschlossen, dass vom 1. Januar ab die Oldenburgischen Staatsbahnen der zweiten Gruppe der Staats- und unter Staatsverwaltung stehenden Bahnen beizuzählen sind. Zugleich ist das Uebereinkommen, betreffend die Behandlung der Reclamationen aus dem Personen-, Güter- und Gepäckverkehr auch auf die Direction der Oldenburgischen Staatsbahn ausgedehnt. (Auch die Berlin-Anhaltische und die Thüringische Eisenbahn haben ein am 1. Januar d. J. in Kraft getretenes Cartell wegen gegenseitiger Benutzung der Wagen abgeschlossen.)

Der Verwaltungsrath der Posen-Creuzburger Eisenbahn hat an den Landtag eine Petition gerichtet gegen die Uebertragung des Baues der Nothstandsbahn Tarnowitz-Lublinitz an die Rechte Oderufereisenbahn, da die Posen-Creuzburger Eisenbahngesellschaft behauptet, dadurch geschädigt zu werden. Der Verwaltungsrath ist der Ansicht, dass, wenn die Bahn gebaut werden sollte, der Bau der Posen-Creuzburger Eisenbahn hätte übertragen werden müssen, da die Posen-Creuzburger Bahn die kürzeste Linie zwischen Oberschlesien und der Provinz Posen, beziehungsweise der Stadt Posen darstelle. Der Protest gipfelt in dem Antrage, dass der Rechte Oderufereisenbahn aufgegeben werden möge, die Instradirung der Güter derart vorzunehmen, dass sie nicht etwa über die 20 pCt. entferntere Route, über die neue Nothstandsbahn geleitet werden, sondern über die kürzere Linie laufen, das heisst also, der Posen-Creuzburger Bahn zufliessen, so weit sie eben direct von Oberschlesien nach Posen bestimmt sind.

Eine Zeitungsnotiz ist Gegenstand folgender offiziöser Rectification: „Wie die „Königsberger Hartung'sche Zeitung" wissen will, sollen in unseren Eisenbahnkreisen gewisse **Beschränkungen des Personenverkehrs,** namentlich eine Beschränkung der vierten Wagenclasse und eine Verminderung der Damen- und Nichtrauchercoupés in Erwägung genommen sein. Nach zuverlässiger Information ist hiervon an massgebender Stelle nichts bekannt. Bei der Regierung dürften derartige Bestrebungen zum Nachtheil des Publikums, wie wir zu glauben Ursache haben, auf Billigung schwerlich zu rechnen haben."

Verzögerungen in der geschäftlichen Correspondenz der Königlichen Eisenbahnbehörden mit dem Publikum haben den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten veranlasst, durch besonderen Erlass den Königlichen Eisenbahndirectionen und Eisenbahnbetriebsämtern auch in der gedachten Richtung die stete Innehaltung eines raschen Geschäftsganges, wie er sowohl dem Charakter der Bahnen als öffentlicher Verkehrsanstalten und vor Allem der Staats- und vom Staate verwalteten Bahnen, wie dem berechtigten Interesse des Publikums entspricht, ausdrücklich zur Pflicht zu machen. Soweit im einzelnen Falle eine alsbaldige sachliche Bescheidung der eingehenden Anträge und Anfragen nicht angängig erscheint, wird wenigstens ein bezüglicher vorläufiger Bescheid alsbald zu ertheilen sein. Die aus den Kreisen der Verkehrsinteressenten etwa mit bezahlter Rückantwort ergehenden telegraphischen Rückfragen sind, soweit zulässig und möglich, telegraphisch zu beantworten.

Die Einrichtung und Benutzung von Dienstcoupés in den Zügen, mit welchen Personalbeförderung stattfindet, soll nach einem älteren Ministerialrescript nicht unbedingt bei allen Zügen dieser Art, sondern nur insoweit geschehen, als es die jeweilige Belastung der Züge gestattet, und im einzelnen Falle der Zug von mehreren Beamten gleichzeitig benutzt wird. Ferner sind für die erste Wagenclasse Dienstcoupés nur ausnahmsweise einzurichten, während für die dritte Wagenclasse event. das Schaffnercoupé als solches zu benutzen ist. Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat Anlass genommen, in einem Circularerlass vom 21. December v. J. die vorstehende Bestimmung mit der Massgabe in Erinnerung zu bringen, dass der Regel nach einzeln reisende Beamte, insoweit nicht die Natur des Dienstgeschäfts eine Ausnahme bedingt, oder den Mitreisenden eine Belästigung hieraus erwächst, ihren Platz in einem der für das Publikum bestimmten Coupés zu wählen haben, auch im Bedarfsfalle die Dienstcoupés dem reisenden Publikum bereitwillig geöffnet werden.

Hinsichtlich der Verwendung und Anstellung technischer Eisenbahnsecretäre und Zeichner im Staatseisenbahndienste hat der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten unterm 22. v. Mts. neue Grundsätze zur Beachtung aufgestellt, wonach unter Anderem technische Eisenbahnsecretäre nach Bedürfniss bei der Verwaltung der Plankammern, Vermessungen im Felde, Aufstellungen von Fahrplänen, statistischen Tabellen, Etatsentwürfen und Kostenanschlägen, der technischen Revision von Rechnungen und ähnlichen Arbeiten zu verwenden sind. Die Anfertigung baulicher bezw. maschineller Entwürfe ist im Allgemeinen den für die höheren Stellen qualificirten Technikern vorzubehalten und den technischen Eisenbahnsecretären nur ausnahmsweise und so weit es sich um einfache oder nach Massgabe von Normalentwürfen herzustellende Arbeiten handelt, zu übertragen. Die etatsmässigen Stellen dieser technischen Beamten sind entweder für Feldmesser oder bau- oder maschinentechnische Beamte bestimmt; sie haben sich durch die vorgeschriebenen Prüfungsnachweise als gehörig Berechtigte darzustellen. Die etatsmässigen Zeichner sind zur Anfertigung von Nivellements- und Situationsplänen, zum Auftragen baulicher Entwürfe nach Vorlage, zur Anfertigung von Copien vorhandener Zeichnungen, Vervielfältigung von Tabellen, graphischen Darstellungen und dgl. mehr zu verwenden. Zur Erlangung einer solchen Stelle muss der Bewerber vorher drei Jahre lang bei einer Staatseisenbahnverwaltung mit Zeichenarbeiten beschäftigt gewesen sein und in seinen Leistungen eine hervorragende Gewandtheit bekunden.

Die Bromberger Eisenbahndistrictsconferenz hat am 4. d. M. stattgefunden. Es liegt über den Verlauf der Versammlung folgender Bericht vor: Die von dem Verein für die Rübenzuckerindustrie des Deutschen Reiches beantragte generelle Zuziehung zu den Conferenzen wurde abgelehnt; dagegen erklärte sich die Mehrheit der vertretenen wirthschaftlichen Corporationen damit einverstanden, zu der Berathung speciell solcher Verkehrsfragen, welche die Rübenzuckerindustrie betreffen, Vertreter des genannten Vereins, und ebenso bei Fragen speciell der Lederindustrie auch Vertreter des Centralverbandes der Deutschen Lederindustriellen zuzulassen. — In eine Berathung über die von der Königlichen Eisenbahndirection beantragte Bildung eines engeren Ausschusses der wirthschaftlichen Corporationen wurde auf Vorschlag des Delegirten der Danziger Kaufmannschaft und nach einstimmigem Beschluss der anwesenden Delegirten, mit Rücksicht auf die schwebenden Landtagsverhandlungen über den Gesetzentwurf, betreffend die Bezirkseisenbahnräthe und den Landeseisenbahnrath, nicht eingetreten. — Anträge der Handelskammern zu Braunsberg und Bromberg, der Kaufmannschaften zu Stolp, Elbing, Königsberg, Berlin und Danzig wegen Wiederzulassung der früher gestatteten Frachtbriefvermerke hatten unterdess durch die betreffende Anordnung des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten und die Bekanntmachung der Königlichen Eisenbahndirection zu Bromberg vom 14. December v. J. ihre vorläufige Erledigung gefunden. In der Verhandlung über diesen Gegenstand fassten die vertretenen wirthschaftlichen Corporationen einstimmig ihre Wünsche dahin zusammen, dass hinsichtlich der Zulässigkeit der einstweilen wieder gestatteten Vermerke über die Herkunft oder über die weitere Bestimmung der Sendung vor Allem aber auch unter allen Umständen ein Definitivum geschaffen, und das betheiligte Publikum dagegen gesichert werden müsse, dass die Zulässigkeit dieser Vermerke nicht plötzlich Seitens der Bahnverwaltungen wieder aufgehoben werde. Dagegen wolle man die Entscheidung darüber, auf welcher Stelle des Frachtbriefes die Vermerke anzubringen seien, gern den Bahnverwaltungen überlassen. Eine sehr lebhafte und einstimmige Befürwortung Seitens der wirthschaftlichen Corporationen fand ein Antrag der Kaufmannschaft zu Berlin, betreffend die Zulassung der von einer Deutschen Eisenbahnverwaltung abge-

stempelten Frachtbriefformulare auf sämmtlichen Deutschen Bahnen. Es ist das namentlich von Bedeutung für Sammelladungen, welche unterwegs getheilt werden sollen und denen daher der Absender die für die einzelnen Theilsendungen erforderlichen Frachtbriefe von vornherein beifügt. Seitens der Eisenbahnverwaltung wurde, allerdings unter einem gewissen Vorbehalte, welcher aus Bedenken hinsichtlich der Papierqualität der verschiedenen Frachtbriefformulare und einer Fälschung der Bahnstempel resultirte, der Antrag entgegenkommend aufgenommen.

Das Gesetz für die Erweiterung des Unternehmens der Westholsteinischen Eisenbahngesellschaft durch den käuflichen Erwerb der Eisenbahn von Wesselburen nach Heide und für die Contrahirung einer Anleihe im Betrage von 700 000 *M.* zu Lasten der genannten Gesellschaft, sowie das Privilegium wegen Emission von 700 000 *M.* 4½ pCt. Prioritätsobligationen I. Emission der Westholsteinischen Eisenbahngesellschaft ist jetzt amtlich publicirt worden.

Eine Denkschrift über den Oder-Spreecanal und seine Abzweigung nach Schwedt hat der Herr Arbeitsminister dem Landtage zukommen lassen. Darnach würden betragen von den drei in Frage kommenden Linien die Gesammtkosten 1. für den Oder-Spreecanal nach der Hauptlinie 17 600 000 *M.*, nach der Rüdersdorfer Linie 22 700 000 *M.*, nach der Müncheberger Linie 20 300 000 *M.*; 2. für den Oder-Seitencanal, von Friedland bis Hohensaathen einschliesslich des Stichcanals nach Freienwalde 6 270 000 *M.*, von Hohensaathen bis Schwedt 6 200 000 *M.* Es wird die für den durchgehenden Verkehr günstigere Hauptlinie zur Ausführung empfohlen. Die Wahl der Rüdersdorfer Linie kann nicht befürwortet werden; dem Interesse des Steinbruchs und der Ziegeleien würde vielmehr durch eine Regulirung und Verbesserung der letzteren, wozu mit dem Neubau schon der Anfang gemacht ist, unter Ermässigung der Abgaben auf dem im Privatbesitze befindlichen Theile der Wasserstrasse Genüge geschehen. Bei der Müncheberger Linie kommen locale Vortheile noch weniger zur Geltung. Es würden sich demnach die Baukosten für die zur Ausführung empfohlenen Canallinien stellen: 1. für den Oder-Spreecanal nach der Hauptlinie auf 17 600 000 *M.*; 2. für den Oder-Seitencanal auf 12 470 000 *M.*, im Ganzen auf 30 070 000 *M.* Die Ausführung dieser Canäle würde eine nothwendige Folge der etwaigen Herstellung des Elbe-Spreecanals sein, kann aber auch unabhängig von diesem, als eine Erweiterung der Verkehrsmittel von Berlin in Erwägung gezogen werden.

Die internationale Regulirung des Weichselstroms, welche schon so lange auf der Tagesordnung steht, geht jetzt ihrer Verwirklichung entgegen, nachdem in Folge des guten Einvernehmens mit dem Oesterreichischen Nachbar von dieser Seite verbindliche Zusagen wegen der im Bereiche der beiderseitigen Flussgebiete vorzunehmenden Arbeiten gemacht worden sind. Die Russische Regierung hatte schon früher ihre Bereitwilligkeit zur Mitwirkung an den Regulirungsarbeiten zu erkennen gegeben, das Preussische Arbeitsministerium glaubte jedoch der Angelegenheit nicht eher nahe treten zu können, als bis genügende Sicherheit gegeben war, dass das Oesterreichische Stromthal an der Preussischen (Schlesischen) Grenze mit aller Beschleunigung der Regulirung entgegenginge. Dieser Preussische Standpunkt, welcher wesentlich darauf hinauskam, die Arbeiten am unteren Laufe des Stromes nicht durch etwaige Saumseligkeit am oberen Laufe stören zu lassen, ist jetzt, wie gemeldet wird, Oesterreichischerseits in gewährleistender Form als berechtigt anerkannt worden und wird nunmehr demnächst eine Conferenz von Strombautechnikern der betheiligten drei Staaten in Warschau abgehalten werden. Preussischerseits ist dazu der Geheime Baurath Schmidt in Marienwerder delegirt worden.

Die Statistik der Züge und Verspätungen im November weist nach der im Reichseisenbahnamt aufgestellten Nachweisung folgende Ziffern auf: Befördert wurden auf 47 grösseren Bahnen (excl. Bayern) beziehungsweise Bahncomplexen mit einer Gesammtbetriebslänge von 28 955,61 km an fahrplanmässigen Zügen: 11 618 Courier- und Schnellzüge, 78 867 Personenzüge, 49 653 gemischte Züge und 77 418 Güterzüge; an ausserfahrplanmässigen Zügen: 1 428 Courier-, Schnell-, Personen- und gemischte Züge und 32 464 Güter-, Materialien- und Arbeitszüge, somit im Ganzen 251 448 Züge. Im Ganzen wurden 648 416 561 Achskilometer bewegt, von denen 181 677 766 auf die fahrplanmässigen Züge mit Personenbeförderung entfallen. Es verspäteten von den 140 138 fahrplanmässigen Courier-, Schnell-, Personen- und gemischten Zügen im Ganzen 1 841 oder 1,31 pCt. (gegen 1,66 pCt. in demselben Monat des Vorjahres und 1,78 pCt. im Vormonat). Von diesen Verspätungen wurden jedoch 852 durch das Abwarten verspäteter Anschlusszüge hervorgerufen, so dass den aufgeführten Bahnen nur 989 Verspätungen (= 0,71 pCt.) zur Last fallen (gegen 0,94 pCt. im Vormonat). In demselben Monat des Vorjahres verspäteten auf den eigenen Strecken der in Vergleich zu ziehenden Bahnen von 130 714 beförderten fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung 1 128 oder 0,86 pCt., mithin 0,15 pCt. mehr. In Folge der Verspätungen wurden 306 Anschlüsse versäumt (gegen 279 in demselben Monat des Vorjahres und 389 im Vormonat).

November-Einnahmen Schweizerischer Eisenbahnen.

[1]) 1879 164 km mehr [2]) 1879 152 km weniger	Betrieblänge	Im November 1880				Differenz g. d. Vorjahr			Vom 1. Januar bis 30. Nov. 1880				Differ. g. d. Vorjahr		
	km	Personen Frcs.	Güter Frcs.	Total Frcs.	p. km Frcs.	Total Frcs.	p. km Frcs.	in %	Personen Frcs.	Güter Frcs.	Total Frcs.	p. km Frcs.	Total Frcs.	p. km Frcs.	in %
Normalbahnen:															
Centralbahn	302	238 500	446 000	684 500	2 266	— 2 926	— 10	— 0,4	3693886	4832630	8526516	28 233	+248205	+ 822	+ 3,0
Basler Verbindungsb.	5	1 400	15 000	16 400	3 280	— 3 612	— 722	— 18,0	38 524	139 914	178 438	35 687	—27 078	—5416	— 13,2
Aarg. Südbahn	29	7 000	5 600	12 600	434	+ 1 819	+ 63	+ 17,0	86 194	62 438	148 632	5 125	+11 125	+ 384	+ 8,0
Wohlen-Bremgarten	8	800	500	1 300	162	+ 67	+ 8	+ 5,2	9 516	6 036	15 552	1 944	— 459	— 57	— 2,9
Emmenthalbahn	24	7 000	7 800	14 800	616	— 1 312	— 55	— 8,2	82 270	95 590	177 860	7 411	+ 1 778	+ 74	+ 1,0
Gotthardbahn	67	38 500	24 300	62 800	937	+ 4 876	+ 73	+ 8,4	425 823	260 461	686 284	10 243	+146029	+2180	+ 27,0
Jura-Bern-Luzernbahn	256	169 000	301 000	470 000	1 836	+44 095	+ 172	+ 10,3	2287917	2969477	5257394	20 537	+307237	+1201	+ 6,2
Bern-Luzern-Bahn	95	33 300	38 300	71 600	754	+ 2 574	+ 27	+ 3,7	593 901	406 272	1000173	10 528	+ 2 637	+ 28	+ 0,3
Bödeli-Bahn	9	2 200	2 800	5 000	604	— 436	— 48	— 8,6	121 830	35 734	157 564	17 507	+ 1 775	+ 197	+ 1,1
Nationalbahn	—[1])	—	—	—	—	—76 762	— 468	—	243 744	256 959	500 703	4 923	—335705	— 177	— 3,5
Nordostbahn	559[2])	348 000	659 500	1007500	1 802	+103916	— 418	— 18,8	4908813	6591746	11 500 559	24 855	+361485	—2992	— 10,7
Zürich-Zug-Luzern	67	42 000	57 000	99 000	1 478	+ 5 619	+ 84	+ 6,0	834 544	570 118	1404662	20 965	+74 585	+1113	+ 5,6
Bötzbergbahn	58	34 500	115 500	150 000	2 586	— 1 130	— 19	— 0,7	546 959	1343248	1890207	32 589	+132615	+2286	+ 7,5
Effretikon-Hinweil	23	4 800	7 100	11 900	517	+ 2 993	+ 130	+ 33,6	67 423	81 491	148 914	6 474	+29 903	+1300	+ 25,1
Suisse Occidentale	487	363 000	550 000	913 000	1 875	+29 136	+ 60	+ 3,3	5212965	5842266	11 055 231	22 701	+257655	+ 529	+ 2,4
Simplonbahn	117	33 520	18 405	51 925	773	— 773	— 46	— 5,6	533 339	209 218	742 557	6 347	+81 559	+ 697	+ 12,3
Bulle-Romont	19	4 350	12 850	17 200	905	+ 1 900	+ 100	+ 12,4	54 320	131 300	185 620	9 769	+ 6 520	+ 343	+ 3,6
Tössthalbahn	40	10 635	10 515	21 150	529	— 4 885	— 122	— 18,7	151 426	118 891	270 317	6 758	— 9 712	— 243	— 3,5
Vereinigte Schweizerb.	278	222 500	239 200	461 700	1 661	— 5 486	— 19	— 1,1	3113722	2660506	5774228	20 771	+80 361	+ 289	+ 1,4
Toggenburgerbahn	25	12 550	8 850	21 400	856	+ 313	+ 13	+ 1,5	153 387	91 566	244 953	9 798	— 604	— 24	— 0,2
Wald-Rüti	7	2 150	1 600	3 750	536	— 676	— 96	— 15,2	32 051	19 502	51 553	7 365	— 573	— 82	— 1,1
Rapperswyl-Pfäffikon	4	1 200	470	1 670	417	+ 94	+ 23	+ 5,8	17 173	5 977	23 150	5 787	+ 726	+ 181	+ 3.2
22 Bahnen	2 479	1576905	2522290	4099195	1 654	+99 404	+ 48	+ 3,0	23 209 727	26 731 340	49 941 067	20 102	+1 370 064	+ 548	+ 2,8
Specialbahnen:															
Appenzeller Bahn	15	6 772	5 450	12 222	815	— 159	— 10	— 1,2	93 971	56 516	150 487	10 032	— 6 593	— 440	— 4,2
Arth-Rigibahn	—	—	—	—	—	—	—	—	189 000	12 856	201 856	18 351	+36 383	+3308	+ 22,0
Lausanne-Echallens	15	4 254	2 401	6 655	444	+ 143	+ 10	+ 2,3	53 931	17 440	71 371	4 758	— 3 913	— 261	— 5,2
Rigibahn (Vitznau)	—	—	—	—	—	—	—	—	273 623	20 366	293 989	41 998	+10 331	+1446	+ 3,6
Rorschach-Heiden	7	1 617	1 515	3 132	447	— 1 383	— 198	— 30,7	56 517	26 978	83 495	11 928	+ 8 176	+1168	+ 10,9
Uetlibergbahn	9	730	189	919	102	+ 303	+ 34	+ 50,0	82 576	3 593	86 169	9 574	+ 6 403	+ 711	+ 8,0
Wädensweil-Einsiedeln	17	7 450	5 950	13 400	188	+ 76	+ 4	+ 0,5	164 555	55 747	220 302	12 958	— 6 707	— 395	— 3,0
5 resp. 7 Bahnen	63	20 823	15 505	36 328	577	— 1 020	— 16	— 2,7	914 173	193 496	1107669	13 675	+44 080	+ 544	+ 4,1

Gotthardbahn.

—st.— **95. Monats- und 32. Quartalsbericht.** I. Grosser Tunnel. Am 31. October 1880 war der Stand der Arbeiten Folgender (in laufenden Metern):

Nordseite (Göschenen): Richtstollen (7 744,7), Erweiterung der Calotte (7 704,7), Sohlenschlitz (6 498,7), Strosse (5 596,1), Vollausbruch (4 704,0), Gewölbmauerwerk (6 850,0), östliches Widerlager (4 709,0), westliches Widerlager (4 996,0), Wasserabzugscanal (4 616,0), vollständiger Tunnel (4 616,0).

Südseite (Airolo): Richtstollen (7 167,7), Erweiterung der Calotte (7 167,7), Sohlenschlitz (6 124,4), Strosse (5 550,6), Vollausbruch (4 866,0), Gewölbmauerwerk (6 675,4), östliches Widerlager (5 182,2), westliches Widerlager (4 959,5), Wasserabzugscanal (4 821,0), vollständiger Tunnel (4 801,0).

Auf beiden Seiten zusammen waren durchschnittlich 3 162 Arbeiter beschäftigt; die ausgeführten Arbeiten repräsentiren einen Werth von 50 443 550 Frcs.

Werkplatz Göschenen. An der Calotte ist während des Berichtsmonats gar nicht gearbeitet worden, dagegen haben Sohlenschlitz und Strosse Verlängerungen von 216,2 und 107,5 m erfahren. Rückwärts der schlimmen Stelle nächst Profil 7545 wurde der Sohlenschlitz mittelst Handarbeit durch die Arbeiterpartei von Airolo betrieben. An der druckhaften Stelle unter dem Plateau von Andermatt ist der 12. Gewölbering am 31. October geschlossen worden; es sind da noch 3 Ringe in einer Gesammtlänge von 13,5 m herzustellen. An der schlimmen Stelle, in der Mitte des Tunnels, wurde ebenfalls mit der Ausmauerung begonnen; dieselbe erhält eine Stärke am Schlussstein von 0,7 bis 1,0 m. Die mittlere Temperatur der Luft, 6 000—7 000 m vom Portal entfernt, betrug 27,7° C., mithin ein wenig mehr als im Vormonat und nahezu soviel als im August.

Werkplatz Airolo. Auch auf dieser Seite ist nichts an der Calotte geschehen. Der Sohlenschlitz ist um 183,2 m vorgerückt, die Strosse um 98,8 m. Die mittlere Temperatur der Luft, 6 000—7 000 m vom Portal weg, war 30,3° C., gegen 30,7° C. im Vormonat.

Programmgemäss sollten für den ganzen Tunnel vollendet sein:

das Gewölbmauerwerk	am 31. Juli	1880	(1 387,0 m)
der Sohlenschlitz	„ 31. Mai	„	(2 289,3 „)
die Strosse	„ 31. August	„	(3 765,7 „)
die Widerlager	„ 30. September	„	(4 989,0 „)

während die eingeklammerten Ziffern die Rückstände der betreffenden Arbeiten Ende October bezeichnen.

II. Zufahrtslinien. Das häufige Regenwetter im Monat October war dem Fortgang der Arbeiten im Freien auf der ganzen Linie sehr hinderlich; überdies hat am 8. October ein bedeutendes Hochwasser des Tessin Ueberschwemmungen verursacht, die Bauten sind jedoch ohne Beschädigung geblieben.

Von den in Angriff genommenen 48 Tunnels sind bei 34 die Richtstollen durchgeschlagen. Im Pfaffensprungtunnel ist das Gestein fortwährend äusserst hart und schwierig zu sprengen; der Fortschritt daselbst betrug auch nur 15 m auf der Südseite (Handbohrung) und 53 m auf der Nordseite (Maschinenbohrung). Am Ceneretunnel mussten, wegen zweimaligen Bruches von Kolbenstangen an den Compressoren, die Arbeiten 10 Tage lang eingestellt werden, es blieben daher die Resultate wesentlich gegen die des Vormonats zurück: Südseite 28,0 m (37,0), Nordseite 41,0 m (109,0).

Ende October waren auf den beiderseitigen Zufahrtslinien ausgeführt: Von den Erdarbeiten 75 pCt., von den Kunstbauten 71 pCt., von den Richtstollen 84 pCt.

In der Strecke Airolo-Biasca ist die definitive Schienenlage auf eine Länge von etwa 2 000 m hergestellt; in Flüelen haben die Vorbereitungen zum Legen des Geleises begonnen; das Material für das Geleise durch den grossen Tunnel liegt auf den Lagerplätzen in Göschenen und Airolo bereit. Die Zahl der auf den Zufahrtslinien beschäftigten Arbeiter betrug durchschnittlich 11 713, davon 5 709 bei den Tunnels; die ausgeführten Arbeiten repräsentiren einen Werth von 31 347 000 Frcs.

Dem 32. Quartalsbericht, welcher die Periode vom 1. Juli bis 30. September 1880 umfasst, entnehmen wir Folgendes: Für das VIII. Baujahr wurde, dem Fortgange der Arbeiten entsprechend, eine Subvention von 21 066 198 Frcs. bestimmt. Der Betrieb auf den Tessinischen Thalbahnen lieferte im bezüglichen Quartale befriedigende Ergebnisse; die directen Einnahmen erreichten den Betrag von 213 600 Frcs., gegen 182 335 Frcs. im entsprechenden Zeitraum des Vorjahres, haben sich mithin um 31 264 Frcs. oder 17 pCt. erhöht. An diesem Mehr participirt die Linie Biasco-Locarno mit 26 130, die Linie Lugano-Chiasso mit 5 134 Frcs. Die Mehreinnahme vertheilt sich mit 15 610 Frcs. auf den Personenverkehr und mit 15 654 Frcs. auf den Transport von Gütern und Thieren.

Dem Quartalsberichte sind noch Beschreibungen und Zeichnungen von Bohrmaschinen beigefügt und zwar der Bohrmaschine Fröhlich, in Verwendung bei den Tunnels auf der südlichen Zufahrtsrampe, der Bohrmaschine Max Kean & Seguin, angewendet beim Ceneretunnel und der Maschine Brandt, womit der Bau des Pfaffensprungtunnels betrieben wird.

Personenverkehr auf der Metropolitan Railway in London.

Aus nachfolgender Tabelle geht hervor, in welchen erstaunlichen Proportionen der Personenverkehr der Metropolitan Railway in London seit 1863 gewachsen ist:

1863	weniger als 10 000 000 Pers.	1872	über 44 300 000 Personen
1864	„ „ 12 000 000 „	1875	„ 48 302 000 „
1865	über 15 000 000 „	1877	ca. 56 175 000 „
1867	„ 23 000 000 „	1878	„ 58 807 000 „
1870	„ 39 000 000 „	1879	„ 60 747 000 „

Dies ist ungefähr einem Verkehr von 7 272 Personen in der Stunde gleich. Die Länge der Eisenbahn beträgt ca. 40 km, die Anzahl der Locomotiven ist 53, die der Personenwagen 195.

Gerichtsstand der Eisenbahnen.

(v. O.) **Die einzelnen Stationen einer Eisenbahn sind in der Regel keine „Niederlassungen“ im Sinne des § 22 der Deutschen Civ.-Proc.-Ordn., es kann also nicht bei dem Gerichtsstand der Station, sondern in der Regel nur bei dem Gerichtsstand des Sitzes der Centralverwaltung der Eisenbahn geklagt werden.** Die Kläger haben gegen die Leipzig-Dresdener Eisenbahn (Sächsische Staatsbahn), deren Centralsitz sich in Dresden befindet, in Leipzig vor dem Landgericht Klage erhoben. Aus den Gründen: „Die R.-Civ.-Proc.-Ordn. verstattet im § 22 bei dem Gerichte des Ortes, wo „Jemand zum Betriebe einer Handlung, Fabrik oder eines anderen Gewerbes eine Niederlassung hat“, von welcher aus unmittelbar Geschäfte geschlossen werden, alle „auf den Geschäftsbetrieb der Niederlassung“ bezüglichen Klagen zu erheben. Den Begriff der „Niederlassung“ bestimmt das Gesetz nicht näher. Sichere Anhalte für dessen Bestimmung sind jedoch durch die Begründung des Entwurfs zur Civ.-Proc.-Ordn. gegeben. Wie darin ausdrücklich hervorgehoben wird, ist der besondere Gerichtsstand der Niederlassung dem Gerichtsstande des Wohnsitzes „nachgebildet“. Das Etablissement — fährt die Begründung fort — wird, was die auf den Geschäftsbetrieb desselben bezüglichen Klagen anlangt, dem Wohnsitz gleich geachtet, dasselbe gilt für das Gut, welches die Kläger aus den auf dessen Bewirthschaftung sich beziehenden Rechtsverhältnissen betrifft“. Das Reichsgericht geht hier näher auf die Nürnberger Conferenz und die Entstehung des H.-G.-B.'s ein und fährt dann fort: „Hiernach aber können Eisenbahnstationen, selbst die sogen. Hauptstationen, an denen sich Bahnhöfe befinden, nicht als Niederlassungen betrachtet werden, wie sie § 22 der R.-Civ.-Proc.-Ordn. vor Augen hat, wenigstens in der Regel nicht. Eine Eisenbahn, welche die Beförderung von Personen und Gütern auf einer bestimmten Linie gewerbsmässig besorgt, stellt sich als ein einheitliches Gewerbsunternehmen dar, zum mindesten dann, wenn das Ganze, wie gewöhnlich, von Einer Centralstelle aus geleitet wird. Das Unternehmen ist ein untrennbares Ganzes, obwohl es zu seiner Durchführung eine räumliche Vertheilung des Betriebes, die Errichtung einer Mehrheit von Anstalten auf verschiedenen Punkten der Bahnlinie erheischt, woselbst die Bahnverwaltung mit dem Publikum unmittelbar Geschäfte (Transportverträge) abschliesst, die übernommenen Transporte vorbereitet, beginnt und beendigt. Mögen auch die an den einzelnen Verkehrsstellen verwendeten oberen Beamten in gewissen Geschäftszweigen zu selbstständigem Handeln ermächtigt sein, immerhin haben sie dabei die allgemeinen Anordnungen der Hauptverwaltung über Fahrgelder, Fahrplan, Frachtsätze und sonstige Vertragsbedingungen zu befolgen und immerhin dient ihre Thätigkeit nur dem Gesammtzwecke des ganzen Unternehmens. Sie treten als blosse Geschäftsvermittler und Gehülfen der Hauptverwaltung auf. Die Station und ihre Verwaltung bildet lediglich einen Bestandtheil des Gesammtunternehmens, einen „Ausfluss des Geschäftsbetriebes“ der Centralstelle. Denn wie das Gesammtunternehmen ohne Stationen nicht bestehen könnte, so würden sich auch Stationen ohne Bahnlinie nicht denken lassen. Ein „gesonderter Kreis des Gewerbslebens“ der Hauptverwaltung, ein „Mittelpunkt“ dieses Gewerbslebens, der ein Wohnsitzartiges Verhältniss begründete, liegt im Geschäftsbetriebe der einzelnen Stationen vor Allem darum nicht, weil der Zweck der ganzen Transportanstalt gerade nur durch die ineinandergreifende Geschäftsführung sämmtlicher dazu gehöriger Stationsverwaltungen zu erreichen ist. Das auf der einzelnen Station abgeschlossene Transportgeschäft kann nicht von der betreffenden Stationsverwaltung allein, sondern nur unter Mitwirkung anderer Verwaltungsstellen, auch nur vermittelst der von der Hauptverwaltung angeschafften Betriebsmittel und mit Hülfe des zu deren Handhabung und Bedienung angestellten Personals sowie unter Benutzung der ausserhalb der Station gelegenen Bahnstrecken ausgeführt werden. Die einzelne Station verspricht daher durch den von ihr eingegangenen Transportvertrag eine dem Geschäftskreise des Gesammtunternehmens angehörige Leistung. Zugegeben

ist, dass die Verwaltung der einzelnen Stationen sich gewöhnlich mit bestimmten Klassen von Geschäften befasst, welche eben nur an dieser Station vorkommen. Die von der Station ausgehenden Transporte pflegen lediglich dort, auf der Abgangsstation, nicht auf anderen Stationen übernommen zu werden und ebenso regelmässig ist die Ankunftsstation mit der Einhebung der nicht zum Voraus gezahlten Frachtgelder beauftragt. Allein diese durch die Natur der Sache gebotene örtliche Vertheilung des Geschäftsbetriebes rechtfertigt eine Zerlegung des Geschäftsbetriebes der Gesammtunternehmung in eine Mehrzahl nach Stationen gesonderter, in sich selbstständiger Kreise des Geschäftslebens um so weniger, als die Station — und das ist ein zweites Merkmal, welches ihr zum Begriffe der Niederlassung fehlt — „ihrer äusseren Erscheinung nach" keine vom Geschäftskreise des Ganzen abgegrenzte gewerbliche Stellung einnimmt. Einrichtungen, aus denen hervorginge, dass die Hauptverwaltung der Bahn am Stationsorte einen besonderen Zweig ihres Transportunternehmens betreiben lässt, bestehen auf der Station nicht. Namentlich führt die Stationsverwaltung keine eigene, von der Benennung des Gesammtunternehmens unterschiedene Firma: sie contrahirt im Namen der Hauptverwaltung. — In der That also sind für die Beurtheilung der vorliegenden Frage nahezu die nämlichen Erwägungen massgebend, welche gegen die Eintragung einer Eisenbahnstation als Zweigniederlassung in das Handelsregister sprechen. Soll eine Eisenbahnverwaltung dem Gerichtsstande der Niederlassung unterworfen werden, so wäre derselbe nur an dem Orte zu suchen, wo sich der Sitz der Hauptverwaltung befindet. Allerdings können ausnahmsweise Verhältnisse obwalten, welche einer Eisenbahnstation nach gewisser Richtung hin die Eigenschaft einer Niederlassung der im § 22 der Civ.-Proc.-Ordn. bemerkten Art geben. Unter Anderem kann das nach Befinden der Fall sein, wenn die Stationsverwaltung ein dem eigentlichen Zwecke des ganzen Unternehmens fremdes Nebengewerbe betreibt. Dergleichen Ausnahmezustände sind jedoch hier nicht in Frage. Die Entscheidung des Berufungsgerichtes beruht auf der Annahme, dass bei der Leipzig-Dresdener Staatseisenbahn und bei der Leipziger Station besondere, von dem gewöhnlichen Eisenbahnbetriebe abweichende Einrichtungen nicht bestehen, auch dass die Hauptverwaltung ausserhalb des Bezirkes des Landgerichts Leipzig ihren Sitz hat. Insoweit handelt es sich um die Feststellung thatsächlicher Zustände. Die Revisionskläger behaupten nicht, dass dieselbe unter Verletzung des Gesetzes erfolgt sei. Der einzige Umstand, den sie neuerdings wiederholt geltend machen, um die Leipziger Station als Niederlassung zu kennzeichnen, erscheint einflusslos. Darauf, dass der Rangirdienst, bei welchem der Wagenwärter K. verunglückt sein soll, durch einen in Leipzig angestellten Oberinspector selbstständig geleitet wird, kann deshalb nichts ankommen, weil das Wagenrangiren im Interesse des ganzen Unternehmens geschieht, nicht mit einem der Station eigenthümlichen Geschäftsbetriebe und am wenigsten mit einer solchen besonderen Gewerbsthätigkeit zusammenhängt, wie sie der Begriff der Niederlassung erfordert". (Erk. d. II Civils. d. Reichsger. v. 24. Sept. 1880 in S. K. S. u. Gen. wider d. K. Sächs. Staatsfiscus. Rep. II. 185/80; Entscheid. Bd. II. S. 386 ff.)

Enteignung.

v. O. **Die Geschworenen haben nach Französischem Recht nur den Schaden festzusetzen, welcher eine Folge der Enteignung selbst ist.** Kaufmann H. besass im Bann von Schiltigheim ein Grundstück, auf dem eine von einer Strassburger Schützengesellschaft benutzte Schiessstätte eingerichtet war. Zum Zwecke der Anlage der Anschlussbahn nach Lauterburg wurde durch Urtheil des Landgerichts Strassburg vom 14. Juli 1879 ein Streifen dieses Grundstücks für enteignet erklärt, der den Scheibenstand und Kugelfang quer durchschneidet und das Grundstück in zwei der Grösse nach ungleiche und nicht mehr zusammenhängende Theile theilt. Durch die Enteignung ist der Scheibenstand gänzlich in Wegfall gekommen. Als Entschädigung bot die Verwaltung 1. für das Ar Gartenland 400 *M.*, 2. für das Ar Weg 40 *M.* und 3. für Holz, Mauer und Dielen zum Schiessstand 150 *M.* Seitens der Enteigneten wurde dagegen eine Gesammtforderung von 30 000 *M.* gestellt. Die Geschworenen setzten durch Entscheidung vom 21. November 1879 die Entschädigung folgenderweise fest: 1. für das Ar Boden 800 *M.*, 2. für das Ar Weg 200 *M.*, 3. für Holz, Mauer und Dielen des Schiessstandes 300 *M.*, 4. Entschädigung für den Schiessstand, wenn derselbe wegfällt, event. verweigert wird 8 000 *M.* und 5. Entschädigung für die Wiederherstellung des Schiessstandes, wenn die Erlaubniss dazu bewilligt wird 4 000 *M.* Der Director der Jury erklärte durch Beschluss vom nämlichen Tage die Entscheidung der Geschworenen für vollstreckbar und legte von den Kosten ¾ der enteignenden Verwaltung und ¼ dem Enteigneten zur Last. Unterm 4. Decbr. 1879 legte die Verwaltung gegen die Entscheidung der Geschworenen und die Vollstreckungsordonnanz des Jurydirectors Cassationsrecurs ein, insoweit die Geschworenen dem Enteigneten die Summe von 8 000 *M.* als Entschädigung für den Schiessstand, wenn derselbe wegfällt, event. verweigert wird, zugesprochen haben. Gestützt wurde die Cassation auf Verletzung des Gesetzes, namentlich auf Machtüberschreitung und Unzuständigkeit und weiter ausgeführt: „Die Expropriationsjury sei lediglich berufen für solche Schäden, welche eine directe Folge der Enteignung seien; Artikel 29 Absatz 1 des Gesetzes vom 3. Mai 1841; der Schaden aber, welcher hier für den Fall der Entziehung, resp. Verweigerung der Concession für den Schiessstand dem Cassationsverklagten erwachse, sei nicht sowohl eine Folge eines Verwaltungsactes, der mit der Enteignung in gar keinem oder doch nur in mittelbarem Zusammenhange stehe — darauf erging folgendes Urtheil: „In Erwägung zu dem einzigen Cassationsmittel — Verletzung des Art. 29 Abs. 1 des Ges. v. 3. Mai 1841 und Machtüberschreitung, dass der Streifen, welcher dem Cassationsverklagten durch Urtheil vom 14. Juli v. J. enteignet wurde, quer durch den Schiessstand, und zwar gerade da, wo der Scheibenstand sich befand, läuft, so dass dieser nach den eigenen Angaben der Cassationskläger gänzlich in Wegfall gekommen ist; — dass hierdurch der Cassationsverklagte einen wirklichen gegenwärtigen Schaden erlitten hat, indem mit der Zerstörung der mit obrigkeitlicher Erlaubniss bestehenden Anlage die für ihn damit verbundenen Vermögensvortheile verloren gingen; — dass allerdings die Höhe dieses Schadens sich möglicherweise nach Errichtung einen neuen Scheibenstandes mindern kann, dass jedoch ein solcher Bau vor Allem durch die Erlaubniss der zuständigen Behörde bedingt wird, so dass diese es ist, von welcher in erster Linie die eine etwaige Minderung der Entschädigungspflicht der Cassationskläger, bezl. ihr Recht auf Rückforderung eines Theiles der gezahlten Entschädigungssumme abhängt; — dass bei dieser Sachlage die beiden letzten Stellen in der Entscheidung der Geschworenen, von denen auch die erste, die hier in Frage stehende, bedingt gefasst ist, nur die Deutung zulassen, dass dem Cassationsverklagten für den durch den Wegfall des Schiessstandes erlittenen Schaden eine Entschädigung von 8 000 *M.* gebührt, die sich auf 4 000 *M.* für den Fall vermindert, dass der Cassationsverklagte auf dem ihm verbliebenen Theile einen neuen Schiessstand errichtet und dazu die Erlaubniss der zuständigen Behörde erhält; — in Erwägung, dass nun zwar nach Art. 29 Abs. 1 des Enteignungsgesetzes die Geschworenen nur berufen sind, die Entschädigung für den Schaden festzusetzen, welcher eine Folge der Enteignung selbst ist; — dass jedoch untergebens der Schaden, von dem der Cassationsbeklagte betroffen wurde und den die Geschworenen auf 8 000 *M.* festgesetzt haben, weder in der Verweigerung der Concession, noch in dem Betriebe der Bahn, noch in der Anlage derselben, sondern gerade in der Enteignung und in dem hierdurch herbeigeführten Wegfall des Scheibenstandes seinen Grund hat; dass somit das Cassationsmittel der Begründung entbehrt". (Erk. d. Ober-Land.-G. Colmar v. 4. Oct. 1880 in S. Gener.-Direct. d. Reichs-Eisenb. etc. wider H.; Puchelt u. Meurer, Jur. Zeitschr. Bd. V S. 450 ff.)

Schadensersatzpflicht.

v. O. **Tunnelbau. Wasserlauf.** Aus den Erkenntnissgründen: „Das Expertengutachten spricht sich positiv und entschieden dahin aus, dass lediglich in den von der Appellantin (Eisenbahn) unter dem Bett des Märscheltbaches vorgenommenen Tunnelarbeiten die Ursache dafür zu suchen sei, dass das vom Appellaten zum Betriebe seiner Gerberei benutzte Wasser dieses Baches derselben zeitweise überhaupt nicht mehr und jedenfalls in weit geringerem Masse, wie früher, zufliesst. — Die Appellantin bestreitet zwar auch selbst in der Unterstellung des Causalnexus zwischen der eingetretenen Verringerung des Bachwassers und den von ihr vorgenommenen Tunnelarbeiten den Klageanspruch des Appellaten um deswillen, weil sie zu diesen von ihr als Eigenthümerin oder doch in Vertretung des Eigenthümers des von dem Tunnel durchschnittenen und über demselben befindlichen Terrains ausgeführten Arbeiten nach den Bestimmungen des Art. 544 und 552 des Code civil unbedingt berechtigt gewesen und keinenfalls dadurch ein dem Appellaten zustehendes Recht verletzt worden sei. — Diese von der Appellantin angerufenen Gesetzesbestimmungen setzen jedoch, wenn sie auch die Berechtigung des Eigenthümers zur vollen Disposition und Benutzung und namentlich zu jeder beliebigen Anlage über oder unter der Erdoberfläche seines Grundstücks aussprechen, einer derartigen Eigenthumsdisposition die übrigens schon von selbst sich verstehende Schranke, dass dadurch sonstigen Gesetzesvorschriften und wohl erworbenen — namentlich den auf etwaigen Grunddienstbarkeiten beruhenden — Rechten anderer Personen nicht zuwider gehandelt werden darf. — Die im Titel von den Grunddienstbarkeiten befindliche Bestimmung des Art. 644 Code civ. gewährt einerseits in wesentlicher Uebereinstimmung mit §§ 1 und 13 des Preuss. Gesetzes vom 28. Febr. 1848 jedem Eigenthümer, dessen Grundstück an einem Privatflusse liegt oder von einem solchen durchzogen wird, das Recht, das an seinem Grundstücke vorbei oder darüber herfliessende Wasser zu seinem besonderen Vortheil zu benutzen, legt andererseits demselben die Verpflichtung auf, das Wasser da, wo es sein Grundstück verlässt, dem gewöhnlichen Laufe

wieder zuzuführen. Appellantin hat demnach, indem sie durch die von ihr vorgenommenen Tunnelarbeiten — obwohl ohne darauf gerichtete Absicht — bewirkte, dass der gewöhnliche Lauf des unbestrittenermassen zu den Privatflüssen gehörenden Märscheltbaches, welcher über das von ihr als Eigenthümerin oder in Vertretung des Eigenthümers benutzte, von dem Tunnel durchzogene Terrain heifliesst, dem Ausspruche der Sachverständigen gemäss nach unten geleitet und so gehemmt und verändert wurde, offenbar der gedachten Gesetzesvorschrift, dass Derjenige, dessen Grundstück an einen Privatfluss anstösst oder davon durchzogen wird, das Wasser unter allen Umständen da, wo es von seinem Grundstücke abgeht, in dem gewöhnlichen Laufe belassen muss, zuwidergehandelt und dadurch zugleich das Recht des mit seiner Gerberei in der unmittelbar neben dem Märscheltbache herlaufenden Löhrgasse in Cochem belegenen, durch eine langjährige Röhrenleitung mit dem Bache in Verbindung stehenden und daher unzweifelhaft als dessen Anlieger zu betrachtenden Appellaten auf die ungeschmälerte Benutzung des an seinem Grundstücke vorbeifliessenden Bachwassers verletzt. Appellat kann also auch den Ersatz des ihm durch die bisherige Entziehung des Wassers entstandenen Schadens verlangen, ohne dass es darauf ankommt, ob die von ihm mittelst der Röhrenleitung ausgeübte Wasserbenutzung als eine sichtbare und ständige Dienstbarkeit zu qualificiren sei". (Erk. d. Oberland.-Ger. Köln v. 8. Jan. 1880 in Sachen Eisenbahndirection zu S. wider Müller; Puchelt, Zeitschr. f. Franz. Civilrecht B. XII S. 353 ff.)

Zur Statistik der Emissionen.

In einem Rückblick auf den internationalen Geldmarkt im Jahre 1880, den Max Wirth in der „N. Fr. Pr." veröffentlicht, wird hervorgehoben, dass die Emissionen im Jahre 1880 wieder eine Höhe erreicht haben, welche sich derjenigen der vollen internationalen Thätigkeit in den Jahren vor der, der Krisis folgenden Geschäftslähmung nähert. Die Zeichnungen haben nämlich nicht weniger als 1 222 000 000 fl. Gold erreicht, während die Einzahlungen, da diejenigen auf den Panamacanal noch nicht fällig waren, allerdings nur auf 776 000 000 fl. Gold sich erhoben. Ein Ueberblick auf die Emissionen und Einzahlungen des letzten Decenniums zeigt indessen am deutlichsten, dass wir uns trotz aller Hindernisse, welche die Engherzigkeit der Europäischen Staatsmänner der Entwickelung des Welttheils entgegenstellt, doch unzweifelhaft mit dem verflossenen Jahre in einer neuen Entwickelungsperiode befinden.

Jahr	Emissionen fl. Gold	Einzahlungen fl. Gold
1867	442 000 000	308 500 000
1870	922 500 000	800 000 000
1871/73	Franz. Kriegsentsch.	2 000 000 000
1872	1 515 500 000	1 331 000 000
1873	1 547 000 000	1 011 500 000
1874	1 141 500 000	1 105 500 000
1875	626 500 000	608 500 000
1876	432 000 000	428 500 000
1877	515 000 000	386 000 000
1878	592 000 000	504 000 000
1879	564 700 000	474 600 000
1880	1 222 000 000	776 000 000

Ein Blick auf die vorstehende Tabelle zeigt, dass seit dem Jahre 1874, wo noch viele früher eingegangene Engagements zu erfüllen waren und die Krisis in England noch nicht zum vollen Ausbruche gelangt war, keine so starke Capitalsbetheiligung vorgekommen ist, als im vorigen Jahre.

Kartenwerke.

Neue Ausgabe von Ad. Stieler's Hand-Atlas. 1.—22. Lieferung. Preis jeder Lieferung ℳ 1,80 nebst Ergänzungsheften 1, 2, 3. A. Petermann's Karte des Mittelmeeres.

Von der in 32 monatlichen Lieferungen erscheinenden neuen Ausgabe von Stieler's Hand-Atlas, auf welche wir zuerst im Jahrg. 1879 S. 202 aufmerksam machten, liegen nun bereits 22 Lieferungen, somit über $^2/_3$ des ganzen Werkes vor. Die im laufenden Jahre erscheinenden 10 Schlusslieferungen werden nach dem Prospecte noch viele neue Karten bringen — darunter verschiedene Originalarbeiten. Die jüngst erschienenen Lieferungen 17—22 bringen u. A. eine neue reichhaltige Karte des südwestlichen Theiles des Deutschen Reiches.

Durch Verzeichnung der noch im Bau begriffenen oder gesicherten Eisenbahnen ist der Atlas dem Tagesstandpunkte sogar noch voraus. Andrerseits suchen Uebersichtsblätter, wie die neue Karte von Nordamerika (No. 78), die sich in ihrer freundlichen Illumination des Landes wie auch der Seetiefen den Uebersichten von Asien und Africa anschliesst, durch straffe Vereinfachung ein möglichst klares Gesammtbild zu erzielen. Der nordöstliche Theil von Südamerica (No. 91) bildet die zweite Section einer noch unter † A. Petermann's Leitung begonnenen und an Stelle der bisherigen zweiblättrigen Karte tretenden Darstellung dieses Erdtheils in 6, auch zum Zusammenstossen eingerichteten Blättern.

Aber auch die bereits früher dem Atlas angehörigen Karten der sechs letzten Lieferungen sind nicht in Druck gegangen ohne vorhergegangene sorgfältige Revision, wie aus zahlreichen Eisenbahnnachträgen und Grenzveränderungen zu ersehen ist, z. B. in No. 54, Osteuropa, bis Mitte 1880. So erhielt z. B. No. 29, Länder der Ungarischen Krone, eine völlig andere Eintheilung, gemäss den Bestimmungen von 1874 und Juni 1876; No. 65, östl. China, Korea und Japan, ausser durchgreifender Ueberarbeitung eine neue Theilung des letzteren Inselreichs nach Bestimmungen vom August 1876; No. 88 (südöstlicher Theil der Verein. Staaten) hat mit Rücksicht auf zahlreiche neue und in den Vordergrund getretene Wohnsitze und auf die Erweiterung des Bahnnetzes eine gründliche Umwandlung erfahren. Auch die Tiefendarstellung des Nordatlantischen Oceans, No. 12, erhielt auf Grund neuester Seesonden mehrerer Schiffe („Saratoga", April — Juni 1879, „Argus" und „Flamingo", Juli 1879, „Wachusett" October und November 1879) in manchen Theilen ein wesentlich verändertes Aussehen. Von No. 73, Australien, ist wenig mehr als der äussere Rahmen und die Küstenumrisse übrig geblieben, um Platz zu schaffen für die Ergebnisse neuester Reisen, die einschliesslich Al. Forrest's letzten beiden Routen in den Jahren 1878 und 1879 verzeichnet worden sind.

Literatur.

—st.— **Sammlung von Aufgaben aus der galvanischen Electricitätslehre,** mit besonderer Rücksicht für Telegraphenbeamte. Von F. Kovacevic, K. Ung. Telegraphendirectionssecretär in Agram. Mit 47 in den Text gedruckten Holzschnitten. Prag 1881. Verlag von H. Dominicus.

Der Gedanke, welcher diesem Buche zu Grunde liegt, das richtige Verständniss und insbesondere die richtige Anwendung der in der galvanischen Electricitätslehre wichtigsten Gesetze durch Bearbeitung einschlägiger Aufgaben zu fördern, kann als ein sehr glücklicher bezeichnet werden.

Die gegebenen, systematisch geordneten Aufgaben, denen die Auflösungen gesondert folgen, sind in nachstehende Unterabtheilungen geschieden: I. Widerstand und Leitungsfähigkeit; II. die Gesetze von Ohm und Kirchhoff, nebst deren Anwendung; III. Bestimmung der Stromstärke, des Widerstandes galvanischer Elemente und anderer Leiter mittelst der Tangenten- und Sinusboussole; IV. der Electromagnetismus; V. die Electrolyse zur Bestimmung der Stromstärke nach absolutem Mass: a) im Knallgas-Voltameter, b) im Metall-Voltameter, c) in den galvanischen Elementen; VI. der Extrastrom. Als Anhang sind beigefügt: Tafeln der specifischen Leitungswiderstände einiger Metalle, der chemischen Aequivalentzahlen und der trigonometrischen Linien. Wir empfehlen das kleine Buch den Telegraphentechnikern, denen es namentlich zur Vorbereitung für höhere Fachprüfungen gute Dienste leisten wird.

—st.— **Die electrischen Telegraphen, das Telephon und Mikrophon.** Populäre Darstellung ihrer Geschichte, ihrer Einrichtung und ihres Betriebes; nebst vorangehender Belehrung über Erregung, Leitung und Geschwindigkeit des electrischen Stromes und einem besonderen Capitel über Anlage von Haus- und Feuerwehrtelegraphen. Für angehende Telegraphisten, Post- und Eisenbahnbeamte. Dritte Auflage von Dr. D. Lardner's „Populäre Lehre von den Telegraphen"; in vollständiger Neubearbeitung herausgegeben von Dr. F. Binder. Mit 116 in den Text gedruckten Abbildungen. Weimar 1880. B. F. Voigt.

Mit dem vorliegenden Werke beabsichtigt der Verfasser es jedem Gebildeten zu ermöglichen, sich das Wissenwürdigste aus dem Gebiete der Telegraphie anzueignen; zugleich soll es auch angehenden Fachmännern als Führer in die electrische Wissenschaft dienen. Diesem Zwecke entsprechend ist die Darstellung eine populäre und von theoretischen Erläuterungen abgesehen worden.

Einer kurzen Einleitung über Telegraphen im Allgemeinen folgt als I. Capitel die Definition und Elementarsätze der Reibungselectricität; Cap. II behandelt die Erregung des galvanischen Stromes; Cap. III und IV beschäftigen sich mit den Leitungen und dem Legen der unterseeischen Kabel; Cap. V bespricht die Wirkungen des galvanischen Stromes und die telegraphischen Zeichen; Cap. VI giebt das Ohm'sche Gesetz und seine Anwendung; die Cap. VII—XIII behandeln die Nadel-, Zeiger-, Druck-, Copir-, Haus- und Feuerwehrtelegraphen. Endlich ist Cap. XIV dem Telephon und Mikrophon, den Erfindungen der jüngsten Zeit, gewidmet.

In gedrängter Kürze, aber durch viele Illustrationen verdeutlicht, werden alle Apparate und Systeme, welche sich bis jetzt in der Praxis bewährt haben, vorgeführt, dagegen ist die Beschreibung verschiedener Telegraphen, welche mehr oder weniger der Vergessenheit anheimgefallen sind, weggelassen worden.

Wir sind der Ansicht, dass mit Rücksicht auf das Publikum, welches der Verfasser vor Augen hatte, der richtige Weg getroffen ist und kann das compendiöse Werkchen zur Orientirung auf dem bezüglichen Gebiete empfohlen werden.

Louis Bühler's Rundschrift. Systematische Anleitung zum Selbstunterricht und Gebrauch in Schulen, höheren Lehranstalten etc. Berlin. Verlag von Theobald Grieben. Die Rundschrift hat in den letzten Jahren in allen Welttheilen Eingang gefunden und sich einen überraschend grossen Kreis von Verehrern erworben, ein Resultat, das durch systematische und geschickte Feststellung geregelter Formen und mathematischer Constructionen, sowie durch Klarheit, vielseitige Verwendbarkeit, leichte Schreibfähigkeit und den ausserordentlich praktischen Werth der Schrift erreicht wurde.

Der Verfasser vorliegenden Heftes hat es unternommen eine in vielen Beziehungen von der weitverbreiteten Sönnecken'schen abweichende Rundschrift herzustellen, welche eine im Princip vielfach neue, nach einem festgeschlossenen Systeme entwickelte Schrift, in einfachen Constructionen und nach Formenverwandtschaft geordnet, bietet.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Tarif-Bekanntmachungen.

I. Localtarife.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Mit dem 1. Januar 1881 tritt zum diesseitigen **Localgütertarif** der **Nachtrag VIII** enthaltend Abänderungen, sowie Aufhebung von Frachtsätzen, ferner Einführung der im Verbands-Gütertarif für die Deutschen Eisenbahnverbände Theil I enthaltenen Bestimmungen etc. in Kraft.

Exemplare desselben sind durch unsere sämmtlichen Güterexpeditionen zum Preise von 0,10 ℳ zu beziehen. Berlin, den 30. December 1880. Die Direction. (250)

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Mit dem 1. Januar 1881 tritt der **Nachtrag II** zu unserem **Localtarif** für die **Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren** in Kraft. Derselbe enthält: Aufhebung directer Expeditionen, sowie Einführung neuer directer Expeditionen.

Exemplare des qu. Nachtrags sind durch unsere betreffenden Dienststellen unentgeltlich zu beziehen. Berlin, den 30. December 1880. Die Direction. (251)

Crefelder Eisenbahn. Der Nachtrag 8 zum diesseitigen **Local-Güter-Tarif** vom 1. Januar 1878 Heft I tritt mit dem 15. Februar 1881 in Kraft.

Derselbe enthält Ergänzungen der speciellen Tarif-Vorschriften für bestimmte Transport-Artikel.

Exemplare desselben sind durch unsere Güter-Expeditionen zu beziehen. Crefeld, den 31. December 1880. Die Direction. (237)

Crefelder Eisenbahngesellschaft. Mit dem 1. Februar d. J. wird die diesseitige Haltestelle Süchteln-Vorst für den allgemeinen Güterverkehr eröffnet.

Für die Berechnung der Frachten tritt mit genanntem Tage **Nachtrag VII zum Local-Gütertarif** in Kraft, wovon Exemplare durch unsere Güterexpeditionen bezogen werden können. Crefeld, den 5. Januar 1881. Die Direction. (238)

Posen-Creuzburger Eisenbahn. Am 15. Januar 1881 treten an Stelle der bisherigen Tarifbestimmungen über die **Beförderung von Salon-, Personen-, Kranken- und besonderen Gepäckwagen** vom 1. Januar 1878 im diesseitigen **Localverkehr** sowie in den directen Verkehren, an denen die Diesseite betheiligt ist, zum Theil veränderte Bestimmungen in Kraft. Die Direction. (267)

II. Tarife für directe Verkehre mit besonderen Namen.

Zum Tarife für den **Böhmisch-Sächsischen Kohlenverkehr** vom 20. Mai 1877 ist der VI. Nachtrag, giltig vom 15. Januar 1881 ab, erschienen. Derselbe ist bei unseren betheiligten Güterexpeditionen zu erlangen. Dresden, am 7. Januar 1881. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenb. von Tschirschky. (259)

Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn-Gesellschaft. Die **Nachträge V und VI** zum Theil I des **Tarifs für die Deutschen Eisenbahnverbände** finden vom 15. Januar cr. ab auch für den directen Güterverkehr zwischen Stationen der Warschau-Wiener etc. Eisenbahn und Stationen der diesseitigen Eisenbahn Anwendung, jedoch mit nachstehenden Aenderungen:

1. Der Artikel Cement tarifirt auf der Warschau-Wiener Eisenbahn nach wie vor zum Specialtarif II, bezw. im vorgenannten Nachbarverkehr zum Ausnahmetarif laut Nachtrag II vom 15. Februar 1880, sub 4.
2. Die Frachtberechnung für explodirbare Gegenstände (Nachtrag VI, 2a) tritt nicht in Kraft, weil derartige Sendungen in Russland vom Eisenbahntransport überhaupt ausgeschlossen sind.

Vom 10. Januar d. J. ab tritt zum Tarif für den directen Güterverkehr mit der Warschau-Wiener etc. Eisenbahn vom 15. Juli 1879 ein Nachtrag IV in Kraft, welcher neue Frachtsätze für Steinkohlentransporte nach Station Petrikau enthält. Breslau, den 8. Januar 1881 — VI 16. Die Direction. (247)

Am 22. d. Mts. ist die Neubaustrecke Herford-Detmold der Köln-Mindener Eisenbahn dem Verkehr vollständig übergeben. Es können deshalb vom genannten Tage ab die im Nachtrag III zu Heft No. 3 des **Deutsch-Polnischen Verbandtarifs** enthaltenen Tarifsätze für Detmold, Lage und Salzuflen sowohl für den Stück- als auch Wagenladungsverkehr angewendet werden.

Ferner werden mit dem 15. Januar k. Js. die Deutschen Schnittsätze im Ausnahmetarif für Holz des Specialtarifs II bei den oben genannten Stationen ermässigt und zwar:

bei Detmold auf 2,50 ℳ
„ Lage „ 2,49 „
„ Salzuflen „ 2,44 „

pro 100 kg. Bromberg, den 31. December 1880. Königliche Eisenbahndirection als geschäftsführende Verwaltung. (265 J)

Am 1. Februar dieses Jahres tritt der Nachtrag II zu dem **Hannover-Magdburg-Ungarischen Verbandstarife** Theil II in Kraft. Derselbe ist bei den Verbandsstationen zu erhalten. Dresden, am 5. Januar 1881. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verbandsverwaltung. (244)

Mährisch-Süddeutscher Verkehr. Der in diesem Blatte No. 1 Seite 12 d. 5/1. 81 mit Giltigkeit vom 10. Januar d. J. publicirte Ausnahmetarif für Getreide etc. erleidet insofern eine Aenderung, als die darin enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen Altkirch, Altmünsterol, Bitschweiler Thann, Bollweiler, Dammerkirch, Dornach, Gebweiler, Lutterbach, Mühlhausen, Obersulz, St. Amerin, Sennheim, Sentheim, Thann u. Wesserling vorläufig nicht eingeführt werden und der auf pag. 12 des Tarifs verzeichnete Frachtsatz für die Relation Olmütz- (Nordbahn) Mannheim zu eliminiren ist. Wien, den 6. Januar 1881. Ausschliessend priv. Kaiser Ferdinands Nordbahn. (241)

K. K. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Mit 1. Februar 1881 tritt der Nachtrag IX zum Tarif für den **Märkisch-Sächsischen Verkehr** in Kraft, welcher geänderte Frachtsätze Görlitz-Reichenberg enthält.

Exemplare hiervon liegen sowohl in der Station Reichenberg als auch bei der unterzeichneten Direction zur Einsichtnahme bereit. Wien, am 3. Januar 1881. Die Direction. (245)

Neumärkisch-Niederschlesisch-Sächsischer Verband. Mit sofortiger Giltigkeit treten für den Verkehr zwischen Plagwitz-Lindenau, Station der Sächsischen Staatsbahn einerseits und Stationen der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn nördlich Cüstrin andererseits directe Frachtsätze in Kraft.

Ueber die Höhe derselben wird von dem Tarifbureau der unterzeichneten Verwaltung Auskunft ertheilt. Breslau, den 7. Januar 1881. Directorium der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn-Gesellschaft Namens der Verbandsverwaltungen. (242)

Am 15 Januar d. J. treten an Stelle der z. Z. im **Norddeutsch-Sächsischen Verbande** bestehenden Frachtsätze für den Güterverkehr zwischen Stationen der Frankfurt-Bebraer Bahn (Strecke Halle-Münden resp. Göttingen) und den Stationen Cottbus und Peitz der Cottbus-Grossenhainer Bahn anderweite Frachtsätze in Kraft. Insoweit mit denselben Frachterhöhungen gegen die bisherigen Taxen verbunden sind, erlangen die neuen Sätze, welche bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren sind, erst am 1. März d. J. Giltigkeit. Dresden, am 4. Januar 1881. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung. (266)

Die im **Ostdeutsch-Rheinischen Verbandtarife** für die Station Annen und Witten der Bergisch-Märkischen Bahn bestehenden Sätze finden fortab auch auf die gleichnamigen Stationen der Rheinischen Bahn Anwendung. Bromberg, den 5. Januar 1881. Königliche Eisenbahndirection als geschäftsführende Verwaltung. (264 J)

Rumänisch-Galizisch-Deutscher Getreide-Verkehr. Vom 15. Januar 1881 ab wird im Rumänisch-Galizisch-Deutschen Getreide-Verkehr der in dem Ausnahmetarif b unter „Mahlproducten" aufgeführte Artikel „Kleie" in den Ausnahmetarif a versetzt. Es kommen daher bis auf Weiteres für den Transport dieses Artikels die billigeren Sätze des Ausnahmetarifs für Getreide zur Anwendung. Breslau, den 28. December 1880. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn Namens der Deutschen Verband-Verwaltungen. (239)

Rumänisch-Galizisch-Deutscher Verband-Güterverkehr. Theil II, Heft 4. Mit dem 1. März cr. treten die für die Station Troisdorf trans. Friedrich-Wilhelmshütte der Köln-Mindener Eisenbahn bestehenden Frachtsätze ausser Kraft. Dagegen bleiben die Sätze für Friedrich-Wilhelmshütte der Rheinischen Eisenbahn auch fernerhin bestehen. Breslau, den 3. Januar 1881. Im Auftrage der Verbandverwaltungen: Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn. (257)

Zum Tarife vom 1. April 1880 für den **Sächsisch-Schweizerischen Güterverkehr** via Lindau treten am 10. Januar d. J. die Nachträge I und II in Kraft. Nachtrag I bestimmt, dass an Stelle des bisher massgebend gewesenen Reglements für den Deutsch-Schweizerischen und Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Güterverkehr vom 1. December 1878 das Reglement für den Südwestdeutsch-Schweizerischen Güterverkehr vom 1. Mai 1880 eingeführt wird, **wodurch die im Verkehre mit der Schweiz seither vorgeschriebene obligatorische Werthsversicherung aufgehoben wird.** Durch Nachtrag II gelangen neue und veränderte Frachtsätze für den Verkehr der Stationen Genf transit, Verrières transit und Delle transit zur Einführung. Insoweit die Taxen für Genf transit und Verrières transit im Tarife vom 1. November 1866, welche nach unserer Bekanntmachung vom 30. März v. J. noch bis jetzt in Kraft geblieben sind, billigere Frachten ergeben, werden dieselben noch bis Ende Februar d. J. gewährt. Exemplare der Nachträge und des Reglements können durch unsere Expeditionen bezogen werden. Dresden, am 5. Januar 1881. Königliche Generaldirection der Sächs. Staatseisenbahnen. von Tschirschky. (258)

Mit Giltigkeit ab 1. Februar l. J. tritt ein neuer **Sächsisch-Tiroler Verbandsgütertarif** für den directen Güterverkehr zwischen Stationen der Königl. Sächsischen Staats- sowie der in Verbindung mit denselben verwalteten Privateisenbahnen einer- und Stationen der K. K. priv. Oesterr. Südbahngesellschaft andererseits via Kufstein in Kraft. München, den 4. Januar 1881. Generaldirection der K. Bayerischen Verkehrsanstalten Betriebsabtheilung. (256

III. Tarife für andere directe Verkehre.

Mit dem 15. Januar cr. findet zwischen den Stationen der **Berlin-Anhaltischen Eisenbahn** (Linie Kohlfurt - Falkenberg) einerseits und den Stationen der **Königlich Sächsischen Staatsbahnen** andererseits eine directe Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren statt. Bezügliche Tarifexemplare sind zum Preise von 0,70 ℳ bei den betreffenden Güterexpeditionen zu haben. Berlin, den 7. Januar 1881. Namens der Verbandsverwaltungen: Die Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahngesellschaft. (255)

Mit Wirkung vom 1. d. Mts. ab sind für den **Verkehr** zwischen unseren Stationen **Frankfurt a. M., Frankfurt a. M.-Sachsenhausen, Hanau, Höchst, Mainz** und **Wiesbaden** einerseits und Rheinisch-Westfälischen Stationen andererseits neue neben erhöhten auch erheblich ermässigte Taxen enthaltende Tarife mit der Massgabe in Kraft getreten, dass die erhöhten Frachtsätze erst vom 15. Februar cr. ab angewendet werden. Auskunft ertheilen die oben genannten Stationen. Frankfurt a. M., den 1. Januar 1881. Königliche Eisenbahndirection. (H 649)

Königlich Oberschlesische Eisenbahn. Mährisch-Schlesische Centralbahn. K. K. Staatsbahn Kriegsdorf-Römerstadt. Der gemeinschaftliche Tarif für **gebrannten Kalk, Cement** und **Kalkasche**, in Ladungen von mindestens 10 000 kg pro Eisenbahnwagen, bezw. bei Bezahlung der Fracht für dieses Quantum, im Verkehre zwischen den Stationen und Ladestellen Oppeln, Guradze, Gogolin, Ottmuth, Leschnitz, Bauerwitz und Nicolai der Königlich Oberschlesischen Eisenbahn einerseits und den Stationen der Mährisch-Schlesischen Centralbahn und der K. K. Staatsbahn Kriegsdorf-Römerstadt andererseits, giltig vom 15. Juli 1877, nebst den hierzu erschienenen Nachträgen, wird mit 1. Februar l. J. ausser Wirksamkeit gesetzt.

Die hierin enthaltenen Frachtsätze, mit Erweiterung im Verkehre nach den Stationen der K. K. Staatsbahn Erbersdorf-Würbenthal, werden in den Ostdeutsch-Oesterreichischen Verbandverkehr übertragen. Wien und Breslau, am 4. Januar 1881. Die Verbandverwaltungen. (243)

IV. Specialtarife für bestimmte Transport-Artikel.

Oberschlesische Eisenbahn. Am 15. d. Mts. treten für **Flachstransporte**, welche von den Stationen Moskau, Smolensk und Wjäsma der Moskau-Brester Bahn herrühren und nach den Stationen Breslau, Ziegenhals loco und transito, Mittelwalde transito und den Stationen der Schlesischen Gebirgsbahn incl. Liebau loco und transito befördert werden, **Ausnahme-Tarifsätze** ab Thorn transito in Kraft, welche bei den genannten Stationen, sowie bei unserem Verkehrsbureau hierselbst zu erfahren sind.

Ausserdem gelten von dem gedachten Tage ab die in dem Ausnahmetarif vom 15. November v. J. für den Transport von Russischem Flachs ab Insterburg transito nach Breslau enthaltenen Frachtsätze auch im Verkehr von Insterburg transito nach Ziegenhals loco und transito. Breslau, den 7. Januar 1881. Königliche Direction. (240)

Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn-Gesellschaft. An Stelle des gemeinschaftlichen Tarifs der Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn und der Königlich Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn für den Transport **Oberschlesischer Steinkohlen** vom 1. August 1874 nebst Nachträgen I bis XI tritt am 15. Januar cr. ein neuer **Ausnahmetarif** in Kraft, welcher ausser ermässigten Frachtsätzen von Emanuelsegen und erhöhten Frachtsätzen von Susannaweiche etc nach Hainau mit $0,_{662}$ ℳ und nach Blankensee, Stargard und Neubrandenburg mit $1,_{493}$ ℳ die Sätze des bisherigen Tarifs und dessen Nachträgen unverändert enthält. Die vorerwähnten erhöhten Frachtsätze treten erst am 1. März 1881 in Kraft, bis wohin noch die Sätze des bisherigen Tarifs Anwendung finden. Druckexemplare sind auf den Verbandstationen zu haben. Breslau, den 10. Januar 1881. VI 6890. Direction. (260)

Mit Bezug auf unsere Bekanntmachungen vom 8. Februar und 18. Juni 1877, Inhalts deren für den **Transport von Steinkohlen** etc. in regelmässigen **Extrazügen** nach Niederländischen Rheinbahn-Stationen von solchen an unsere Bahn angeschlossenen Zechen, welche sich zur regelmässigen Absendung von mindestens eines Extrazuges von 5000 bis 8000 Ctr. pro Woche nach Niederländischen Stationen für die Dauer eines Jahres durch besonderen Vertrag verpflichten, besondere je nach der Zahl der pro Woche garantirten Extrazüge ermässigte Frachtsätze bestehen, bringen wir hierdurch zur öffentlichen Kenntniss, dass wir auch für die Zeit vom 1. April cr. bis ultimo März k. J. zum Abschlusse bezüglicher Verträge bereit sind. Näheres bei den Güter-Expeditionen unserer Kohlenstationen. Köln, 8. Januar 1881. Königliche Direction der Köln-Mindener Eisenbahn. (263)

---

2. Betriebsstörungen.

Badische Staatseisenbahnen. Karlsruhe, den 6. Januar 1881. In Folge Bergsturzes auf der Neckarthalbahn ist der gesammte Verkehr nach und von den Stationen Eberbach, Zwingenberg, Neckargerach, Binau und Neckarelz auf voraussichtlich längere Zeit eingestellt. Als Abstossstation kommt einerseits Hirschhorn, andererseits Mosbach in Betracht.

---

3. Ausloosungen.

Braunschweigische Eisenbahn. Unter Bezugnahme auf die Bekanntmachung Herzoglichen Staatsministeriums vom 16. Juli 1874, die Emission von 9 600 000 ℳ 4½ pCt. Prioritätsobligationen unserer Gesellschaft betreffend, bringen wir hiermit zur Kenntniss, dass bei der heute nach Massgabe der Bestimmungen im § 4 a. a. O. in Gegenwart eines Notars stattgehabten Ausloosung der am 1. April 1881 zur Amortisation gelangenden Obligationen folgende Nummern gezogen worden sind.

a) 11 Stück à 3 000 ℳ:

No. 2 34 336 352 465 497 537 545 714 817 983.

b) 25 Stück à 1 500 ℳ:

No. 1148 1281 1358 1371 1430 1453 1482 1499 1750 1787 1813 1878 1945 2116 2168 2177 2421 2781 3000 3031 3099 3105 3146 3294 3443.

c) 96 Stück à 300 ℳ:

No. 3676 3682 3788 3963 4078 4081 4185 4223 4233 4373 4429 4476 4662 4668 4791 4971 4998 5036 5049 5197 5365 5370 5476 5707 5719 5926 6099 6128 6227 6459 6560 6631 6641 6782 6813 6850 6903 7255 7639 7670 7724 7868 7983 8004 8135 8430 8475 8508 8511 8607 8656 8662 8804 9031 9164 9355 9485 9577 9649 9737 9758 10037 10058 10063 10210 10223 10233 10235 10239 10255 10259 10261 10270 10274 10295 10296 10547 10621 10760 10783 11138 11165 11330 11332 11428 11516 11559 11568 11577 11596 11691 11893 11962 12049 12074 12117.

Die Inhaber dieser Obligationen werden hierdurch aufgefordert, dieselben vom 1. April 1881 ab, mit welchem Tage die Verzinsung aufhört, unter Beifügung der dazu gehörigen nicht fälligen Zinscoupons einzuliefern

in Braunschweig bei unserer Hauptcasse und dem Bankhause Lehmann Oppenheimer & Sohn,

in Berlin bei dem Bankhause Mendelssohn & Comp. und der Berliner Handelsgesellschaft

und daselbst den Nennwerth der Obligationen nebst den Stückzinsen vom 1. Januar bis 31. März cr. in Empfang zu nehmen.

Der Betrag der etwa fehlenden Coupons wird am Capitalbetrage der Obligationen gekürzt.

Zugleich bringen wir in Erinnerung, dass die nachbezeichneten, pro 1. April 1880 ausgeloosten und seitdem aus der Verzinsung gefallenen Obligationen bislang nicht präsentirt worden sind:

No. 1491 1548 2221 2657 2796 2872 2975 à 1 500 ℳ.

No. 3651 3771 5991 6696 7096 8762 8814 8896 9248 9319 9394 9618 9953 10148.

Die Inhaber dieser Obligationen werden

zur Vermeidung ferneren Zinsverlustes nochmals zur Einlösung aufgefordert.
Braunschweig, den 3. Januar 1881. Direction der Braunschw. Eisenbahngesellschaft. (206)

4. Submissionen.

Bergisch-Märkische Eisenbahn. Die Lieferung von 9 000 Tonnen Flussstahlschienen nach neuem Profil soll, in drei Loose à 3 000 Tonnen getheilt, im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.
Bedingungen und Zeichnung sind gegen Zahlung von 50 Pfg. von dem Canzleivorsteher Peltz hierselbst zu beziehen.
Lieferungs-Offerten sind versiegelt unter der Aufschrift:
„Abtheilung III C. Submission auf Lieferung von Schienen“
bis zum **26. Januar 1881**, an welchem Tage **Vormittags 11 Uhr** deren Eröffnung in Gegenwart der erschienenen Submittenten erfolgen wird, frankirt einzureichen. Elberfeld, den 10. Januar 1881. Königliche Eisenbahn-Direction. (261)

Bergisch-Märkische Eisenbahn. Die in den diesseitigen Werkstätten, im Laufe des Jahres 1881 sich ergebenden Materialien-Abfälle, als: Eisenguss, Schmiedeeisen, Stahl-, Kupfer- und Messingschrott, alte Radreifen, Abfälle von Leder, Gummi und Wagentuch, Glasscheibenstücke u. a. m. sollen in öffentlicher Submission verkauft werden.
Offerten hierauf sind versiegelt, frankirt und mit der Aufschrift:
„Offerte auf Ankauf alter Werkstätten-Materialien pro 1881“ versehen, bis zum **20. Januar 1881** an unser **maschinentechnisches Bureau dahier einzureichen**, woselbst die Eröffnung derselben am **darauf folgenden Tage, Vormittags 11 Uhr**, in Gegenwart der erschienenen Interessenten erfolgen wird.

Die Verkaufs-Bedingungen nebst Massenverzeichniss sind bei dem Canzlei-Vorsteher Peltz hierselbst einzusehen, können auch gegen Zahlung von 50 Pfg. pro Exemplar, von dem Genannten bezogen werden. Elberfeld, den 7. Januar 1881. Königliche Eisenbahn-Direction. (262)

S c h w e l l e n l i e f e r u n g. Die Anlieferung der im laufenden Jahre diesseits erforderlichen 7 000 Mittelschwellen von Eichenholz und 2 500 lf. m Langschwellen, ebenfalls von Eichenholz, soll an den Wenigstnehmenden vergeben werden.
Die Lieferungsbedingungen können gegen portofreie Einsendung von 30 ₰ von unserem Secretariat dahier bezogen werden.
Angebote auf das ganze Quantum oder einen Theil desselben sind frankirt, versiegelt und mit der Aufschrift:
„Schwellenlieferung pro 1881“
bis zum 31. ds. Mts., Vormittags 10 Uhr an uns einzusenden.
Die Langschwellen sollen mit ca. 500 lfd. m bereits im Februar angeliefert werden, während der Rest und die Mittelschwellen erst im März zur Ablieferung zu gelangen haben.
Noch wird bemerkt, dass jeder Bieter gehalten ist, sofern in dem Angebot nichts anderes bedungen, jede einzeln angebotene Schwellenpartbie auch einzeln zu liefern.
Die Eröffnung der eingehenden Offerten wird in öffentlicher Verhandlung in unserem Sitzungszimmer dahier zu der angegebenen Zeit stattfinden. Darmstadt, den 6. Januar 1881. Direction der Main-Neckar-Eisenbahn. (248)

Nachbenannte für unsere Bahnzwecke nicht mehr geeignete Oberbau-Materialien, als:

19 000 kg	alte Stahlschienen verschiedener Profile,
158 000 „	alte Eisenschienen verschiedener Profile in Längen unter 4 m,
1 032 000 „	alte Eisenschienen wie vor in Längen über 4 m,
1 688 000 „	noch theilweise gute 9zöllige eiserne Hartwich-Schienen,
228 000 „	Schrott in Schweisseisen von Kleineisenzeug etc,
103 000 „	Schrott in Gusseisen von Herzstücken,
18 000 „	Schrott in Schweissstahl von Weichenzungen,
18 000 „	Schrott in Flussstahl von Weichenzungen,
160 000 „	alte Weichen u. Weichentheile,
27 000 „	alte Hartgussherzstücke,
6 000 „	„ Gussstahlherzstücke.
18 000 „	„ Drehscheiben und Theile davon,
18 000 „	„ Schiebebühnen,
143 000 „	„ Seitenlaschen verschiedener Profile

sollen im Submissionswege verkauft werden und sind die bezüglichen Offerten versiegelt, frankirt und mit der Aufschrift:
„Submission auf alte Oberbaumaterialien“ versehen, spätestens bis zum 20. ds. Mts., Vormittags 9 Uhr an uns einzureichen.
Die Eröffnung derselben erfolgt an demselben Tage Vormittags 10 Uhr in unserem Materialien-Bureau, Trankgasse No. 23 in Köln, in Gegenwart der etwa anwesenden Submittenten.
Die Formulare zu den Submissionsofferten nebst Verkaufsbedingungen und dem speciellen Verzeichnisse der Materialien, woraus die einzelnen Quantitäten, Caliber und Lagerorte ersichtlich sind, können gegen Erstattung von 1 ℳ von unserem Materialien-Bureau (Trankgasse 23) bezogen werden. Köln, den 4. Januar 1881. Königl. Direction der Rheinischen Eisenbahn. (249)

PRIVAT-ANZEIGEN.

Zusammenstellung der Betriebs-Ergebnisse Deutscher Eisenbahnen im Monat November 1880.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.
Laufende No.	Bezeichnung der Eisenbahnen.	Ende Monat November	Betriebs-länge Ende Novbr.	Befördert wurden: Personen		Güter		Die Einnahme betrug: im Monat November: aus dem Personen- und Gepäckverkehr		a. d. Güterverk.		im Ganzen incl. aus sonstigen Quellen		bis Ende Nov.
				im Ganzen	auf 1 km	im Ganzen	auf 1 km	im Ganzen	auf 1 km	im Ganzen	auf 1 km	im Ganzen	auf 1 km	im Ganzen
			Kilomet.	Anzahl.	Anz.	Tonnen.	Tonnen.	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ
	A. Hauptbahnen.													
	I. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung verwaltete Bahnen.													
1	Reichs-Eisenb. i. Elsass-Lothr.	1880	1 143,55	706 000	617	482 000	421	629 000	550	2 030 000	1 774	2 805 600	2 452	31 021 900
	gegen	1879	+ 21,62	+ 14 918	+ 1	+ 38 101	+ 25	+ 21 268	+ 8	+ 192 750	+ 137	+ 183 070	+ 115	+1546144
2	Preussische Staats-Eisenbahnen													
	a. Verwaltungsbezirk der K. Eisenbahndirection Berlin	1880	994,45	479 146	485	403 670	413	564 530	572	2 452 840	2 507	3 297 013	3 315	35 326 975
	gegen	1879	+ 33,71	— 2 264	— 20	— 26 329	— 40	+ 19 810	+ 1	+ 89 207	+ 17	+ 95 787	— 17	+ 664 974
	b. Verwaltungsbezirk der K. Eisenbahndirection Bromberg													
	α. Hauptbahn	1880	2 222,63	471 964	213	245 716	111	932 415	421	1 685 656	758	2 778 189	1 250	34 859 766
	gegen	1879	+ 1,00	+ 14 995	+ 5	— 16 853	— 8	+ 20 072	+ 7	+ 254 894	— 119	— 241 693	— 116	+ 546 753
	β. Stargard-Cöslin-Colberger B.	1880	172,49	41 942	245	26 413	153	59 169	346	98 265	570	159 410	924	2 165 551
	gegen	1879	—	+ 1 328	+ 8	+ 4 471	+ 26	— 2 513	— 14	— 3 735	— 21	— 14 440	— 84	— 86 525
	γ. Cöslin-Danziger B.	1880	198,30	52 476	265	13 626	69	46 720	236	52 015	264	101 157	510	1 448 025
	gegen	1879	—	+ 655	+ 4	+ 2 590	+ 13	— 3 059	— 15	+ 6 586	+ 33	— 5 828	— 30	— 21 409
	c. Verwaltungsbezirk der K. Eisenbahndirection Hannover	1880	1 615,82	625 440	401	975 289	603	864 000	554	3 820 700	2 364	4 908 976	3 038	48 560 303
	gegen	1879	+ 4,47	— 21 832	— 14	+ 155 956	+ 95	— 30 167	— 20	+ 610 952	+ 367	+ 541 385	+ 318	+1989341
	d. Verwaltungsbezirk der K. Eisenbahndirection Frankfurt a/M.	1880	1 569,98	1 020 607	668	984 210	629	763 640	500	2 368 825	1 513	3 380 815	2 153	34 233 862
	gegen	1879	+ 109,03	+ 55 493	— 12	+ 103 121	+ 24	+ 78 703	+ 18	+ 457 419	+ 200	+ 549,687	+ 215	+4597977
	e. Verwaltungsbezirk der K. Eisenbahndirection Magdeburg													
	α. Hauptbahn	1880	1012,17	463 312	458	528 720	522	658 401	650	2 194 969	2 169	3 036 720	3 000	32 353 258
	gegen	1879	—	+ 11 558	+ 12	+ 11 932	+ 11	+ 24 666	+ 24	+ 25 403	+ 26	— 63 094	— 62	+ 188 401
	β. Sangerhausen-Artern u. Stassfurt-Hecklingen-Egeln	1880	32,56	5 912	424	15 767	484	3 118	224	18 704	574	21 905	801	147 749
	gegen	1879	+ 18,63	+ 5 912	+ 424	+ 4 255	— 342	+ 3 118	+ 224	+ 6 301	— 316	+ 9 502	— 89	+ 120 253
	γ. Hannover-Altenbeken	1880	289,27	83 580	289	131 958	456	62 429	215	377 356	1 305	463 760	1 603	4 753 457
	gegen	1879	—	— 863	— 3	— 21 083	— 73	— 1 419	— 6	— 62 108	— 214	— 73 742	— 255	— 583 824
	δ. Berlin-Potsdam-Magdeburg	1880	259,56	268 055	1 033	110 539	426	296 140	1 141	476 680	1 836	854 516	3 292	11 149 818
	gegen	1879	—	+ 971	+ 4	— 57 563	— 222	+ 1 379	+ 5	— 147 010	— 567	— 169 740	— 654	— 452 989
	ε. Uelzen-Langwedel	1880	97,83	10 202	104	11 365	116	15 509	159	50 839	520	68 148	697	839 145
	gegen	1879	—	+ 389	+ 4	— 6 133	— 63	+ 217	+ 3	— 23 304	— 238	— 24 180	— 247	— 111 772
	f. Verwaltungsbezirk der K. Direction der Berlin-Stettiner E.													
	α. Stammbahn	1880	350,74	174 345	503	145 632	415	212 569	613	533 826	1 522	869 923	2 480	9 241 203
	gegen	1879	+ 4,36	+ 16 743	+ 48	+ 22 043	+ 58	+ 1 908	+ 5	— 27 688	— 102	+ 47 916	+ 103	+ 202 703
	β. Vorpommersche Eisenbahn.	1880	238,47	69 171	301	26 705	112	82 666	360	120 315	505	213 179	894	2 599 362
	gegen	1879	+ 1,50	+ 4 138	+ 18	— 1 617	— 8	+ 2 045	+ 9	+ 13 199	+ 53	+ 14 515	+ 56	+ 184 589
	g. Verwaltungsbezirk der K. Direction der Köln-Mindener E.													
	α. Hauptbahn	1880	447,32	273 250	656	843 156	1 885	403 673	970	2 053 098	4 590	2 540 278	5 679	26 366 471
	gegen	1879	—	— 1 635	— 4	+ 56 275	+ 126	+ 38 415	+ 92	+ 241 205	+ 539	+ 232 861	+ 521	+2392629
	β. Köln-Giessen	1880	184,16	101 534	550	295 628	1 605	79 509	432	689 154	3 742	814 376	4 422	8 530 098
	gegen	1879	—	+ 2 664	+ 13	+ 39 827	+ 217	+ 4 236	+ 23	+ 69 030	+ 375	+ 68 977	+ 374	+ 923 499
	γ. Venlo-Hamburg	1880	466,76	136 086	293	262 121	562	232 608	501	1 136 548	2 435	1 397 824	2 995	15 111 369
	gegen	1879	—	— 8 841	— 19	+ 14 318	+ 31	+ 10 892	+ 24	— 4 124	— 9	— 21 102	— 45	— 288 658
	h. Verwaltungsbezirk der K. Direction der Rheinischen E.													
	α. Hauptbahn	1880	1 358,00	813 000	665	909 300	670	769 000	629	3 000 000	2 209	3 884 620	2 861	42 231 323
	gegen	1879	+ 63,43	+ 9 064	— 22	+ 19 743	— 17	+ 8 626	— 20	+ 65 381	— 58	+ 92 474	— 69	+4567660
	β. Call-Trier	1880	118,16	23 100	195	42 800	362	39 000	330	130 000	1 100	173 760	1 470	1 735 346
	gegen	1879	—	+ 672	+ 5	+ 6 554	+ 55	+ 1 114	+ 9	+ 19 797	+ 167	+ 20 057	— 168	+ 195 585
	Summa 2	1880	11 628,67	—	—	—	—	—	—	—	—	28 964 569	2 491	311653081
	gegen	1879	+ 236,13	—	—	—	—	—	—	—	—	+1059342	+ 39	+ 15 029 187
3	Sächs. Staats-Eisenbahnen	1880	1 959,92	1 391 729	719	797 727	407	1 395 045	721	3 516 780	1 794	5 150 620	2 628	57 603 258
	gegen	1879	+ 33,19	+ 41 428	+ 9	+ 66 441	+ 27	+ 71 365	+ 25	+ 387 065	+ 170	+ 417 123	+ 171	+3549235
4	Württembergische Staats-Eisenb.	1880	1 528,10	798 489	522	256 867	168	713 798	467	1 284 145	840	2 100 387	1 374	24 765 582
	gegen	1879	+ 77,84	+ 4 677	— 25	+ 17 593	+ 3	+ 30 099	— 4	+ 3 589	— 43	— 24 164	— 91	+ 638 725
5	Badische Staats-Eisenbahnen	1880	1 313,00	577 407	444	366 849	279	718 518	552	1 572 855	1 198	2 455 424	1 870	26 045 692
	gegen	1879	—	— 18 910	— 14	— 8	—	— 13 505	— 10	— 26 493	— 20	— 17 509	— 13	+ 68 921
6	Main-Neckar-Eisenbahn	1880	87,50	170 150	1 945	56 430	645	129 540	1 480	225 097	2 573	385 837	4 410	4 768 727
	gegen	1879	—	+ 2 071	+ 24	+ 864	+ 10	+ 1 763	+ 20	+ 2 938	+ 34	+ 5 280	+ 61	+ 21 160
7	Oberhessische Eisenbahn	1880	175,73	34 948	199	18 182	103	27 859	159	47 762	272	80 943	461	891 159
	gegen	1879	—	— 662	— 4	+ 653	+ 3	— 1 194	— 6	+ 1 256	+ 7	+ 1 056	+ 6	+ 15 810
8	Oldenburgische Eisenbahn	1880	290,25	99 002	341	46 809	161	78 190	269	168 939	582	249 934	861	2 834 436
	gegen	1879	—	— 4 667	— 16	+ 915	+ 3	— 4 413	+ 16	+ 6 008	+ 21	+ 2 123	+ 7	+ 11 173
9	Wilhelmsh.-Oldenburger E.	1880	52,37	26 756	511	15 739	301	20 823	398	26 173	500	47 503	907	566 747
	gegen	1879	—	— 2 950	— 56	+ 1 730	+ 33	— 2 131	— 40	+ 1 677	+ 32	— 443	— 7	— 11 496
	Summa A I	1880	18 179,09	—	—	—	—	—	—	—	—	42 240 817	2 324	460150582
	gegen	1879	+ 368,78	—	—	—	—	—	—	—	—	+1625878	+ 42	+ 20 868 859

2.	3.	4. Betriebslänge in km	5. Personen	6. auf 1 km	7. Güter	8. auf 1 km	9. Einnahmen Personen	10. auf 1 km	11. Güter	12. auf 1 km	13. in Summa incl. sonst. Quell.	14. auf 1 km	15. bis Ende Nov. 1880 im Ganzen	16. auf 1 km
II. Privatbahnen unter Staatsverwaltung.														
Bergisch-Märkische Eisenbahn:														
a. Hauptb. u. Hess. Nordbahn	1880	1 268,60	1 028 201	842	1 460 800	1 152	772 250	633	3 816 427	3 008	4 935 177	3 890	54 457 100	42 927
gegen	1879	+ 99,10	− 11 764	− 86	+ 80 273	− 28	− 15 209	− 69	+ 145 368	− 131	+ 130 159	− 219	+3799593	− 389
b. Ruhr-Sieg-Eisenbahn	1880	133,72	58 373	450	239 800	1 792	42 372	327	496 256	3 711	565 428	4 228	5 856 647	43 798
gegen	1879	—	+ 2 549	+ 20	+ 18 482	+ 137	+ 1 501	+ 12	+ 49 405	+ 369	+ 50 906	+ 381	+ 352 951	+2640
Berlin-Dresdener Eisenbahn	1880	183,97	39 508	224	55 393	301	49 302	279	172 476	938	246 750	1 341	2 531 233	13 759
gegen	1879	—	− 2 355	− 13	+ 27 335	+ 148	− 1 795	− 11	+ 25 074	+ 137	+ 28 447	+ 154	+ 32 539	+ 177
Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn	1880	301,37	80 808	274	70 787	235	84 532	287	391 899	1 300	503 077	1 669	5 850 107	19 412
gegen	1879	—	− 286	− 1	− 12 689	− 42	+ 2 219	+ 8	− 50 337	− 167	− 52 686	− 175	− 2 108	− 7
Münster-Enscheder Bahn	1880	56,46	14 201	251	7 102	125	8 950	158	13 700	242	27 950	495	278 753	4 937
gegen	1879	—	− 5	—	+ 902	+ 16	− 5	—	+ 1 741	+ 31	+ 2 275	+ 41	− 8 052	− 142
Oberschlesische Eisenbahn:														
a. Hauptb. einschl. Neisse-Brieg, Wilhelmsbahn u. Posen-Thorn-Bromberg	1880	745,21	329 594	486	731 548	982	323 488	477	2 795 070	3 751	3 414 751	4 582	32 997 039	44 279
gegen	1879	—	+ 3 728	+ 5	− 13 845	− 18	+ 10 558	+ 16	+ 237 043	+ 318	+ 255 431	+ 342	+1917211	+2515
b. Breslau-Posen-Glogauer Eisenb.	1880	211,15	61 000	292	131 339	622	93 734	448	532 392	2 521	684 835	3 243	6 726 581	31 857
gegen	1879	—	+ 97	+ 1	− 833	− 4	+ 3 898	+ 18	+ 59 284	+ 280	+ 73 304	+ 347	+ 542 862	+2571
c. Breslau-Mittelwalder Eisenb.	1880	375,76	141 894	378	162 492	432	122 195	325	428 932	1 142	635 718	1 692	6 512 291	17 331
u. Niederschl. Zweigb. gegen	1879	—	+ 3 461	+ 10	− 10 788	− 29	+ 2 443	+ 6	+ 15 031	+ 40	− 5 452	− 15	+ 519	+ 1
d. Oppeln-Gr.-Strehlitz-Morgenrother Eisenbahn	1880	77,86	14 219	183	6 037	78	8 821	113	11 417	147	32 616	419	310 916	4 208
gegen	1879	+ 22,24	+ 7 669	+ 65	+ 4 082	+ 43	+ 5 040	+ 45	+ 7 016	+ 68	+ 12 058	+ 49	+ 99 365	− 809
e. Stargardt-Posener Eisenbahn	1880	172,24	33 500	194	37 882	220	46 023	267	158 551	921	245 291	1 424	2 830 749	16 435
gegen	1879	—	− 1 913	− 12	− 11 279	− 65	+ 1 041	+ 6	− 26 364	− 153	− 33 741	− 196	− 213 251	−1238
Rhein-Nahe-Eisenbahn	1880	120,60	95 630	793	51 910	430	72 780	603	145 715	1 208	240 055	1 991	2 855 502	23 677
gegen	1879	—	+ 11 773	+ 98	+ 193	+ 1	+ 11 257	+ 93	+ 2 448	+ 20	+ 12 143	+ 100	− 43 594	− 362
Zittau-Reichenberger Eisenbahn	1880	26,73	19 174	717	18 646	698	11 498	430	34 422	1 288	49 211	1 841	582 721	21 800
gegen	1879	—	− 147	− 6	+ 3 874	+ 145	+ 14	—	+ 6 275	+ 235	+ 7 599	+ 284	+ 85 208	+3187
Summa A II	1880	3 673,67	—	—	—	—	—	—	—	—	11 580 859	3 152	121789639	33 688
gegen	1879	+ 121,34	—	—	—	—	—	—	—	—	+ 480 443	+ 27	+6563303	+ 91
III. Privatbahnen unter eigener Verwaltung.														
Altona-Kieler Eisenbahn	1880	288,01	141 913	493	72 250	251	167 626	582	328 641	1 141	496 267	1 723	5 885 827	20 436
gegen	1879	—	− 6 285	− 22	− 3 034	− 10	− 4 559	− 16	− 14 169	− 49	− 18 728	− 65	+ 147 330	+ 512
Berlin-Anhaltische Eisenbahn	1880	431,27	197 130	457	212 760	493	305 150	708	808 850	1 875	1 164 000	2 699	13 303 240	30 847
gegen	1879	—	+ 10 941	+ 25	− 1 276	− 3	+ 6 652	+ 16	+ 1 338	+ 3	+ 7 990	+ 19	+ 309 898	+ 719
Berlin-Görlitzer Eisenbahn	1880	327,35	92 205	282	109 313	334	92 487	282	413 297	1 263	531 078	1 622	5 391 290	16 469
gegen	1879	—	− 1 894	− 5	− 864	− 3	− 4 440	− 14	+ 142	+ 1	− 10 895	− 34	− 52 366	− 160
Berlin-Hamburger Eisenbahn	1880	441,66	139 135	315	125 416	284	261 063	591	1 259 919	2 853	1 569 110	3 553	14 955 244	33 861
gegen	1879	—	− 19 792	− 45	− 6 183	− 14	+ 15 190	+ 34	+ 88 921	+ 202	+ 72 851	+ 165	− 224 603	− 509
Breslau-Schweidnitz-Freiburger E.	1880	600,12	182 157	307	246 478	411	201 935	341	951 402	1 585	1 199 653	1 999	11 580 448	19 297
gegen	1879	—	+ 8 341	+ 14	+ 1 859	+ 4	+ 7 293	+ 13	+ 15 823	+ 26	+ 27 182	+ 45	+ 677 834	+1130
Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn	1880	152,80	29 886	196	42 783	280	23 546	154	133 212	872	170 667	1 117	1 809 522	11 843
gegen	1879	—	− 840	− 5	− 1 171	− 8	− 2 877	+ 19	− 3 866	− 25	− 2 274	− 15	+ 51 309	+ 336
Dortmund-Gronau-Enscheder E.	1880	96,08	26 251	273	44 512	463	14 036	147	58 085	604	84 509	879	838 427	8 726
gegen	1879	—	− 1 554	− 16	+ 4 665	+ 48	− 184	− 1	+ 5 697	+ 59	+ 9 023	+ 94	+ 134 967	+1405
Holsteinische Marschbahn	1880	88,10	28 824	327	12 573	143	24 494	287	30 059	341	55 142	626	605 101	6 868
gegen	1879	—	− 279	− 3	+ 937	+ 11	− 484	− 6	+ 1 727	+ 19	+ 1 028	+ 11	+ 17 444	+ 198
Lübeck-Büchen u. Lübeck-Hamburger Eisenb.	1880	111,00	54 005	487	53 303	480	63 702	574	188 171	1 695	282 503	2 545	3 327 281	29 976
gegen	1879	—	− 186	− 1	− 11 782	− 106	− 2 205	− 20	− 31 903	− 288	− 34 632	− 313	− 86 593	− 780
Märkisch-Posener Eisenbahn	1880	271,90	52 431	193	57 829	213	97 671	359	193 005	709	293 058	1 077	3 132 256	11 515
gegen	1879	—	+ 1 169	+ 5	− 3 642	− 13	+ 3 369	+ 12	− 17 885	− 66	− 14 341	− 53	+ 21 292	+ 78
Marienb.-Mlawkaer Eisenbahn	1880	143,03	17 741	124	22 098	154	22 389	157	96 421	674	132 985	930	1 282 218	8 965
gegen	1879	—	− 736	− 5	+ 4 287	+ 29	− 1 056	− 7	+ 17 917	+ 125	+ 18 462	+ 129	− 181 690	−1270
Nordhausen-Erfurter Eisenb.	1880	78,28	20 077	256	26 208	344	21 171	270	65 636	862	94 307	1 228	906 995	11 586
gegen	1879	—	+ 353	+ 4	+ 108	+ 1	− 47	− 1	+ 776	+ 10	− 571	− 7	− 6 646	− 85
Oberlausitzer Eisenbahn:														
Strecke Kohlfurt-Falkenberg	1880	148,00	21 199	143	15 746	106	20 610	139	43 400	293	64 010	432	682 965	4 615
gegen	1879	—	+ 677	+ 4	+ 17	—	+ 1 506	+ 10	+ 228	+ 1	+ 1 734	+ 11	+ 18 647	+ 126
Oels-Gnesener Eisenbahn	1880	159,71	24 090	151	18 290	115	23 374	146	60 163	377	96 987	607	1 000 312	6 263
gegen	1879	—	+ 2 069	+ 13	+ 1 941	+ 13	+ 42	—	+ 5 304	+ 34	+ 5 729	+ 36	+ 73 835	+ 462
Ostpreussische Südbahn	1880	243,00	43 226	178	38 006	156	62 873	259	190 664	785	265 537	1 093	3 001 396	12 351
gegen	1879	—	− 5 804	− 24	+ 22	—	− 430	− 2	− 46 376	− 190	− 54 066	− 222	−1154792	−4753
Posen-Creuzburger Eisenbahn	1880	203,66	22 297	111	28 840	142	31 169	155	112 532	552	154 718	760	1 615 325	7 930
gegen	1879	—	− 264	− 1	+ 1 510	+ 8	− 201	− 1	+ 1 784	+ 8	+ 330	+ 2	+ 71 396	+ 351
Rechte Oderufer-Eisenbahn	1880	317,99	76 536	261	180 820	569	94 970	323	756 630	2 379	921 600	2 898	9 040 078	28 429
gegen	1879	—	+ 1 104	+ 4	− 1 147	− 3	+ 4 282	+ 15	− 2 739	− 9	+ 1 543	+ 5	+ 391 452	+1232
Schleswigsche Eisenbahn	1880	229,80	50 240	219	20 915	91	69 587	303	148 583	647	218 170	950	2 534 839	11 031
gegen	1879	—	− 4 702	− 20	− 4 485	− 20	− 4 579	− 20	− 11 259	− 48	− 15 838	− 68	+ 31 498	+ 138
Thüringische Eisenbahn a. Stammbahn	1880	358,51	280 306	782	199 342	556	310 038	865	830 300	2 316	1 140 338	3 181	13 193 803	36 802
gegen	1879	—	− 12 035	− 32	− 6 595	− 18	+ 17 928	+ 52	− 32 467	− 87	− 14 539	− 35	+ 407 706	− 654
b. Gotha-Leinefelde	1880	67,13	29 376	438	20 363	303	18 582	277	52 425	781	71 007	1 058	754 943	11 246
gegen	1879	—	− 430	− 6	+ 1 287	+ 19	− 777	− 11	+ 494	+ 7	− 283	− 4	+ 24 160	+ 360
c. Gera-Eichicht	1880	77,00	27 828	361	27 838	362	19 361	251	51 113	664	70 474	915	929 195	12 067
gegen	1879	—	− 696	− 9	+ 3 826	+ 50	+ 412	+ 5	+ 2 908	+ 38	+ 3 320	+ 43	+ 107 056	+1390
Tilsit-Insterburger Eisenbahn	1880	53,93	9 627	179	5 603	104	12 062	224	18 040	335	35 872	665	475 415	8 815
gegen	1879	—	− 570	− 10	+ 187	− 4	− 3 284	− 61	+ 2 129	+ 40	− 749	− 13	+ 20 948	+ 388
Braunschweigische Eisenbahn	1880	345,00	—	—	—	—	156 397	453	638 887	1 852	800 689	2 321	9 028 605	26 169
gegen	1879	—	—	—	—	—	− 5 063	− 15	− 49 975	− 145	− 77 066	− 223	− 285 208	− 827

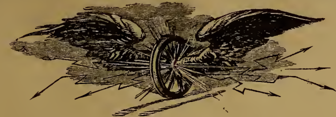
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.
			Betriebslänge in km	Personen	auf 1 km	Güter	auf 1 km	Einnahmen Personen	Einnahmen auf 1 km	Güter	auf 1 km	in Sum. incl. sonst. Quell.	auf 1 km	bis Ende Novb im Ganzen
38	Eutin-Lübecker Eisenbahn	1880	33,00	14 390	436	3 491	106	11 059	335	9 573	290	21 982	666	262 188
	gegen	1879	—	− 624	− 19	− 751	− 23	− 566	− 17	− 420	− 13	− 1 391	− 42	+ 7 138
39	Gotha-Ohrdruffer Eisenbahn	1880	17,30	7 418	429	1 198	69	4 439	257	2 534	146	6 973	403	103 184
	gegen	1879	—	− 413	− 24	− 19	− 1	− 51	− 3	− 111	− 7	− 165	− 10	+ 1 638
40	Hessische Ludwigsbahn a. nicht garant. Linien	1880	465,11	340 862	744	236 337	509	298 158	650	664 024	1 430	1 014 620	2 193	11 219 505
	gegen	1879	+ 16,14	+ 6 830	− 57	+ 14 783	− 22	+ 11 974	− 36	+ 1 135	− 159	+ 21 942	− 187	+ 779 910
	b. garantirte Linien	1880	179,15	97 037	542	89 741	501	51 666	288	83 402	466	142 360	795	1 522 218
	gegen	1879	—	− 1 427	− 8	− 7 707	− 43	+ 502	+ 3	− 7 753	− 43	− 7 392	− 40	+ 94 217
41	Mecklenburg. Friedr.-Franz E.	1880	349,17	78 775	226	35 764	102	135 606	388	208 167	596	356 696	1 022	4 285 065
	gegen	1879	—	+ 2 464	+ 3	+ 2 254	+ 4	− 1 103	− 12	− 167	− 13	+ 630	− 20	+ 275 831
42	Saal-Eisenbahn	1880	74,80	28 525	381	12 370	165	17 377	232	31 009	415	49 200	658	653 053
	gegen	1879	—	− 1 515	− 20	+ 2 048	+ 27	− 225	− 3	+ 4 117	+ 56	+ 3 892	+ 53	+ 36 210
43	Sächs.-Thüringische Ost-Westb.	1880	33,80	6 783	201	13 702	405	3 401	101	14 591	432	21 676	641	239 836
	gegen	1879	—	− 456	− 13	+ 3 312	+ 98	+ 356	+ 11	+ 3 190	+ 95	+ 5 856	+ 171	+ 55 095
44	Weimar-Geraer Eisenbahn	1880	68,11	20 723	304	7 843	115	20 509	310	18 917	278	39 705	583	544 939
	gegen	1879	—	− 1 186	− 18	+ 991	+ 14	+ 116	+ 2	+ 1 005	+ 15	+ 1 195	+ 18	+ 37 785
45	Wernshausen-Schmalkaldener E.	1880	7,00	1 938	277	2 412	345	678	97	2 997	428	3 990	570	44 283
	gegen	1879	—	− 158	− 22	+ 22	+ 3	− 40	− 6	+ 80	+ 11	+ 37	+ 5	+ 1 088
46	Werra-Eisenbahn	1880	172,00	39 476	230	37 308	217	53 693	312	157 304	915	225 389	1 310	2 596 268
	gegen	1879	—	+ 1 420	+ 9	− 2 563	+ 15	+ 4 575	+ 26	− 914	− 5	+ 3 650	+ 21	+ 51 282
	Summa A. III.	1880	6 632,77	—	—	—	—	—	—	—	—	11 795 272	1 779	126745264
	gegen	1879	+ 16,14	—	—	—	—	—	—	—	—	− 66 539	− 24	+1855068
	Summa A.	1880	28 485,53	—	—	—	—	—	—	—	—	65 616 948	2 304	708685485
	gegen	1879	+ 506,26	—	—	—	—	—	—	—	—	+2039782	+ 27	+ 29 287 230
	B. Bahnen untergeordneter Bedeutung.													
	I. Privatbahnen unter Staatsverwaltung.													
47	Angerm.-Schwedter Eisenbahn	1880	23,11	7 227	313	2 304	100	4 030	174	3 962	171	8 154	353	97 029
	gegen	1879	—	− 59	− 2	− 81	− 3	− 53	− 3	− 1 110	− 48	− 1 160	− 51	+ 1 209
48	Altenburg-Zeitzer Eisenbahn	1880	25,15	14 943	594	32 343	1 286	5 953	237	51 581	2 051	57 772	2 297	613 460
	gegen	1879	—	+ 1 891	+ 75	− 11 147	− 443	+ 797	+ 32	+ 7 401	+ 294	+ 8 402	+ 334	+ 69 121
49	Chemnitz-Würschnitzer Eisenb.	1880	12,23	5 525	452	36 638	2 996	1 729	141	24 448	1 999	26 550	2 171	288 727
	gegen	1879	—	+ 574	+ 47	− 464	− 38	+ 256	+ 21	+ 1 507	+ 123	+ 2 063	+ 169	+ 43 439
50	Gaschwitz-Meuselwitzer Eisenb.	1880	27,76	13 055	470	20 136	725	5 220	188	25 089	904	31 425	1 132	322 752
	gegen	1879	—	+ 126	+ 4	+ 2 683	+ 96	+ 81	+ 3	+ 3 194	+ 115	+ 4 273	+ 154	+ 32 103
	Summa B. I.	1880	88,25	—	—	—	—	—	—	—	—	123 901	1 404	1 321 968
	gegen	1879	—	—	—	—	—	—	—	—	—	+ 13 578	+ 154	+ 145 872
	II. Privatbahnen unter eigener Verwaltung.													
51	Aachen-Jülicher Eisenbahn	1880	31,98	13 220	556	52 416	1 639	3 346	141	37 874	1 184	45 412	1 420	502 304
	gegen	1879	—	− 470	− 83	+ 4 551	+ 143	− 356	− 20	− 219	− 7	+ 156	+ 5	+ 27 657
52	Breslau-Warschauer Eisenbahn	1880	55,34	12 321	223	8 473	153	10 234	185	20 862	377	33 856	612	344 868
	gegen	1879	—	− 1 345	− 24	+ 2 225	+ 40	+ 110	+ 2	+ 3 284	+ 59	+ 3 444	+ 62	− 10 471
53	Crefelder Eisenbahn	1880	41,69	41 739	1 001	5 022	120	12 220	293	5 560	133	23 056	553	214 593
	gegen	1879	—	+ 4 922	+ 118	− 126	− 3	+ 1 513	+ 36	− 154	− 4	+ 3 923	+ 94	+ 29 049
54	Ruhland-Lauchhammer Eisenb.	1880	7,60	2 243	295	1 755	231	424	56	1 638	216	2 062	272	20 514
	gegen	1879	—	+ 208	+ 27	− 36	− 5	+ 46	+ 6	+ 4	+ 1	+ 50	+ 7	− 294
55	Saal-Unstrut Eisenbahn	1880	52,77	14 615	277	12 778	242	7 773	147	22 499	426	34 272	649	351 320
	gegen	1879	—	− 291	− 5	− 735	− 14	− 536	− 10	− 2 727	− 52	− 3 663	− 69	− 12 624
56	Wesselburen-Heider Eisenbahn	1880	14,50	4 760	328	3 913	270	2 046	141	3 929	271	6 017	415	45 606
	gegen	1879	—	− 192	− 14	+ 1 895	+ 131	− 103	− 7	+ 1 780	+ 123	+ 1 677	+ 116	− 1 631
57	Westholsteinische Eisenbahn	1880	78,50	11 695	149	5 464	70	9 830	125	12 575	160	22 489	286	257 305
	gegen	1879	—	+ 789	+ 10	+ 1 794	+ 23	+ 1 173	+ 15	+ 604	+ 7	+ 1 763	+ 22	+ 5 112
58	Halberstadt-Blankenburger E.	1880	24,50	5 180	211	16 258	663	3 050	124	23 650	965	27 770	1 133	203 018
	gegen	1879	+ 5,70	+ 931	− 15	+ 7 537	+ 199	+ 328	− 21	+ 13 290	+ 414	+ 13 048	+ 350	+ 62 746
	Summa B. II.	1880	306,88	—	—	—	—	—	—	—	—	194 934	635	1 939 528
	gegen	1879	+ 5,70	—	—	—	—	—	—	—	—	+ 20 398	+ 55	+ 99 544
	Summa B.	1880	395,13	—	—	—	—	—	—	—	—	318 835	807	3 261 496
	gegen	1879	+ 5,70	—	—	—	—	—	—	—	—	+ 33 976	+ 76	+ 245 416

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin SW. (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 4. Zeitung des Vereins 1881.

Die Zeitung erscheint Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction: Dr. jur. W. Koch, Berlin SW., Kleinbeerenstr. 3.
Commissionär für den Buchhandel: Adolph Refelshöfer, Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.



Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuth-Strasse 8, einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3000 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Einundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 17. Januar 1881.

Dieser Nummer liegen die „Notizen über neue Tarife und Tarifänderungen pro December 1880“ bei.

Dieser Nummer liegt No. 1 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Dieser Nummer liegt ein Prospect, betr. „Die Eisenbahn, Wochenschrift für Bau- und Verkehrswesen“, Verlag von Orell Füssli & Co., bei.

Die Berechnung der voraussichtlichen Rentabilität der Eisenbahnen.

Anknüpfend an eine Abhandlung des Professors Schwarczel über die vorherige Bestimmung der wahrscheinlichen Einnahmen der Eisenbahnen, hielt der Ministerialsectionsrath Béla Ambrozovics im Ingenieur- und Architectenvereine einen Vortrag, in welchem derselbe nachzuweisen suchte, dass die Theorie Jules Michel's*), wonach bei der Bestimmung der Verkehrscoëfficienten der auf Eisenbahnen zu gewärtigende Verkehr mit der Einwohnerzahl der Stationen im geraden Verhältnisse steht, auf die Verhältnisse Ungarns nicht angewendet werden könne.

Er glaubt statt der Annahme der blossen Einwohneranzahl der Stationen, die Einwohnerzahl der rechts und links der Bahn auf einer Terrainzone von gewisser Breite zerstreuten Ortschaften („Verkehrsgebiet“) als Basis annehmen zu sollen.

Zur Beleuchtung des Unterschiedes in den Resultaten hat er als Beispiel die aus dem Ortsverzeichnisse herausgeschriebenen Ziffern der nicht in den Stationen selbst befindlichen Einwohner eines Flächenraumes von ungefähr einer Meile rechts und links längs der Alföld- und Kaschau-Oderberger Bahn — welche die abweichendsten Coëfficienten haben — und der Donau-Draubahn, welche einen mittleren Coëfficienten hat, zu den Zahlen der Stationseinwohner zugeschlagen und auf dieser Basis in dem Verhältnisse der Coëfficienten zu einander einen bedeutenden Unterschied gefunden.

Während in der Tabelle Schwarczel's der Tonnenverkehr der Donau-Draubahn 2,6mal, der Personenverkehr hingegen mit einem etwas grösseren Coëfficienten figurirt, als die Alföldbahn, ist nach dem neuen Rechnungsmodus der Tonnencoëfficient der beiden Bahnen beinahe gleich (2,8 : 2,5), der Personencoëfficient hingegen bei der Alföldbahn doppelt so gross, als jener auf der Donau-Draubahn.

Man sieht daraus, wie gross unsere Täuschung wäre, wenn wir z. B. die Alföldbahn nun jetzt projectiren und bei dem Voranschlage des zu gewärtigenden Einkommens derselben die Coëfficienten der Donau-Draubahn benützen würden, welche wir nach dem Prinzipe Michel's gewinnen! Hinsichtlich des Frachtentransportes würden wir auf einen doppelt so intensiven Verkehr rechnen, als der factische Verkehr ist. Bei dem Personenverkehr dagegen würden wir — während wir gegenüber der Donau-Draubahn eine etwas kleinere Intensivität erwarten — factisch eine doppelt so grosse erhalten!

Der Kaschau-Oderberger Bahn gegenüber steht der Tonnencoëfficient der Donau-Draubahn wie 1 : 2,5 (nach Schwarczel 1 : 2,9), der Personencoëfficient dagegen wie 1 : 1,75 (nach Schw. 1 : 2,03). Der Tonnencoëfficient der Alföldbahn ebenfalls 1 : 2,9 (nach Schw. 1 : 7,6), der Personencoëfficient hingegen 1 : 09 (nach Schw. 1 : 2,3).

Die Ursache der bedeutenden Abweichung der Verhältnissziffern Schwarczel's bei der Alföldbahn ist die Concentrirung der Einwohner der Stationen dieser Bahn.

Ambrozovics will zwar aus diesen wenigen Daten keine allgemeinen Consequenzen ziehen, aber das Verhältniss der neuen Coëfficienten zu einander macht es wahrscheinlich, dass die auf die Einwohnerzahl nicht nur der Strecke von 2 Meilen, sondern der ganzen Verkehrsfläche basirte Berechnung nicht sehr abweichende Verhältnissziffern ergeben würde.

Dass die Tonnencoëfficienten der producirenden Gegenden ungefähr gleich sind, kann dadurch erklärt werden, dass die Lebensweise, die Ansprüche und Bedürfnisse der Landwirthe im Grossen genommen dieselben sind und dass auch nur der von ihnen selbst bearbeitete Boden ihre per Bahn zu versendenden Ueberschüsse bietet. Die eventuellen kleineren Differenzen der Erzeugungskraft des Bodens werden bei gleich dichter Bevölkerung durch die intensivere Wirthschaftlichkeit, grössere Sparsamkeit, das Kleingewerbe etc. ausgeglichen. Im Falle einer grösseren Differenz ist — insofern solche durch die Industrie nicht gleich gemacht oder überwogen wird — unbedingt auch die Einwohnerzahl kleiner.

Der Umstand, ob die Einwohnerschaft in den Stationen concentrirt ist, scheint auf den Frachtenverkehr von keinem Einflusse zu sein, was begreiflich ist, weil den überwiegenden Theil des Frachtentransportes nicht die Stationen, sondern die Gegend liefert.

Dass der Personencoëfficient der Eisenbahnen mit auf den Stationen concentrirter Bevölkerung grösser ist, erklärt die leichtere Zugänglichkeit der Bahn und der nach grösseren Stationen gravitirende Handel. Aber es sind — selbstverständlich bei gleicher Bevölkerung — mehrere kleinere Stationen besser, als wenigere jedoch grössere Stationen. Zwei Stationen mit je 10 000 Einwohnern sind besser, als eine Station mit 20 000 Einwohnern, weil zwischen den zwei Stationen auch ein Localverkehr entsteht.

Der grössere Tonnen- und Personencoëfficient der Industrie- und Bergbau-Gegenden findet seine Erklärung einestheils darin, dass die Landwirthe im Allgemeinen bescheidenere Ansprüche haben, als die Gewerbsleute. Da ihre Bedürfnisse grossen Theils der von ihnen selbst bearbeitete Boden deckt, sind sie nicht sehr an entferntere Verbindungen angewiesen, und sind deshalb weniger beweglich und unternehmend, als die Gewerbetreibenden und ist bei den grösseren Ansprüchen der letzteren auch der Handel grösser; andererseits aber darin, dass bei etwas gehobener Industrie die Menschenkraft, also eine gewisse Einwohneranzahl durch Steinkohle ersetzt wird. Es erhöht den Coëfficienten, wenn

*) Man siehe über die Michel'sche Abhandlung „Sur le trafic probable des chemins de fer d'intérêt local“ die eingehende Besprechung in No. 21 S. 293 des Jahrg. 1869 unserer Zeitung.
Die Redaction.

die Steinkohle und die Lebensmittel von anderwärts — per Eisenbahn — kommen.

Schon diese flüchtigen Bemerkungen machen es auch begreiflich, dass man bei dem Vergleiche von Industriegegenden mit einer viel grösseren Vorsicht vorgehen muss, als bei dem Vergleiche von producirenden Gegenden; sie machen es auch wahrscheinlich, dass im Allgemeinen das Wesentliche des in Rechnung zu nehmenden Unterschiedes in der vom Standpunkte der Eisenbahn angenommenen Productivität einzelner Gegenden in der aufgebrauchten Arbeitskraft zu suchen ist.

Das will eigentlich die Anwendung der auf Grund der Einwohnerzahl ermittelten Coëfficienten auf ähnliche Gegenden (ähnlicher Beschäftigung) ausdrücken, so dass es hiernach — wie von den producirenden Gegenden oben erwähnt wurde — nicht unmöglich ist, dass wir uns bei Anwendung des Coëfficienten einer productiven auf eine unproductive Gegend, also bei gleichen Coëfficienten — vorausgesetzt, dass bei diesem letzteren sonstige Motoren (Dampf, Wasser) die Einwohnerzahl nicht ersetzen — in dem Erträgnisse der Eisenbahn nicht sehr irren würden, weil die unproductivere Gegend in der Regel auch dünner bevölkert ist.

Was die Breite des in Rechnung zu nehmenden Landstriches anbelangt, ist zu bemerken, dass, wenn dieser Strich noch so gering ist, wir jedenfalls weniger einer Täuschung ausgesetzt sein werden, als wenn wir rein blos die Einwohnerzahl der Stationen nehmen; daher bezüglich der bestehenden Eisenbahnen die Verkehrsphäre durch die Stationschefs ohne grosse Schwierigkeit ungefähr bestimmt werden kann (indem solche über eine gewisse Entfernung liegende Ortschaften unberücksichtigt gelassen werden, aus welchen nur sporadisch Transporte kommen). Wenn es dem Stationschef zur Aufgabe gemacht wird, kann derselbe die Provenienz- resp. Bestimmungsortschaft der aus zweiter Hand kommenden oder in zweiter Hand gehenden Transporte auch erfahren.

Die projectirten Eisenbahnen dagegen müssen bereist, hierbei alle Factoren berücksichtigt und letztere der Schätzung unterzogen werden. Ein genaues Resultat ist natürlich nicht zu erwarten. Wir müssen uns aber bei conjecturellen Fragen, Voranschlägen, mit einer nur im Grossen rationellen Basis in den meisten Fällen begnügen, und zwischen zwei sich bietenden Grundlagen die richtiger scheinende wählen. In diesem Falle heisst Alles wollen soviel als gar nichts wollen, als der Idee des Voranschlages zu entsagen, was das schlechteste wäre.

Man kann sich auch eine andere Rechnungsbasis vorstellen, so z. B. die Steuer, welche in einem und demselben Lande nach gleichem Schlüssel bemessen wird, den Reichthum, die Wohlhabenheit der einzelnen Gegenden zur Genüge treu wiedergiebt; die Frage wäre die: wie viel Tonnen und Reisende auf 100 oder 1 000 fl. Steuer entfallen? Man könnte den Mittelwerth der auf diese zwei Arten ermittelten Coëfficienten nehmen.

Die Sammlung entsprechender statistischer Daten wäre jedenfalls — schon zur Klärung dieser wichtigen Frage — erwünscht.

Der Vortragende bespricht die geringe Rentabilität unserer Bahnen und gelangt zu dem Resultate, dass ein solches überwiegend Ackerbau und dazu extensiv Wirthschaft treibendes Land ein ganzes, nach dem bisherigen Systeme gebautes Netz nicht genügend speisen kann. Die Entwickelung der Industrie, ferner die Ergänzung unseres Eisenbahnnetzes, jedoch — die im Interesse des Transitverkehrs nothwendigen Hauptlinien ausgenommen — nach einem mehr rentablen Systeme, endlich die Colonisation, wären die Mittel zur Abhilfe.

Die unseren Eisenbahnen zu verdankenden nationalöconomischen Vortheile sind, wenn auch dieselben in Gestalt der Steuer dem Aerar den von ihm erhaltenen Zinsenausfall nicht vergüten (was eine übermässige Forderung wäre?), schliesslich immer noch grösser, als der Zinsenausfall selbst. —o—

Zur Verminderung der Eisenbahnunterhaltungskosten.

Der Engländer Tolver Preston eröffnet in einem Schreiben an den „Engineer" (pag. 370, 1880) einen neuen und wohl auch bei uns wenig bekannten Gesichtspunkt, die beträchtlichen, fortwährend erforderlichen Unterhaltungskosten der Eisenbahnen einzuschränken, mit dem Hinweise, dass selbst eine Ersparniss von wenigen Procenten in ihrer Summe wohl Beachtung verdient. Die Hauptkosten liegen in der Abnutzung der Fahrzeuge und des Oberbaues durch die erforderlichen Reparaturen, und der Verfasser stellt, wie wir einer im „Wochenblatt für Architecten und Ingenieure" enthaltenen Uebersetzung entnehmen, diese Abnutzung als Function der mechanischen Arbeit des Zuges hin, da offenbar bei schnellerer Fahrt Kraft und Weg grösser ist, und die Abnutzung hierdurch in gewissem Verhältnisse zunimmt. Es kommt also zunächst auf eine Controle der Veranlassung zu dem Verschleisse, auf Messung der mechanischen Arbeit oder Anzahl Pferdekräfte an. Die Wärme des Kessels setzt sich in Arbeit um, und diese wird zum Theil absorbirt, zum Theil durch Reibung und Erschütterungen wieder in Wärme verwandelt; daher kann die mechanische Arbeit des Dampfkolbens nicht als Massstab gelten, sondern die thatsächlich von den einzelnen Fahrzeugen verrichtete Arbeit muss in Betracht gezogen werden. Diese ist keineswegs bei allen Wagen eines und desselben Zuges gleich, man kann durch das Gehör bei einem über eine eiserne Brücke fahrenden Zuge schon bemerken, dass die letzten Wagen oft mehr Geräusch verursachen, als die Locomotive selbst, weil ihre Seitenschwankungen grösser und deshalb durch sie mehr Widerstände zu überwinden sind, welche die zu leistende mechanische Arbeit vergrössern. Dieser Umstand ist keinesfalls zu unterschätzen: man denke sich die erforderliche Kraft herausgetrennt, um den letzten Wagen, falls sie in Ruhe wären, eine so heftig schaukelnde Bewegung zu ertheilen, abgesehen von der Weiterfortbewegung; man wird anerkennen müssen, dass hierdurch eine Menge Kraftaufwand nutzlos verschwendet und der Abnutzung bedeutend Vorschub geleistet wird. Allerdings wird der Gang der letzten Wagen ruhiger sein, wenn ihr Schwerpunkt durch Beladen oder durch die Construction der Wagen selbst möglichst tief liegt; wird aber dieser Umstand beachtet, und wäre die Vorsicht übertrieben, wenn es geschähe? Sowohl die Reihenfolge der einzelnen Wagen, als wie der Umstand, ob die beladenen Wagen sich vorn oder am Ende befinden, bedingen unter sonst ganz gleichen Verhältnissen einen sehr verschiedenen Kraftaufwand, um den Wagen dieselbe Geschwindigkeit zu ertheilen. Ferner sind Versuche anzustellen, ob vier-, sechs- oder achträdrige Wagen geeigneter in Bezug auf Verminderung der Abnutzung sind. Nur die experimentelle Controle der mechanischen Arbeit und daraus die Erkennung des Verschleisses vermögen für die rationelle Ausnutzung des rollenden Materials genügende Anhaltspunkte zu gewähren. Obgleich hier mehr auf das Princip hingewiesen werden soll, um dem Gegenstande Aufmerksamkeit zuzuwenden, mag die practische Möglichkeit in folgender Einrichtung zu finden sein. Es müsste an der gewöhnlichen Kuppelung die momentan herrschende Zugkraft während der Fahrt erkennbar gemacht werden. Das Product dieser mit der Geschwindigkeit giebt den Werth der mechanischen Arbeit, welcher den vermehrten Zugwiderstand der hinteren Wagen erkennen lassen würde, selbst wenn diese unbeladen sind, und vielleicht dann in noch höherem Grade, als wenn die letzten Wagen beladen sind. Der Verfasser erblickt in der Anbringung dieser Dynamometer keine Schwierigkeit. Zur Ermittelung der mechanischen Arbeit, welche ein einzelner Wagen verrichtet, wäre die Differenz der Zugkräfte seiner beiden Kuppelungen in Betracht zu ziehen, während die Ermittelung der Abnutzung noch einem der Beschaffenheit des Oberbaues entsprechenden Coëfficienten unterworfen ist. Das Schwanken der Grösse der mechanischen Arbeit bei verschiedenen Geschwindigkeiten giebt durch sein Minimum die günstigste Geschwindigkeit für den betreffenden Wagen. Gewisse Wagenarten würden sich für schnellere, andere für langsamere Fahrten geeignet erweisen, und besonders würden die Locomotiven eine practische Controle in Bezug auf ihre geeignete Verwendung dadurch erfahren. Selbst eine einzige derartige Vorrichtung an der Kuppelung der Locomotive würde sehr lehrreiche Erfahrungen ergeben, sei es um die mechanische Arbeit bei verschiedenen Geschwindigkeiten zu ersehen, bei verschiedener Anordnung der Zugtheile, verschiedenen Wagenlängen oder bei Veränderung der Wagenzahl und Beibehaltung derselben Ladefähigkeit, ferner bei verschiedenachsigen Wagen und beim Uebergang auf ein anderes Oberbausystem. Alle diese Betrachtungen liefern alsdann ganz bestimmte Regeln, deren allgemeine Beachtung einerseits die Abnutzung vermindern und, was ebenso wesentlich ist, den Kraftaufwand des Motors verringern würden. Es erscheint diese Verringerung der Widerstände von grosser Bedeutung, da, wie gezeigt, zwei grosse Vortheile damit erreicht werden; aber die Möglichkeit liegt nur in dem richtigen Erkennen dieser Widerstände, verglichen unter verschiedenartigen Bedingungen, so dass der Werth irgend welcher Constructionsart, sei es der Fahrzeuge oder des Oberbaues auch danach zu bemessen ist. Eine rationelle Beachtung dieses Principes würde immerhin zu beträchtlichen Ersparnissen im Eisenbahnbetriebe führen, weshalb es wünschenswerth erscheint, dass der Anregung zu Versuchen in weiteren Kreisen Folge gegeben werde. F. W.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Wien, 10. Januar 1881. (Feiertagspause. Bahneröffnungen. Haftpflicht. Pest-Semlin. Czaslau-Zleb, Localbahnen und Localbahngesellschaft. Ofen-Raab. Schiedsgericht. Siebenbürger Bahn. Eisenbahnclub. Bahneffecten.)

Die Feiertagspause bis zur Wiedereröffnung der Parlamente wurde von beiden Regierungen zu Arbeiten für die hochwichtigen Eisenbahnvorlagen benutzt. Die Verstaatlichung der Elisabeth Westbahn kann natürlich nicht früher in Verhandlung genommen werden, bis deren am 31. d. Mts. zusammentretende Generalversammlung ihr zustimmendes Votum abgegeben hat. Daran ist aber um so weniger zu zweifeln, als der Vertrag die Rechte der Actionäre ausgiebig wahrt und dieselben noch durch ein beson-

deres Circular der Bahndirection der Kaiserin Elisabethbahn ersucht wurden, durch ihr zahlreiches Erscheinen dem Votum auch ein imponirendes Relief zu geben. Nicht so sicher ist die Regierung des Abgeordnetenhauses; da machen sich unter der ihr getreuen Majorität politische Tendenzen geltend, welche die Vereinheitlichung und Concentrirung der staatlichen Aufgaben perhorresciren, daher auch der Eisenbahnverstaatlichung nicht gerade freundlich gesinnt sein können; die Minorität fürchtet jede Stärkung der Gewalt einer von ihr heftig bekämpften Regierung. Dieselbe muss daher die Entscheidung der Legislative abwarten, ehe sie die Ausdehnung der Action auf die angeblich hierfür zunächst ins Auge gefasste Rudolf- und Franz-Josefbahn unternimmt. In Ungarn kommt die Bosnathalbahn zunächst in die Plenarverhandlung des Abgeordnetenhauses; die bekanntlich in Oesterreich bereits erfolgte Annahme dieser Vorlage ist nicht zu bezweifeln. Die Ungarische Regierung selbst wird durch die Budapest-Semliner und die Pest-Ofener Bahn sehr in Anspruch genommen; über den gegenwärtigen Stand beider Angelegenheiten folgen unten die Notizen.

Die Eisenbahneröffnungen Oesterreich-Ungarns im Jahre 1880 bekunden eine höchst bedauerliche Stagnation der Bauthätigkeit. Während noch im Jahre 1879, welches man als das Jahr des Stillstandes der Eisenbahnbauthätigkeit bezeichnen zu dürfen glaubte, 140,7 km neuer Bahnen dem Betriebe übergeben wurden, beläuft sich die Summe der im Jahre 1880 eröffneten Bahnen auf 50,42 km, wovon 20 km auf Ungarn und 39,42 km auf Oesterreich entfallen. Es wurden eröffnet, und zwar ausschliesslich als Secundärbahnen:

Am 1. Mai	die Linie	Mezötur-Szarvas	20,00 km
„ 12. October	„ „	StadlauerBrücke-K.-Ebersdorf	5,20 „
„ 28. Novbr.	„ „	Hullein-Kremsier	6,70 „
„ 5. Decbr.	„ „	Erbersdorf-Würbenthal . . .	20,72 „
„ 19. Decbr.	„ „	Zauchtl-Neutitschein	6,80 „
		Zusammen	59,42 km

Die Erwartungen, denen man sich zu Beginn des Jahres nach der allgemeinen und sehr lebhaften Agitation für den Bau von Localbahnen mit Recht hingeben durfte, haben sich nicht erfüllt. Die überwiegende Mehrheit der zahllosen Secundärbahnprojecte kam nicht zur Verwirklichung, und selbst jene wenigen Linien, für welche die Concession erwirkt wurde und die sich zumeist noch im Baue befinden, kamen nur nach Ueberwindung grosser Schwierigkeiten zu Stande. Auch für das Jahr 1881 ist kein besonders erheblicher Zuwachs an neuen Bahnen zu gewärtigen. Von wichtigeren Bahnen befinden sich die Arlbergbahn und die Linie Wien-Aspang im Baue.

Ueber die Haftpflicht der Eisenbahnen für den Inhalt eines vom Versender beladenen Wagens wurde mit Erlass des Oesterreichischen Handelsministeriums aufmerksam gemacht, dass die von manchen Bahnverwaltungen in die Verträge über den Anschluss der betreffenden Schleppbahnen aufgenommene Bestimmung, wonach die Bahn nur für die Unverletztheit des Plombenverschlusses der Wagen hafte, Reclamationen bezüglich des Inhaltes der letzteren aber zwischen dem Empfänger und Aufgeber auszutragen sind — den Bestimmungen des Betriebsreglements widerspreche. Es wird dies in der ausführlichen Besprechung des für diese Frage entscheidenden § 50 Punkt 2 al. 2, 62 und 67 des Betriebsreglements überzeugend nachgewiesen. Die Bahnen können sich gegen solche Anstände nur durch ein vertragsmässiges Regressrecht gegen den als Absender erscheinenden Schleppbahneigenthümer schützen, welcher sich verpflichten muss, alle von der Bahn für constatirte Anstände geleisteten Entschädigungen zu vergüten. Eine etwas geänderte Fassung müsste überdies ein solcher Vertrag für die sich bei der Ausladung ergebenden Reclamationen haben, nachdem die Ausschliessung der Bahnhaftung für den Inhalt der auf die Schleppbahn mit unverletzten Plomben abgehenden Wagen ebenfalls dem Betriebsreglement widerspricht.

Für die Erlangung der Concession Pest-Semlin ist General-director a. D. Bontoux äusserst thätig; derselbe strebt auch die Finanzirung der Orientalischen Linien an. Zwei Englische Ingenieure machen gegenwärtig ihre diesbezüglichen Studien in Ungarn. Es handelt sich um die ganze Transitlinie Pest-Belgrad-Salonichi, welche infolge der Coalition der verschiedenen Interessentengruppen von Einer Gesellschaft gebaut, finanzirt und betrieben werden soll. Im Schosse des Ungarischen Ministeriums selbst sind Differenzen bezüglich der Opportunität einer solchen Cumulirung; die für den Bau Pest-Theresiopel-Semlin mit den Flügelbahnen nach Kalocsa und Baja veranschlagten ca. 22,5 Millionen Gulden sollen durch Staatsobligationen aufgebracht und der Bau selbst soll ökonomischer in Regie geführt werden, während die Frage des Staats- oder Privatbetriebes der künftigen Entscheidung vorbehalten bliebe. Bei den wechselnden Strömungen in dieser Angelegenheit ist es nicht unmöglich, dass in dem gegenwärtigen Moment selbst eine entgegengesetzte Ansicht die Oberhand gewonnen habe. So heisst es, dass trotz aller Chancen, welche die Länderbank (Bontoux) habe, doch die Creditanstalt die Bewerbung um die Concession für Bau und Betrieb nicht aufgeben könne.

Die 13 km lange Theilstrecke Czaslau-Zleb der von der Nordwestbahnstation Czaslau ausgehenden Localbahn nach Zawratetz wurde am 6. d. Mts. dem Betriebe übergeben. Der Bau wurde von der Oesterreichischen Localeisenbahngesellschaft im Mai v. J. begonnen und kostet diese Theilstrecke inclusive der Betriebsmittel 380 000 fl.; die ca. 10 km betragende Verlängerung erfolgt noch in diesem Jahre Der Präsident Dr. Volkelt der genannten Gesellschaft hielt bei dem zur Eröffnungsfeier stattgehabten Bankett einen Toast, welchem wir folgenden Excurs über die Localbahnen entnehmen: „Der Staat hat die ihm nach den Grundsätzen einer geläuterten Volkswirthschaftslehre zugewiesene Aufgabe erfüllt, indem er die grossen Verkehrslinien mit dem Anschlusse an die internationalen Communicationen geschaffen hat, theilweise dadurch, dass er solche Linien selbst erbaute und Unternehmungen, die sich diesen Bau zur Aufgabe gemacht haben, durch gesetzliche Begünstigungen oder auch durch Zuwendung materieller Mittel auf das reichste unterstützt. Die wohlthätigen Folgen, wir sehen sie an der intensiven Entwickelung der Landwirthschaft, an dem Emporblühen von Industrie und Handel entlang der grossen Communicationslinien und in den an dieselben angrenzenden Gegenden. Aber auch die weiter ab liegenden Gegenden bergen die Bedingungen der segensreichen Entwickelung in ihrem Schosse, wenn die Erzeugnisse ihres Fleisses und ihrer Arbeit in den Weltverkehr einbezogen werden können. Dieses zu vermitteln, ist die Aufgabe der Localbahnen, ihr Ziel, den Kreis jener Landschaften zu erweitern, wo die Production die eigene Consumtion übersteigt, die Nutzbarmachung der Arbeitskraft in erhöhtem Masse. Es ist eine weise Massnahme der Staatsverwaltung, die Begründung solcher Localbahnen dem Unternehmungsgeiste von Privaten zu überlassen. Nirgends so sehr als bei diesen ist die eingehendste Berücksichtigung localer Verhältnisse erforderlich, ihre Errichtung kann nur nach genauester Prüfung gesicherter Grundlagen ihrer Existenz stattfinden und ihre weitere Entwickelung sich nur naturgemäss Schritt für Schritt mit der gesteigerten Productionsfähigkeit vollziehen". — Die Oesterreichische Localeisenbahngesellschaft wird demnächst ihre erste Generalversammlung (nach der im Juni v. J. stattgehabten constituirenden Versammlung) einberufen; aus dem Erträgnisse soll der erste Dividendencoupon mit 5 pCt. = 6 fl. 50 kr. pro Actie eingelöst werden.

Die Ofen-Raaber Bahn wird auch in Fachkreisen eingehend discutirt. Die Regierung selbst unterstützt das Project kräftigst. Es werden durch diese Linie nämlich die beiden Hauptcentren des Ungarischen Getreidehandels — die Hauptstadt und Raab — mit einander verbunden und soll derselbe von der Oesterreichischen Staatseisenbahngesellschaft und Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft dadurch unabhängig gemacht werden. Man denkt natürlich an Ebenfurth als den vorläufigen Endpunkt der zwischen Ofen und Raab neu zu bauenden Strecke, welche in der Linie Raab-Oedenburg-Ebenfurth ihre schon bestehende Fortsetzung findet. Mit Hilfe der Niederösterreichischen Staatsbahn Leobersdorf-St. Pölten wäre bei Benützung der Südbahnstrecke Oedenburg-Neustadt-Leobersdorf schon sofort der grosse Plan der Umgebung Wiens durchzuführen, ein Plan, der durch den angestrebten Bau der Linie Ebenfurth-Leobersdorf jedenfalls noch grössere Chancen hätte.

Vom Eisenbahnschiedsgerichte wurde über die Klage einer Firma gegen die Südbahn verhandelt, deren betreffende Stationen die Declaration zweier Sendungen „altes Eisen" in „Wagenachsen" abänderten und diese auch dem höheren Tarifsatze unterwarfen. Die Forderung des Rückersatzes der Differenz begründete die Firma damit, dass sie die Waggonachsen als altes Eisen gekauft und verkauft habe, dass dieselben zur weiteren Verwendung als Achsen ganz unbrauchbar seien, die höhere Tarifirung auch eine irrthümliche gewesen und ihr im Sinne des § 53 des Betriebsreglements aus der irrthümlichen Bemessung der Frachtgebühr ein Schaden nicht erwachsen dürfe. Das Schiedsgericht forderte den Kläger auf, unter Beibringung der Facturen, anzugeben, zu welchen Preisen er die fraglichen Achsen verkauft habe. Es ergab sich nun, dass sich für die gesammte Waare ein durchschnittlicher Verkaufspreis von 12½ fl. pro 100 kg herausstellt. Das Schiedsgericht erkannte in Folge dieser Erhebungen auf Abweisung der Klage, mit der Begründung, dass die erhobenen Verkaufspreise für die Achsen, wie aus den Preisnotirungen der Wiener Handelskammer für dieselbe Zeit zu ersehen ist, den Preisen für Stabeisen und Bessemerstahl nahezu gleichkommen, daher die Bahnverwaltung sonach berechtigt war, die geschehene Declarirung als altes Eisen zu beanstanden und den höheren Frachtsatz einzuheben.

Die Siebenbürger Bahn hat am 1. Jänner d. J. zum letzten Mal die durch den bekannten Processausgleich nothwendig gewordene Actiencouponkürzung von 2½ fl. vorgenommen. Vom 1. Juli 1881 an bezahlt diese Bahn wieder die vollen fünfprocentigen Zinsen, bis auf 28 kr. pro Coupon, die als Stempelbetrag an die Staatscasse abzuführen sind. Das Unternehmen erscheint vollständig consolidirt, nachdem durch die zweijährige Couponreduction alle noch schwebenden Verpflichtungen desselben beglichen erscheinen. Von den Prioritätsobligationen der

Siebenbürger Bahn erfolgt nach wie vor ein Abzug für den Couponstempel von 7 kr.

Im Oesterreichischen Eisenbahnclub wurde eine Reihe höchst interessanter Vorträge gehalten, welche wir wegen Ueberfülle des sonstigen Berichtsmaterials nicht besprechen können. Zur Wahrung der diesfälligen Continuität beschränken wir uns nachstehend auf die Erwähnung der Gegenstände dieser Vorträge, indem wir auf die vorzüglich redigirte „Oesterr. Eisenbahnzeitung" verweisen, wo dieselben reproducirt erscheinen: a) Ueber Serbische und Bosnische Bahnen vom Ingenieur Büchelen; b) Inwiefern vermag der Forstmann auf die Sicherheit und Rentabilität der Bahnen einzuwirken vom Professor Dr. Freiherr von Seckendorf; c) Die Kinderjahre der Kaiser Ferdinands Nordbahn (eine sehr gemüthliche Gründungsgeschichte) vom Bauunternehmer Felix Löwenfeld; d) Eiserner Oberbau vom Baudirector Hohenegger.

Trotz des einigermassen abgeschwächten Interesses für Bahneffecten behielten die Actien doch ihre anständigen Course. Einige Rückgänge sind durch Realisirungen bewirkt worden. Von Berlin aus wurde das Spiel in Elbethal (245) behauptet; deren Trennung von der Nordwestbahn (190,75) erwies sich als ein Börsenmanöver. Nur in Südbahn war eine entschiedene Baisse; es wird eine ihre Verhältnisse beleuchtende Broschüre signalisirt, die Freund und Feind berührt. Die Einnahme-„Correctur" (281) der Karl-Ludwigbahn für die letzte Jahreswoche bereitete durch ihre Höhe eine angenehme Ueberraschung.

Das Telephon (der Fernsprecher) in Berlin.

Anknüpfend an die in No. 85 S. 1064 vor. Jahrg. uns. Ztg. gebrachte Mittheilung über die Fernsprechvermittelungseinrichtungen in grösseren Städten, wo bereits erwähnt wurde, dass die Ausführung einer solchen Einrichtung in nächster Zeit für Berlin in Aussicht stehe, bemerken wir, dass am 12. d. M. der Betrieb bei der im Telegraphengebäude, Französischestrasse 33c, eingerichteten Fernsprechcentralstelle eröffnet worden ist, so dass diejenigen Theilnehmer an der allgemeinen Fernsprecheinrichtung, welche an diese Centralstelle bis jetzt angeschlossen werden konnten, sich zu jeder Zeit beliebig mit einander unterhalten, auch von ihrer Wohnung aus der Centralstelle Telegramme zur Weiterbeförderung dictiren können. Nachdem Versuche an den vorhergegangenen Tagen die Zweckmässigkeit der getroffenen Einrichtungen genügend erwiesen hatten, arbeiten dieselben vom Augenblicke der Inbetriebsetzung an zur grossen Befriedigung aller angeschlossenen Theilnehmer. Die weiteren Anschlüsse sind in der Herstellung begriffen; sie werden rüstig ihrer Vollendung entgegengeführt, und mit jedem neuen Anschluss mehrt sich der Nutzen und die Bedeutung der allgemeinen Fernsprechanstalt auch für jeden einzelnen Theilnehmer. In Folge des günstigen Ergebnisses bei der Eröffnung des Betriebes haben sich sogleich mehrere Personen und Geschäftshäuser veranlasst gesehen, sich auch als Theilnehmer in die betreffenden Listen der Reichstelegraphenverwaltung eintragen zu lassen. Der jährliche Abonnementspreis beträgt, wie in No. 85 cit. mitgetheilt wurde, nur 200 *M.* bei einer Länge der Anschlussleitung von 2 km.

Das Telephon in Amerika.

Von hohem Interesse sind folgende mündliche Aeusserungen M. M. v. Weber's über die in Europa ganz ungeahnte Verbreitung, welche das Telephon in Amerika, namentlich in den Mittelstädten von 100 000 bis 200 000 Einwohnern gefunden hat. Manche Strassen sehen da oft aus, als wären sie in der Höhe mit weitmaschigen Spinngeweben überzogen, so viele Telephondrähte kreuzen sich, von Dachfirst zu Dachfirst gezogen, und als ein heiteres Beispiel vollkommenster Ausnützung dieses neuen Verkehrsmittels erzählt v. Weber folgendes Erlebniss: „Ich suchte in einer im Norden des Staates Newyork gelegenen grossen Mittelstadt eine uns lange befreundete, dort begüterte Familie auf. Die freundlich überraschte Dame vom Hause empfing mich auf das liebenswürdigste, aber sofort, nachdem wir uns die Hände geschüttelt, langte sie nach dem auf der Lehne ihrer Boudoircauseuse liegenden Telephon und rief aus: „Ich verfüge über Sie, wir fahren aus, ich zeige Ihnen die Stadt; Sie diniren bei uns mit einigen Leuten, die Ihnen nützen können; heute Nachmittags segeln wir mit meiner Dampfyacht auf dem Niagara; morgen fahren Sie in die Oelregion, übermorgen und später sind wir auf unserer Villa. Jetzt rufe ich meinen Mann auf seinem Bureau, melde Sie an, bespreche unsere Pläne; dann bestelle ich meine Equipage, die ich seit dem Telephon aus dem Hause entfernt habe, lade Ihnen die Leute zum Diner, bespreche das Nöthige mit Maschinisten und Stewart wegen Fahrt und Souper auf der Yacht; dann soll Ihnen mein Mann den Zug auf der Oelregionbahn bestellen, und endlich habe ich eine Menge mit unseren Wirthschaftsleuten auf der Villa zu behandeln!" — „Und wann soll das Alles besorgt sein?" fragte ich. — „Oh! sehen Sie sich die Albums dort an, gehen Sie einen Gang durch den Garten; ich habe es nicht gerne, wenn man mir zuschaut, wenn ich telephonire. Es sieht so hässlich aus! Dann soll Alles besorgt sein", sagte die liebenswürdige Frau lächelnd. Ich blieb aber doch und sah und hörte staunend, wie sie sich erst mit dem Gemahl ausführlich verständigte. Dann wurden die Adressen im Centralbureau umgeschaltet, drei, vier Familien zum Diner geladen, zusammen mindestens 28 Englische Meilen weit wohnend, zwei davon antworteten umgehend. Dann wurde die Equipage gerufen, und längere Zeit mit der Bemannung des kleinen, fünf Meilen entfernt im Eriesee liegenden Dampfschiffes verhandelt und das Menu des Soupers auf demselben im Detail festgestellt. Dann kam die Villa daran, wo die Verwalterin erst wieder telephonisch von der Maierei geholt werden musste — und endlich liess sich der Gemahl wieder vernehmen, dass auf der Oelregion Bahn alles besorgt sei. Nach 20 bis 25 Minuten setzte die liebenswürdige Dame das Thelephon aufathmend von den Lippen und sagte: „Das war ein Stück Arbeit! Jetzt mache ich Toilette und räume meiner Köchin das Feld am Telephon. Auf Wiedersehen!" Sie schlüpfte hinaus und die Köchin, eine würdige Person, fast eine Matrone, trat ans Telephon, das sie eben so gewandt handhabte wie ihre elegante Herrin. Und da hörte ich denn zu meinem Staunen die Braten, Fische, Gemüse, das Obst für das Diner bei den grossen Händlern in der Stadt bestellen, mit jedem derselben über die Quantität und Qualität deliberiren — von der Köchin — telephonisch. Als guter Deutsche hatte ich, während Dame und Dienerin über einen Flächenraum von einigen Quadratmeilen befahlen, verhandelten, anordneten — dagesessen und überrechnet, welche Zeit an Billetschreiben, Botengängen, Droschkenfahrten etc. wohl die Arbeit erfordert haben würde, die hier Frauenhand und Mund in 40 Minuten that — und ich kam dabei, Alles gut gelingend gerechnet, auf mindestens 40 Arbeitsstunden unter so und so viele Leute vertheilt". Die Zahl der Firmen und Haushaltungen, die in den Mittelstädten, namentlich der Weststaaten, telephonisch mit einander in Verbindung stehen, soll oft schon mehr als ein Drittel der Häuserzahl der Stadt betragen. Bei uns hat es das Telephon bekanntlich über die bescheidensten Anfänge noch nicht hinausgebracht.

Literatur.

„Compass 1881". Finanzielles Jahrbuch für Oesterreich-Ungarn, gegründet von Gustav Leonhardt, herausgegeben von S. Heller (Wien, Alfred Hölder) Dieses treffliche Werk liegt in seinem 14. Jahrgange vor uns. Die Correctheit des Inhalts und die übersichtliche Form und Vollständigkeit desselben haben das Buch zu einem unentbehrlichen Hilfsmittel bei Beurtheilung der finanziellen Verhältnisse Oesterreich-Ungarns, der Eisenbahnen, Banken und anderen Gesellschaften dieser Länder gemacht. Der neue Jahrgang hat eine etwas geänderte, vortheilhafte Anordnung des Materials erfahren. Die neue Eintheilung kam insbesondere dem Abschnitte: „Finanzen Oesterreich-Ungarns" zu Statten, indem das gemeinsame Budget nicht nur für 1880, sondern auch für 1881 daselbst bereits aufgenommen werden konnte; ebenso ist der Stand der allgemeinen Staatsschuld und der Schuld der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder sowohl vom 31. December 1879, als auch schon vom 30. Juni 1880 angeführt. Das Gewinn- und Verlustconto der Wiener Banken und Betriebsergebnisse der Eisenbahnen ist in bilanzmässiger, beziehungsweise tabellarischer Form dargestellt. Unter den „statistischen Beiträgen" dürften einige Originaltabellen, wie die Darstellung des täglichen Courses der vier Rentengattungen vom 1. Januar 1879 bis 30. Juni 1880, die Coursbewegung der Anlagepapiere etc., besonders willkommen sein. Ueber den Umfang des Materials, welches in den neuen Jahrgang aufgenommen ist, giebt nachstehende Uebersicht Auskunft. Es sind verzeichnet: Banken und Creditinstitute, Sparcassen, Genossenschaften und Vorschussvereine, Verkehrsanstalten, Eisenbahn-, Dampfschifffahrts-, Pferdebahn- und Omnibusgesellschaften etc., Versicherungsgesellschaften, Bau-, Baumaterial- und Industriegesellschaften. Der „Compass 1881" führt an wirthschaftlichen Individualitäten insgesammt auf: in Oesterreich 1 034, in Ungarn 641, in Kroatien und Slavonien 48, zusammen 1 723, um 33 mehr als im Jahre 1880. Was insbesondere das Eisenbahnwesen anlangt, so giebt der „Compass" Auskunft aus den Geschäftsberichten von 46 Eisenbahnen in Activität in Oesterreich (davon 5 gemeinsame Bahnen), 16 in Ungarn, sodann über die in Bau begriffenen Bahnen: 6 in Oesterreich (Arlberg, Wien-Aspang, Fichtelgebirgsbahn, inzwischen eröffnet Erbersdorf-Würbenthal, Hullein-Kremsier und Zauchtl-Neutitschein), concessionirt: 7 in Oesterreich (Czaslau-Zawratetz nunmehr bereits eröffnet), Bozen-Meran, Kremsthalbahn, Kaschitz-Schönhof, Pecek-Zasmuk, Smidar-Hochwessely und Chodau-Neudek) und 3 in Ungarn (Szamosthalbahn, Neutra-Tapolcsány und Budapest-Semlin).

Miscellen.

F. W. **Die electrische Locomotive des Dr. Siemens** wollen die Directoren der Pfeilerbahn in New-York (Elevated Railways) nach einer Notiz des „Engineering" zur Einführung bringen; es werden gegenwärtig auf der Camden- und Amboyeisenbahn in New-Jersey Versuche zur Erprobung des Systems vorbereitet; die Länge der Versuchsstrecke beträgt 13 km.

Von **Möller's Kursbuch** ist soeben das erste Heft für 1881 erschienen. Dem Verlangen der Reisenden, welche sich des Kurs-

buches bedienen, entsprechend, hat wiederum eine Vermehrung der Eisenbahnfahrpläne stattgefunden, und ist neben den neu eröffneten Bahnen Herford-Detmold u. s. w. namentlich auch die Schwarzwaldbahn Offenburg-Singen berücksichtigt worden. Die Zahl der mit dem neuen Jahre eingetretenen Fahrplanänderungen von Eisenbahnen und Posten ist nicht unbedeutend, daher dieses Heft, welches bis 15. Mai gültig bleibt, für die Reisenden von Wichtigkeit ist. Die Ergebnisse der letzten Volkszählung sind bei Angabe der Einwohnerzahlen, soweit schon bekannt, auch berücksichtigt worden. Ein Jahresabonnement auf das Kursbuch (5 Hefte jährlich) kostet 4 *M.*; ein einzelnes Heft 1 *M.* bei Francozusendung. Verlag von Schmorl & von Seefeld in Hannover.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Tarif-Bekanntmachungen.

I. Localtarife.

Erste Ungarisch-Galizische Eisenbahn. K. K. Dniesterbahn. Erzherzog Albrechtbahn. K. K. Tarnów-Leluchower Staatseisenbahn. Mit 1. Februar 1881 tritt ein neuer **Localtarif** in Wirksamkeit, welcher sowohl für die Erste Ungarisch-Galizische Eisenbahn und die von ihr betriebene K. K. Dniester- und Tarnów-Leluchower Staatseisenbahn, als auch für die Erzherzog Albrechtbahn Giltigkeit hat.

Exemplare dieses Tarifes können in allen Stationen und in den commerciellen Bureaux der oben genannten Bahnen gegen Erlag des Betrages von 1 fl. bezogen werden. Wien, am 15. Jänner 1881. Die Direction. (Nachdruck wird nicht honorirt.) (280)

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Vom heutigen Tage ab kürzen wir bei allen Transporten, welche von Stationen der Rheinischen-, Köln-Mindener-, Bergisch-Märkischen-, Dortmund-Gronau-Enscheder-, Westfälischen und der Aachen-Jülicher Bahn mit der Routenvorschrift im Frachtbriefe „via Heidelberg" für die auf der rechten Rheinseite gelegenen und „via Mannheim" für die auf der linken Rheinseite gelegenen Rheinisch-Westfälischen Stationen auf unserer Station Basel eintreffen und bei Gütersendungen, welche auf unserer Station Basel nach Stationen der vorgenannten Bahnen aufgegeben werden — die tarifmässige Fracht um 10 *₰* pro 100 kg. Soweit dieser Betrag nicht bei der Frachterhebung oder Weiterrechnung in Basel abgesetzt werden kann, erfolgt die Auszahlung desselben auf Vorlage der Originalfrachtbriefe bei diesseitiger Stelle. Karlsruhe, den 10. Januar 1881. General-direction. (269)

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Am 15. Januar d. Js. tritt der Nachtrag XIV zu den Specialbestimmungen und Tarifen für den **Localgüterverkehr** der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen und der in Verbindung mit denselben verwalteten Privateisenbahnen in Kraft. Derselbe enthält:

1. Stationstarife zwischen Görlitz einerseits und Grossschönau, Scheibe, Hainewalde und Warnsdorf andererseits,
2. Stationstarife in Oesterreichischer Währung (Banknoten) für Machendorf und Weisskirchen,
3. Aufhebung von Frachtsätzen.

Insoweit mit diesem Nachtrage Erhöhungen gegen die seither massgebend gewesene Frachtberechnung eingeführt werden, treten dieselben erst am 1. März d. J. in Kraft. Hierzu wird bemerkt, dass von diesem Termine an die Abfertigung von Sendungen zwischen Görlitz und Zittau im Localverkehre der Berlin-Görlitzer Bahn und von Sendungen zwischen Görlitz und den übrigen Stationen der Zittau-Reichenberger Eisenbahn, im Märkisch-Sächsischen Verkehre zu billigeren Sätzen erfolgt, als im diesseitigen Localverkehre. Exemplare dieses Nachtrags sind durch sämmtliche Güterexpeditionen zu beziehen. Dresden, am 13. Januar 1881. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen. von Tschirschky. (274)

Zum diesseitigen **Local-Gütertarife** vom 1. Juli 1877 ist der sofort gültige Nachtrag 28 herausgegeben, welcher Tarifsätze für Eilgut und Stückgut im Verkehr von und nach Emmerke, Tarifsätze für den Verkehr von und nach Borken, sowie Ausnahme-Frachtsätze für Seeschlicktransporte von Bremerhafen, Geestemünde und Emden enthält. Exemplare des Nachtrags sind bei den Güterexpeditionen käuflich zu haben. Hannover, den 8. Januar 1881. Königl. Eisenbahn-Direction. (288)

Oberschlesische Eisenbahn. Die Ent- und Beladefrist für Wagenladungsgüter in offenen Wagen wird im diesseitigen Verwaltungsbereich fortan von 6 auf 12 Stunden verlängert. Breslau, den 11. Januar 1881. Königliche Direction. (286)

Die durch unsere Bekanntmachung vom 13. November v. J. aufgehobene Vergünstigung, wonach bei **Schulfahrt-Abonnements** für das zweite und jedes folgende Kind eines Hausstandes nur die Hälfte des Fahrgeldes zu entrichten ist, wird bis auf Weiteres auch ferner gewährt. Magdeburg, den 11. Januar 1881. Königliche Eisenbahn-Direction. (272)

Die bisher in den Frachtbriefen üblichen Vermerke, wie:

von Sendung des . . . .
zur Verfügung des . . . . . .
zur Weiterbeförderung an . . .

werden fortan nur dann zugelassen, wenn dieselben auf der zweiten Hälfte der Rückseite stehen und den Zusatz haben:

„ohne Verbindlichkeit für die Eisenbahn".

Soweit noch von uns abgestempelte Frachtbriefformulare dergleichen Vermerke auf der Vorderseite tragen, können sie nur nach Durchstreichung der Vermerke zur Verwendung gebracht werden. Breslau, 12. Januar 1881. Direction der Rechte-Oder-Ufer Eisenbahngesellschaft. Direction der Oels-Gnesener Eisenbahngesellschaft. Directorium der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahngesellschaft. (279)

Vom 16. Januar d. J. treten folgende Ermässigungen für den Ostbahnhof und Kaibahnhof in Königsberg i. Pr. in Kraft.

1. ad 3a 3α Seite 25 des Gütertarifs für den Eisenbahn-Directions-Bezirk Bromberg.

Für die auf dem Ostbahnhofe in Königsberg eingehenden Wagen wird in dem Falle, dass die Disposition des Empfängers für den Kaibahnhof nach Avisirung und Laderechtstellung des Wagens an demselben Tage bis Nachmittags 4 Uhr erfolgt, die Ueberfuhrgebühr vom Ostbahnhof nach dem Kaibahnhof auf 0,02 *M.* pro 100 kg, in minimo auf 2 *M.* pro Wagenladung herabgesetzt.

2. ad 3a 3β Seite 20 des erwähnten Tarifs.

Für die auf dem Bahnhofe der Ostpreussischen Südbahn eingehenden Wagen wird die Ueberfuhrgebühr von diesem Bahnhof nach dem Kaibahnhofe auf 0,02 *M.* pro 100 kg, in minimo auf 2 *M.* pro Wagen herabgesetzt und kommt ausserdem unter der ad 1 gedachten Voraussetzung die bisher von der Ostpreussischen Südbahn noch besonders erhobene Gebühr von 2 *M.* pro Wagen für das Rangiren und Bereitstellen der Wagen zur Ueberführung nach dem Kaibahnhofe in Wegfall.

3. Die auf Seite 22 sub d 1 und 2 des qu. Tarifs, sowie im Nachtrag I hierzu sub 3, 3 und 5 angegebenen Ueberfuhrgebühren von dem Ostbahnhof nach dem Bahnhof der Ostpreussischen Südbahn werden aufgehoben.

4. Für Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten, Mehl- und Mühlenfabrikate wird sowohl auf dem Ostbahnhof, wie auf dem Kaibahnhof nach der zwölfstündigen Entladefrist eine gebührenfreie vierundzwanzigstündige Lagerung gewährt.

Bromberg, den 7. Januar 1881. Königliche Eisenbahndirection. (285 J)

II. Tarife für directe Verkehre mit besonderen Namen.

Zum **Bayerisch-Sächsischen Gütertarife** vom 10. August 1877 gelangt am 10. Januar cr. der 12. Tarifnachtrag zur Ausgabe. Exemplare hiervon sind bei den Güterexpeditionen zu erlangen. Dresden, am 8. Januar 1881. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen. von Tschirschky. (273)

Posen-Schlesisch-Märkischer Verkehr. Am 15. d. Mts. tritt zum Heft 1 des Tarifs vom 1. Juni 1879 ein Nachtrag VII, zum Heft 2 ein Nachtrag IV; zum Heft 4 ein Nachtrag V und zum Heft 6 ein Nachtrag VI in Kraft.

Dieselben enthalten Frachtsätze der Specialtarife A 2 und III zwischen einzelnen Stationen der Oberschlesischen und Berlin-Görlitzer Eisenbahn, Frachtsätze aller Tarifclassen zwischen Gross-Strehlitz und Waldenburg und zwischen Benau und Stationen der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn, sowie Ermässigungen einzelner Frachtsätze.

Gleichzeitig erscheint zu den besonderen Bestimmungen für obenbezeichneten Verkehr ein dritter Nachtrag, enthaltend eine Bestimmung für die directe Beförderung von Fahrzeugen aller Art, sowie Ergänzungen bezw. Abänderungen der besonderen Bestimmungen.

Druckexemplare sind bei den Verbandstationen käuflich zu haben. Breslau, den 8. Januar 1881. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn als geschäftsführende Verwaltung. (287)

Güterverkehr mit Stationen der Hessischen Ludwigs-, Main-Neckar-, Nassauischen, Main-Weser-, Frankfurt-Bebraer, Badischen, Pfälzischen, Elsass-Lothringisch-Luxemburgischen und Württembergischen Bahnen, sowie mit der Station Basel. Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachungen vom 8., 18. und 25. November cr. bringen wir zur Kenntniss, dass bezüglich der nachgenannten Güterverkehre folgende Aenderungen eintreten:

A. Rheinisch-Westfälisch-Hessischer Verkehr.

1. Unter dieser Bezeichnung treten am 1. Januar 1881 neue Tarife für die Beförderung von Gütern, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren zwischen Rheinischen, Köln-Mindener und Bergisch-Märkischen Stationen einerseits und Stationen der Hessischen Ludwigsbahn andererseits in Kraft. Durch diese Tarife gelangen die nachgenannten Tarife nebst sämmt-

lichen dazu erschienenen Nachträgen mit der Massgabe zur Aufhebung, dass die billigeren Frachten derselben noch bis zum 15. Februar 1881 in Wirksamkeit bleiben:

a) Provisorischer Rheinisch-Hessischer Gütertarif via Bingerbrück-Bingen, vom 1. März 1878;

b) Rheinisch-Hessischer Gütertarif via Niederlahnstein-Limburg, vom 1. Mai 1878;

c) Köln-Minden-Hessischer Gütertarif via Bingen, vom 1. Januar 1879;

d) Köln Minden-Bergisch-Märkisch-Hessischer Gütertarif via Giessen-Frankfurt a/M., vom 1. Januar 1879;

e) Köln-Minden-Bergisch-Märkisch-Hessischer Gütertarif via Niederlahnstein-Limburg resp. Wetzlar-Limburg, vom 10. November 1878;

f) Bergisch-Märkisch-Hessischer Gütertarif via Bingen, vom 1. September 1878;

g) Bergisch-Märkisch-Hessischer Gütertarif via Niederlahnstein-Limburg, vom 10. November 1878;

h) die Frachtsätze für den Verkehr mit Stationen der Hessischen Ludwigsbahn im Hessisch-Rheinisch-Westfälischen Verbandsgütertarif, vom 1. September 1878 und den dazu erschienenen Nachträgen;

i) Tarif für Fahrzeuge zwischen Rheinischen und Hessischen Ludwigsbahnstationen, vom 1. Januar 1876;

k) Tarif für lebendes Vieh zwischen Rheinischen und Hessischen Ludwigsbahnstationen, vom 1. August 1876, und die dazu eingeführten einzelnen Frachtsätze;

l) die im Nachtrage III zum provisorischen Rheinisch-Hessischen Gütertarife vom 1. März 1878 enthaltenen Bestimmungen und Frachten für Leichen;

m) die Frachtsätze für Leichen, Fahrzeuge und lebende Thiere im Stationen der Hessischen Ludwigsbahn im Hessisch-Rheinisch-Westfälischen Verbandstarife, vom 1. Juni 1880;

n) die im Hanseatisch-Rheinisch-Westdeutschen Verbandsgütertarif, vom 1. März 1878 nebst Nachträgen im Verkehre zwischen den Köln-Mindener Stationen Diepholz, Hassbergen, Hemelingen und Osnabrück einerseits und den Hessischen Stationen, sowie der Nassauischen Station Mainz andererseits enthaltenen Frachten. Es bleiben bis auf Weiteres die zur Zeit zwischen Köln-Mindener Stationen Ahlen, Beckum, Beckum Stadt, Bielefeld, Brackwede, Gütersloh, Herford, Löhne, Oelde, Porta, Rheda, Salzuflen, Lage und Detmold, sowie den Stationen der Münster-Enscheder und Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn einerseits und Stationen der Hessischen Ludwigsbahn andererseits bestehenden Frachtsätze in Kraft.

2. Am 1. Januar 1881 kommen im Verkehre zwischen Rheinischen, Köln-Mindener, Bergisch-Märkischen, Hannoverschen (Westfälischen), Dortmund-Gronau-Enscheder und Aachen-Jülicher Stationen einerseits und Stationen der Hessischen Ludwigsbahn andererseits neue Tarife für die Beförderung von Steinkohlen und Kokes zur Einführung. Hierdurch werden die folgenden Tarife nebst Nachträgen mit der Massgabe aufgehoben, dass die seitherigen billigeren Frachten noch bis zum 15. Februar 1881 bestehen bleiben:

a) Rheinisch-Hessischer Kohlentarif via Bingen, vom 25. August 1877;

b) Bergisch-Märkisch-Hessischer Kohlentarif via Bingen, vom 1. August 1877;

c) Köln-Minden-Hessischer Kohlentarif via Bingen, vom 10. August 1877;

d) Kohlentarif zwischen Stationen der Aachen-Jülicher und solchen der Hessischen Ludwigsbahn, vom 1. August 1879:

e) die Frachten des Ausnahmetarifs E für Steinkohlen etc. im Hessisch-Rheinisch-Westfälischen Verbande nebst Nachträgen vom 1. September 1878 für die Hessischen Ludwigsbahnstationen;

f) Ausnahmetarif für Steinkohlen etc. zwischen Bergisch-Märkischen, Rheinischen, Westfälischen, Köln-Mindener und Dortmund-Gronau-Enscheder Stationen einerseits und Stationen der Hessischen Ludwigsbahn andererseits via Niederlahnstein-Eschhofen, vom 1. Februar 1879;

g) Ausnahmefrachtsätze für Steinkohlen von Station Speldorf-Broich (Kohlenlager) der Rheinischen Bahn nach Stationen der Hessischen Ludwigsbahn via Bingen und via Niederlahnstein-Limburg, vom 15. October 1879.

B. Rheinisch-Westfälisch-Main-Neckarbahnverkehr.

Am 1. Januar 1881 treten für die Beförderung von Gütern zwischen Rheinischen, Köln-Mindener und Bergisch-Märkischen Stationen einerseits und Stationen der Main-Neckarbahn andererseits, sowie für die Beförderung von Steinkohlen und Kokes zwischen Rheinischen, Köln-Mindener, Bergisch-Märkischen, Hannoverschen, Dortmund-Gronau-Enscheder und Aachen-Jülicher Bahn einerseits und Stationen der Main-Neckarbahn andererseits neue Tarife in Kraft.

Die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren zwischen Stationen der Rheinischen, Köln-Mindener und Bergisch-Märkischen Bahn einerseits und Stationen der Main-Neckarbahn andererseits findet vom gleichen Tage an auf Grund der neuen Gütertarife resp. nach den in denselben enthaltenen kilometrischen Entfernungen zu den Bestimmungen der übereinstimmend gehaltenen Tarife für Leichen, Fahrzeuge und lebende Thiere des Localverkehrs der betheiligten Bahnen statt. Soweit die nachgenannten Tarife nebst Nachträgen billigere Frachten als die neuen Tarife enthalten, bleiben diese niedrigeren Taxen noch bis zum 15. Februar 1881 in Wirksamkeit:

a) Köln-Minden-Bergisch-Märkisch-Main-Neckarbahn-Gütertarif, vom 1. September 1878 und Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen und Kokes, vom 10. April 1879;

b) Bergisch-Märkisch-Main-Neckarbahn-Gütertarif, vom 1. September 1878 und Ausnahmetarif 2 für Steinkohlen und Kokes, vom 10. März 1879;

c) Rheinisch-Main-Neckarbahn-Gütertarif, vom 1. März 1878 und Tarif für Fahrzeuge, vom 1. März 1878;

d. Ausnahmetarif für Steinkohlen und Kokes von Rheinischen, Westfälischen und Aachen-Jülicher Bahnstationen nach Stationen der Main-Neckarbahn, vom 15. Juni 1880.

C. Verkehr mit der Nassauischen, Main-Weser und Frankfurt-Behraer und Badischen Staatsbahn.

Die in den voraufgeführten neuen Tarifen mit der Hessischen Ludwigs- und Main-Neckarbahn enthaltenen Frachten für die Stationen Frankfurt a. M.-Westbahnhof, Frankfurt a. M.-Sachsenhausen, Höchst, Mainz, Hanau, Wiesbaden, Mannheim, Heidelberg und Friedrichsfeld gelten ab 1. Januar 1881 auch für die gleichnamigen Stationen Frankfurt a. M.-Main-Weserbahnhof (soweit Tarife für diese Station via Giessen bestehen), Frankfurt a. M.-Nassauischer Bahnhof, Frankfurt a. M.-Sachsenhausen und Hanau, Stationen der Frankfurt-Bebraer Bahn, Höchst, Mainz und Wiesbaden, Stationen der Nassauischen Bahn, Mannheim, Heidelberg und Friedrichsfeld, Stationen der Badischen Staatsbahn. Soweit indessen die Frachten für diese Stationen in den nachfolgenden Tarifen nebst Nachträgen billiger sind als die neuen, bleiben diese niedrigeren Sätze noch bis zum 15. Februar 1881 in Kraft:

a) Rheinisch-Nassauischer Gütertarif via Coblenz-Niederlahnstein und Bingerbrück-Rüdesheim, vom 1. Juli 1879;

b) Ausnahmetarif für Steinkohlen und Kokes zwischen Stationen der Rheinischen und Aachen-Jülicher Bahn einer- und Stationen der Frankfurt-Bebraer Bahn andererseits, vom 1. Juni 1878;

c) Bergisch-Märkisch-Nassauischer resp. Frankfurt-Bebraer Gütertarif via Rheinroute, vom 1. Februar 1880;

d) Köln-Minden-Bergisch-Märkisch-Nassauischer resp. Frankfurt-Behraer Gütertarif via Niederlahnstein, vom 1. Februar 1880;

e) Ausnahmetarif für Steinkohlen und Kokes etc. von Stationen der Bergisch-Märkischen, Rheinischen, Westfälischen, Köln-Mindener und Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn nach Stationen der Nassauischen Bahn via Niederlahnstein, vom 15./20. September 1878;

f) Ausnahmetarife für die Beförderung von Steinkohlen, Kokes etc. von Stationen der Aachen-Jülicher Bahn nach Stationen der Nassauischen Bahn via Niederlahnstein, vom 20. Juli 1879;

g) Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen, Kokes etc. von Stationen der Rheinischen und Aachen-Jülicher Bahn nach Stationen der Frankfurt-Bebraer, Main-Weser und Oberhessischen Bahn via Giessen, vom 10. Juli 1877;

h) Provisorischer Rheinisch-Badischer Gütertarif, vom 1. März 1878;

i) Ausnahmetarife 3—9 für verschiedene Artikel zwischen Rheinischen und Badischen Stationen, vom 15. April 1878;

k) Ausnahmetarif für Steinkohlen und Kokes von Rheinischen, Westfälischen, Bergisch-Märkischen, Köln-Mindener und Dortmund-Gronau-Enscheder Stationen nach Stationen der Badischen Bahn, vom 1. Juni 1878;

l) Gütertarif zwischen Köln-Mindener und Bergisch-Märkischen Stationen einer- und Badischen Stationen andererseits, vom 15. October 1878;

m) Gütertarif zwischen Bergisch-Märkischen und Badischen Stationen, vom 10. März 1879;

n) Ausnahmetarif 10 für Trass zwischen den Rheinischen Stationen Andernach, Brohl, Kruft und Plaidt einerseits und Badischen etc. Stationen andererseits, vom 1. Juni 1878;

o) Ausnahmetarif für Steinkohlen und Kokes von Stationen der Aachen-Jülicher Bahn nach Stationen der Badischen Bahn, vom 1. März 1880;

p) Tarif für Fahrzeuge zwischen Rheinischen und Badischen Stationen, vom 1. Januar 1876.

Soweit eine Uebertragung der neuen Frachten gemäss Vorstehendem nicht stattfindet, bleiben die sub a bis p bezeichneten Tarife mit ihren bisherigen Frachten bis auf Weiteres in Wirksamkeit.

D. Verkehr mit Ludwigshafen.

Die für die Badische Station Mannheim eintretenden Frachterhöhungen treten in gleicher Höhe auch für die Station Ludwigshafen der Pfälzischen Bahnen am 15. Februar 1881 ein.

E. Verkehr mit Basel.

Am 15. Januar 1881 wird für die Beförderung von Gütern zwischen Rheinischen, Köln-Mindener und Bergisch-Märkischen Stationen einerseits und der Station Basel der Elsass-Lothringischen und Badischen Bahn andererseits ein provisorischer Tarif eingeführt, durch welchen die in den nachgenannten Tarifen nebst Nachträgen enthaltenen Frachten für Basel mit der Massgabe aufgehoben werden, dass die seitherigen billigeren Sätze noch bis zum 15. Februar 1881 in Kraft bleiben:

a) Provisorischer Rheinisch - Elsass-Lothringischer und Rheinisch - Badischer Gütertarif, vom 1. März 1878;

b) Ausnahmetarif No. 1 des Rheinischen Verbandes für metallurgische Erzeugnisse, vom 15. Januar 1878;

c) Ausnahmetarif 3—9 des Rheinischen Verbandes für verschiedene Artikel, vom 15. April 1878;

d) Ausnahmetarif 10 des Rheinischen Verbandes für Trass, vom 1. Juni 1878;

e) Bergisch - Märkisch - Badischer Gütertarif (Rheinischer Verband), vom 10. März 1879;

f) Bergisch - Märkisch - Badischer Ausnahmetarif für metallurgische Erzeugnisse (Rheinischer Verband), vom 10. Januar 1880;

g) Bergisch-Märkisch - Elsass - Lothringischer Gütertarif (Rheinischer Verband), vom 1. Januar 1880;

h) Köln - Minden - Elsass - Lothringischer Gütertarif (Rheinischer Verband), vom 1. Januar 1880;

i) Köln - Minden - Bergisch - Märkisch-Badischer Gütertarif, vom 15. October 1878;

k) Köln - Minden - Bergisch -Märkisch-Badischer Ausnahmetarif für metallurgische Erzeugnisse, vom 10. Januar 1880;

l) Köln - Minden - Bergisch - Märkisch-Elsass-Lothringischer Gütertarif, vom 1. Januar 1880;

m) Provisorischer Rheinisch-Elsass-Lothringisch-Luxemburgischer Gütertarif, vom 1. März 1878.

Die neuen Frachten für Basel gelten auch für die vor Basel gelegenen Elsass-Lothringischen und Badischen Stationen, soweit dieselben niedriger als die zur Zeit für diese vorgelegenen Stationen bestehenden Frachten sind.

F. Verkehr mit Elsass-Lothringisch-Luxemburgischen Stationen.

Am 15. Februar 1881 treten neue, theils erhöhte, theils ermässigte Frachten enthaltende Tarife für die Beförderung von Gütern, Steinkohlen und Kokes, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im Verkehre zwischen Stationen der Rheinischen, Köln-Mindener, Bergisch-Märkischen, Hannoverschen, Dortmund-Gronau-Enscheder und Aachen-Jülicher Bahn einerseits und Elsass-Lothringisch-Luxemburgischen Stationen und Basel andererseits in Kraft. Durch diese neuen Tarife werden die in den vorgenannten Tarifen nebst Nachträgen enthaltenen Frachten für die Elsass-Lothringischen Stationen und die Taxen der nachgenannten Tarife nebst Nachträgen vollständig aufgehoben:

a) Tarif für Fahrzeuge zwischen Rheinischen Stationen einerseits und Elsass-Lothringischen Stationen andererseits (Rheinischer Verband), vom 1. Januar 1876;

b) die Frachten für Basel in dem Tarife für Fahrzeuge zwischen Rheinischen und Badischen Stationen, vom 1. Januar 1876;

c) Tarif für Fahrzeuge im Rheinisch-Elsass-Lothringisch-Luxemburgischen Verkehre, vom 15. Januar 1876;

d) Tarif für Rohproducte im Rheinisch-Luxemburg-Lothringischen Verkehre, vom 10. April 1877;

e) Tarif für Rohproducte im Köln-Minden-Lothringisch-Luxemburgischen Verkehre, vom 1. Mai 1877;

f) Bergisch - Märkisch - Lothringisch - Luxemburgischer Rohproductentarif, vom 10. April 1877;

g) Ausnahmetarif für Steinkohlen und Kokes von Bergisch-Märkischen und Rheinischen Stationen nach Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen via Saargemünd, vom 1. Januar 1879;

h) Ausnahmetarife für Steinkohlen, Kokes, Roheisen und Eisenerze im Rheinisch-Köln - Minden - Bergisch - Märkisch - Luxemburgisch - Lothringischen Verkehre, vom 1. August 1879;

i) Ausnahmetarif für Steinkohlen und Kokes von Rheinischen, Westfälischen, Bergisch-Märkischen, Köln-Mindener und Dortmund - Gronau - Enscheder Stationen nach Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, vom 1. Januar 1879;

k) Ausnahmetarif für Dienstkohlen der Reichsbahn von Rheinischen Stationen nach Weissenburg transit, vom 20. December 1875:

l) die Frachten für Basel im Ausnahmetarif für Steinkohlen und Kokes von Rheinischen, Westfälischen, Bergisch - Märkischen, Köln - Mindener und Dortmund-Gronau-Enscheder Stationen nach Stationen der Badischen Bahn, vom 1 Juni 1878;

m) die Frachten für Basel im Ausnahmetarife von Stationen der Aachen - Jülicher Bahn nach Stationen der Badischen Bahn, vom 1. März 1880.

G. Die Tarife für Fahrzeuge zwischen Rheinischen Stationen einerseits und Pfälzischen, Badischen (excl. Basel, Mannheim, Heidelberg und Friedrichsfeld) und Württembergischen Stationen andererseits vom 1. Januar 1876 und der Ausnahmetarif für Eisenbahnwagen und Räder zwischen der Rheinischen Station Ehrenfeld und der Badischen Station Singen vom 10. April 1876 bleiben bis auf Weiteres in Wirksamkeit.

Die in unserer Bekanntmachung vom 25. November cr. angekündigten Erhöhungen der Frachten für verschiedene südliche Badische Stationen treten erst am 15. Februar 1881 in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilt unser Tarifbureau hierselbst. Köln, den 31. December 1880. Königliche Direction der Rheinischen Eisenbahn, zugleich Namens der mitbetheiligten Bahnverwaltungen. (277)

Hannover - Bayerisch - Oesterreichischer Verband. Am 1. Februar cr. tritt der Nachtrag 33 zum Verbandsgütertarife vom 1. November 1877 in Kraft. Derselbe enthält Ermässigungen der Ausnahmefrachtsätze für den Verkehr zwischen den Stationen Bremen, Bremerhafen, Geestemünde, Harburg, Hamburg K. M. einer- und Stationen der Bayerischen Staatsbahnen andererseits.

Näheres ist bei den Verbandsexpeditionen zu erfahren. Frankfurt a. M., den 10. Januar 1881. Namens der Verbandsverwaltungen: Königliche Eisenbahndirection. (282)

Neumärkisch - Niederschlesisch - Sächsischer Verband. Die für den Verkehr zwischen Stationen der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn und Reichenberg, Sächsische Staatsbahn, bestehenden Frachtsätze finden vom 15. d. Mts. ab auch für die Station Reichenberg der Südnorddeutschen Verbindungsbahn Anwendung. Breslau, den 6. Januar 1881. Directorium der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn-Gesellschaft Namens der Verbandsverwaltungen. (278)

Rheinischer Eisenbahnverband. Am 15. d. M. tritt ein Ausnahmetarif für die Beförderung von Eisenerzen in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg pro Wagen oder bei Zahlung der Fracht für dieses Gewicht von Winnweiler, Station der Pfälzischen Eisenbahnen nach Stationen der Rheinischen, Köln-Mindener und Bergisch-Märkischen Bahn via Münster a/Stein-Bingerbrück in Kraft. Der Tarif ist von der diesseitigen und den übrigen betheiligten Bahnverwaltungen zu beziehen. Köln, den 11. Januar 1881. Königliche Direction der Rheinischen Eisenbahn, zugleich Namens der mitbetheiligten Bahnverwaltungen. (271)

Rheinisch - Köln - Minden - Bergisch - Märkisch - Saarbrücker Gütertarif. Am 15. d. Mts. tritt der Nachtrag II zu Heft 3b des Verbandsgütertarifs vom 15. Mai 1879 in Kraft. Derselbe enthält:

1. Ergänzung der Specialbestimmungen zum Betriebsreglement;
2. Tarifkilometertabellen für die neu in den Verband einbezogenen Stationen Borken-Gemen, Buer, Dorsten, Gladbeck, Lüdenscheid, Rhade, Wegberg und Winterswyk, sowie anderweite, ermässigte Tarifkilometer für die Stationen Brügge, Dahl, Delshern, Oberhagen, Rummenohl und Schalksmühle der Bergisch-Märkischen Bahn;
3. Neue Tarifsätze für die Stationen Trier r. M. im Verkehr mit den Stationen Borken-Gemen, Buer, Dorsten, Gladbeck, Lüdenscheid, Rhade, Wegberg und Winterswyk, sowie ermässigte Tarifsätze für Trier r. M. im Verkehre mit den Stationen Brügge, Dahl, Delshern, Oberhagen, Rummenohl und Schalksmühle;
4. Aenderungen resp. Berichtigungen.

Preis 0,25 *M.* Köln, den 11. Januar 1881. Königl. Direction der Rheinischen Eisenbahn als geschäftsführende Verwaltung. (276)

Mit dem 1. März cr. treten die im Nachtrag I zum Tarif für den **Ungarisch-Rheinischen bezw. Westostdeutsch-Ungarischen Holzverkehr** vom 1. Januar 1879 enthaltenen Frachtsätze für die Station Troisdorf trans. (Friedrich-Wilhelmshütte) der Köln-Mindener Bahn ausser Kraft. Dagegen bleiben die Sätze für Friedrich-Wilhelmshütte der Rheinischen Eisenbahn auch fernerhin bestehen. Breslau, den 3. Januar 1881. Im Auftrage der Verbandsverwaltungen: Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn. (268)

III. Tarife für andere directe Verkehre.

Bergisch - Märkische Eisenbahn. Im Verkehr zwischen der **Bergisch-Märkischen Eisenbahn** einerseits und Belgien andererseits werden die Artikel **„Kobalterz“** und **„Kupferstein“** vom 1. März a. cr. ab nach Ausnahmetarif 7a tarifirt. Elberfeld, den 12. Januar 1881. Königliche Eisenbahndirection. (284)

Nachdem die bei Paris gelegene Station **St. Denis** der Französischen Nordbahn für den **Viehverkehr** geschlossen ist, sind neue Sätze für Hammeltransporte in doppelbödigen Wagen im Verkehr zwischen **Neuss** und **Kohlscheidt** einerseits und der ebenfalls bei Paris gelegenen Station Le Bourget andererseits eingeführt worden.

Das Nähere hierüber ist bei unserem Tarifbüreau hier zu erfahren. Elberfeld, den 12. Januar 1881. Königliche Eisenbahndirection. (283)

IV. Specialtarife für bestimmte Transport-Artikel.

Weintransporte von Ungarn nach Bayern und Süddeutschland. Mit 15. Jänner l. J. wird ein ermässigter Uebernahmetarif für den Transport von Wein in Fässern bei Aufgabe von mindestens 8 000 bezw. 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen, oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht pro Wagen, ferner für den Transport von zur Füllung versendeten oder leer retour gehenden Fässern bei Aufgabe in jedem Gewichte im Verkehre zwischen Wien, Station der Kaiserin Elisabethbahn, Stationen der südöstlichen Linie der K. K. priv. Oesterreichischen Staatseisenbahngesellschaft, der K. Ungarischen Staatsbahnen, der I. Siebenbürgerbahn sowie der K. K. priv. Südbahngesellschaft einerseits und Stationen der Bayerischen, Württembergischen, Badischen Staatsbahnen, der Main - Neckarbahn, der Bayerisch - Pfälzischen Eisenbahnen, der

Hessischen Ludwigsbahn, der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, der Luxemburgischen Wilhelmsbahn, der Saarbrücker und Rhein-Nahebahn, sowie der Frankfurt-Bebraer Bahn andererseits via Stadlau-Wien in Wirksamkeit treten. Exemplare erliegen bei den betreffenden Verwaltungen und Stationen.

2. Eröffnungen.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Einer Mittheilung der Direction der Crefelder Eisenbahn-Gesellschaft zufolge wird die bisherige Haltestelle Süchteln-Vorst mit dem 1. Februar cr. für den allgemeinen Güterverkehr eröffnet werden.

Berlin, den 11. Januar 1881.
Die geschäftsführende Direction.

3. Auszahlungen.

Berlin-Stettiner Eisenbahn. Die Zins- und Dividendenscheine zu den nachstehend bezeichneten diesseitigen Actien sind bisher nicht zur Einlösung vorgelegt worden:

1. die Zins- und Dividendenscheine Ser. IV No. 8 zu den Actien No. 385, 15552, 19605, 21627, 22033, 29031, 43880a, 44861a;
2. die Zins- und Dividendenscheine Ser. IV No. 9 zu den Actien No. 385, 2027, 2284, 3073, 26172, 28055, 29832b, 43071b, 51632a, 67210;
3. die Zins- und Dividendenscheine Ser. IV No. 10 zu den Actien No. 385, 2027, 2284, 11126, 16239, 42682, 43531a, 44293a, 52335a;
4. die Zins- und Dividendenscheine Ser. IV No. 11 zu den Actien No. 385, 2027, 2284, 2963, 2887, 23931, 32560, 43531a, 44666a, 49118.

Wir ersuchen die Inhaber dieser Scheine, die darauf fälligen Beträge bei Vermeidung der im § 17 der Statuten der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft gedachten Nachtheile zu erheben, wobei wir ausdrücklich bemerken, dass wenn die vorstehend zu 1 und 2 bezeichneten Zins- und Dividendenscheine nicht binnen 8 Wochen, vom Tage dieser Bekanntmachung an gerechnet, eingelöst sein sollten, dieselben annullirt und die darauf fälligen Beträge zur diesseitigen Casse eingezogen werden. Stettin, den 5. Januar 1881. Königliche Direction. (275)

4. Submissionen.

Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahngesellschaft. Lieferung verschiedener Materialien. Die Lieferung von Erd- und Steinmaterialien, Eisen-, Stahl- und Metallwaaren, Webe-, Wirk- und Seilerwaaren, Bürstenbinderwaaren, Kautschuk, Leder, Glaswaaren, Fetten, Firniss, Farbwaaren und Chemikalien für das Jahr 1881 wird im Offertwege vergeben.

Offerten sind mit dem gesetzlich vorgeschriebenen Stempel versehen, versiegelt und mit der Aufschrift „Offerte für verschiedene Materialien" bis 29. Jänner 1881, 11 Uhr Vormittag bei der Centralleitung in Wien (Elisabethstrasse 9), dem Comité dirigeant in Bukarest oder der Betriebsleitung in Lemberg oder Jassy einzureichen, und ist an der Cassa einer dieser Stellen ein Vadium in der Höhe von 5 pCt. des Lieferungswerthes zu erlegen.

Detailverzeichnisse der zu liefernden Materialien, nebst den näheren Bestimmungen für die Offertverhandlung, sowie die Lieferungsbedingnisse können bei der Materialverwaltung in Wien, Lemberg, Bukarest und Jassy eingesehen, behoben oder gegen Einsendung des Porto bezogen werden. Wien, den 29. December 1880. Der Verwaltungsrath. (281)

Die Anfertigung und Lieferung von 15 Tenderlocomotiven und 15 offenen hochbordigen Güterwagen soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Das für die Locomotivlieferung gültige Programm und die zugehörigen Bedingungen werden gegen Einsendung von 1 ℳ und die für die Wagenlieferung massgebenden Zeichnungen und Bedingungen gegen Einsendung von 1 ℳ 50 ₰ von dem unterzeichneten Bureau abgegeben.

Der Submissionstermin ist auf den 3. Februar, Vormittags 11 Uhr anberaumt und sind bis dahin spätestens dem genannten Bureau die Offerten mit der Aufschrift:

„Submission auf Locomotiven beziehungsweise Güterwagen"

einzusenden. Frankfurt a/M.-Sachsenhausen, den 8. Januar 1881. Königliche Eisenbahndirection, Maschinentechnisches Bureau. (H 652)

Schweizerische Centralbahn. Die Lieferung von

35 000 Stück Laschen,
23 000 „ Unterlagsplatten und
145 000 „ Schienennägel

soll auf dem Submissionswege vergeben werden.

Die Zeichnungen und Lieferungsbedingnisse liegen im Bureau unseres Oberingenieurs, Leonhardsgraben No. 36 dahier, zur Einsicht bereit und können auf Verlangen dort bezogen werden.

Lieferungsangebote für den ganzen Bedarf oder nur einzelne Sorten sind spätestens am 31. Januar 1881 verschlossen und mit der Aufschrift „Offerte für Schienen-Befestigungsmittel" bei der unterzeichneten Verwaltung einzureichen. Basel, den 8. Januar 1881. Directorium der Schweiz. Centralbahn. [H99Q

Bergisch-Märkische Eisenbahn. Die Lieferung von 9 000 Tonnen Flussstahlschienen nach neuem Profil soll, in drei Loose à 3 000 Tonnen getheilt, im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Bedingungen und Zeichnung sind gegen Zahlung von 50 Pfg. von dem Canzleivorsteher Peltz hierselbst zu beziehen.

Lieferungs-Offerten sind versiegelt unter der Aufschrift:

„Abtheilung III C. Submission auf Lieferung von Schienen"

bis zum **26. Januar 1881**, an welchem Tage **Vormittags 11 Uhr** deren Eröffnung in Gegenwart der erschienenen Submittenten erfolgen wird, frankirt einzureichen. Elberfeld, den 10. Januar 1881. Königliche Eisenbahn-Direction. (261)

Bergisch-Märkische Eisenbahn. Die in den diesseitigen Werkstätten, im Laufe des Jahres 1881 sich ergebenden Materialien-Abfälle, als: Eisenguss, Schmiedeeisen, Stahl-, Kupfer- und Messingschrott, alte Radreifen, Abfälle von Leder, Gummi und Wagentuch, Glasscheibenstücke u. a. m. sollen in öffentlicher Submission verkauft werden.

Offerten hierauf sind versiegelt, frankirt und mit der Aufschrift:

„Offerte auf Ankauf alter Werkstätten-Materialien pro 1881" versehen, bis zum **20. Januar 1881** an unser **maschinentechnisches Bureau dahier** einzureichen, woselbst die Eröffnung derselben **am darauf folgenden Tage, Vormittags 11 Uhr,** in Gegenwart der erschienenen Interessenten erfolgen wird.

Die Verkaufs-Bedingungen nebst Massenverzeichniss sind bei dem Canzlei-Vorsteher Peltz hierselbst einzusehen, können auch gegen Zahlung von 50 Pfg. pro Exemplar, von dem Genannten bezogen werden. Elberfeld, den 7. Januar 1881. Königliche Eisenbahn-Direction. (262)

Schwellenlieferung. Die Anlieferung der im laufenden Jahre diesseits erforderlichen 7 000 Mittelschwellen von Eichenholz und 2 500 lf. m Langschwellen, ebenfalls von Eichenholz, soll an den Wenigstnehmenden vergeben werden.

Die Lieferungsbedingungen können gegen portofreie Einsendung von 30 ₰ von unserem Secretariat dahier bezogen werden.

Angebote auf das ganze Quantum oder einen Theil desselben sind frankirt, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Schwellenlieferung pro 1881"

bis zum 31. ds. Mts., Vormittags 10 Uhr an uns einzusenden.

Die Langschwellen sollen mit ca. 500 lfd. m bereits im Februar angeliefert werden, während der Rest und die Mittelschwellen erst im März zur Ablieferung zu gelangen haben.

Noch wird bemerkt, dass jeder Bieter gehalten ist, sofern in dem Angebot nichts anderes bedungen, jede einzeln angebotene Schwellenparthie auch einzeln zu liefern.

Die Eröffnung der eingehenden Offerten wird in öffentlicher Verhandlung in unserem Sitzungszimmer dahier zu der angegebenen Zeit stattfinden. Darmstadt, den 6. Januar 1881. Direction der Main-Neckar-Eisenbahn. (248)

Nachbenannte für unsere Bahnzwecke nicht mehr geeignete Oberbau-Materialien, als:

19 000 kg	alte Stahlschienen verschiedener Profile,
158 000 „	alte Eisenschienen verschiedener Profile in Längen unter 4 m,
1 032 000 „	alte Eisenschienen wie vor in Längen über 4 m,
1 688 000 „	noch theilweise gute 9zöllige eiserne Hartwich-Schienen,
228 000 „	Schrott in Schweisseisen von Kleineisenzeug etc,
103 000 „	Schrott in Gusseisen von Herzstücken,
18 000 „	Schrott in Schweissstahl von Weichenzungen,
18 000 „	Schrott in Flussstahl von Weichenzungen,
160 000 „	alte Weichen u. Weichentheile,
27 000 „	alte Hartgussherzstücke,
6 000 „	„ Gussstahlherzstücke.
18 000 „	„ Drehscheiben und Theile davon,
18 000 „	„ Schiebebühnen,
143 000 „	„ Seitenlaschen verschiedener Profile

sollen im Submissionswege verkauft werden und sind die bezüglichen Offerten versiegelt, frankirt und mit der Aufschrift: „Submission auf alte Oberbaumaterialien" versehen, spätestens bis zum 20. ds. Mts., Vormittags 9 Uhr an uns einzureichen.

Die Eröffnung derselben erfolgt an demselben Tage Vormittags 10 Uhr in unserem Materialien-Bureau, Trankgasse No. 23 in Köln, in Gegenwart der etwa anwesenden Submittenten.

Die Formulare zu den Submissionsofferten nebst Verkaufsbedingungen und dem speciellen Verzeichnisse der Materialien, woraus die einzelnen Quantitäten, Caliber und Lagerorte ersichtlich sind, können gegen Erstattung von 1 ℳ von unserem Materialien-Bureau (Trankgasse 23) bezogen werden. Köln, den 4. Januar 1881. Königl. Direction der Rheinischen Eisenbahn. (249)

Beilage zu No. 4. **Berlin, am 17. Januar 1881.**

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

NOTIZEN über neue Tarife und Tarifänderungen
pro December 1880.

Diese Notizen können nicht selbstständig, sondern nur als Beilage der Zeitung bezogen werden.

I. Localtarife.

II. Tarife für directe Verkehre mit besonderem Namen*).

III. Tarife für andere directe Verkehre.

A. Für Verkehre innerhalb des Deutschen Reiches einschl. Luxemburg.
1) östliche und nördliche Bahnen**), sowohl unter sich als mit den unter 2 und 3 bezeichneten Bahnen.
2) Mittel- und Westdeutsche Bahnen†), sowohl unter sich als im Verkehr mit den süddeutschen Bahnen.
3) Süddeutsche Bahnen ††) unter sich.

B. Für Verkehre innerhalb Oesterreich-Ungarns.
1) innerhalb des Osterreichischen Staatsgebietes.
2) innerhalb Ungarns.
3) im gemeinschaftlichen Verkehre zwischen Oesterreich-Ungarn.

C. Für Verkehre zwischen Deutschland und Oesterreich-Ungarn.
1) Verkehr der Deutschen Seeplätze etc.
2) die übrigen Verkehre.

D. Für Verkehre zwischen Deutschland und Oesterreich-Ungarn einerseits und benachbarten Ländern andererseits.

IV. Specialtarife für bestimmte Transportartikel.

(Bei den Tarifänderungen sub II, III und IV ist in Paranthese die Bahnverwaltung bezeichnet, von deren Expeditionen der betreffende Tarif oder Tarifnachtrag abgegeben wird.)

*) Unter diesen Tarifen sind auch solche zu suchen, welche mit Rücksicht auf das von ihnen beherrschte Verkehrsgebiet unter III Aufnahme gefunden haben würden.
**) Hierzu werden gerechnet: Altona-Kieler, Berlin-Hamburger, Berlin-Stettiner, Breslau-Schweidnitz-Freiburger, Breslau-Warschauer, Eutin-Lübecker, Glückstadt-Elmshorner, Lübeck-Büchner, Märkisch-Posener, Marienburg-Mlawkaer, Mecklenburgische, Niederschlesisch-Märkische, Oberschlesische, Oels-Gnesener, Oldenburgische, Ostbahn, Ostpreussische Südbahn, Posen-Kreuzburger, Rechte-Oder-Ufer und Tilsit-Insterburger Bahn.
†) Die unter **) und ††) nicht genannten Bahnen.
††) Hierzu werden gerechnet: Badische, Bayerische, Elsass-Lothringische, Hessische Ludwigsbahn, Homburger, Kirchheimer. Ludwigsbahn, Main-Neckar-Bahn, Pfälzische, Saarbrücker etc. und Württembergische Bahn.

„Vacat-Anzeigen“ theilten folgende Verwaltungen mit:
Berlin-Anhaltische, Lübeck-Büchener, Märkisch-Posener, Nordhausen-Erfurter, Oberhessische, Posen-Creuzburger, Saal-, Württembergische, Alföld-Fiumaner, Böhmische West-, Erzherzog Albrecht-, Kaschau-Oderberger, Raab-Oedenburg-Ebenfurter, Vorarlberger, Holländische und Rumänische Eisenbahn.

NB. Diejenigen Notizen, welche in vormonatlicher Uebersicht nicht mehr Aufnahme gefunden haben und deshalb hierunter verzeichnet sind, werden durch einen vorn angebrachten | (Strich) kenntlich gemacht.

I.

Badische Staatsbahnen. XIX. Nachtrag zum Gütertarif vom 1/2. 78 für den Verkehr auf den Gr. Badischen Staatsbahnen etc. Enthaltend — ausser einer Berichtigung des Nachtrags XVIII — anderweite Frachtsätze für die Stationen Friedrichsfeld, Göggingen, Josephslust, Krauchenwies, Mengen, Menningen, Siegmaringen und Zielfingen und Eröffnung der Station Sinzheim für den unbeschränkten Güterverkehr. Giltig vom 1/12. 80. (Gratis.)

Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn.
Neue Frachtsätze für den Verkehr zwischen Halbstadt transito einerseits und den Stationen Cüstrin, Reppen, Rothenburg, Glogau, Schmiedefeld, Breslau, Frankenstein und Liegnitz andererseits. Giltig ab 25/12. 80.

Galizische Carl-Ludwigbahn.
Einführung eines ermässigten Ausnahmetarifs für Brennholz-Transporte nach Lemberg ab 15/12. 80.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn.
Tarif für den directen Eil- und Frachtgüterverkehr a) zwischen Stationen der Mährisch-Schlesischen Nordbahn einerseits und Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und
b) zwischen den Stationen Brünn, Ober-Gerspitz, Mödritz, Raigern, Rohrbach, Branowitz einerseits und Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn via Mährisch-Schlesischen Nordbahn andererseits. Giltig vom 1/12. 80.

Mecklenburgische Friedrich-Franzbahn.
Nachtrag II zum Localgütertarif vom 1/12. 80. enthält Tarifsätze für die Haltestelle Levenstorf.
Nachtrag 12 vom 10/12. 80 enthält die Aufnahme gebrannter Steine, Mauer- und Dachsteine, Backsteine, Ziegelsteine, Dachziegel (Pfannen) und Lehmsteine in den Ausnahmetarif 2. (Gratis.)

Oberschlesische Eisenbahn. Tarif vom 1/7. 77.
Nachtrag 18 vom 1/12. 80 enthaltend:
I. Allgemeine Bestimmungen für den Güterverkehr:
A. Betriebsreglement nebst Zusatzbestimmungen.
B. Allgemeine Tarifvorschriften nebst Güterclassification.
II. Besondere Bestimmungen:
A. Specielle Bestimmungen zum Betriebsreglement.
B. Specielle Tarifvorschriften.
III. Tarifkilometer für Militärgüter.
IV. Verschiedene Tarifermässigungen.
V. Druckfehlerberichtigung.
VI. Gütertariftabelle für die Haltestelle Wangern.
VII. Tariftabelle für den Eil- und Stückgutverkehr der Haltestelle Blottnitz. Preis 0,20 ℳ.

Thüringische Eisenbahn. Im Monat December cr. wurden die Dienstbefehle No. 83 bis 90, enthaltend diverse Declarationen etc., herausgegeben.

II.

Berlin-Hannover-Oldenburgischer Verband.
Nachtrag No. 13 vom 1/12. 80 zum Tarif vom 1/3. 80, enthaltend: 1. Berichtigungen, 2. Bestimmung über Aufhebung von Tarifsätzen, 3. Anderweite und neue Tarifsätze für den Verkehr zwischen Station Hamburg der Köln-Mindener Bahn einerseits und Stationen des Eisenbahndirectionsbezirks Magdeburg (Strecke Berlin-Magdeburg-Gommern) andererseits. (Magdeburg.)

Berlin-Sächsischer Verband.
Nachtrag I vom 1/12. 80 zum Tarife (Besondere Bestimmungen) vom 1/1. 80, enthaltend: 1. Ergänzung der Ausnahmetarife. 2. Berichtigung.
Nachtrag II vom 1/12. 80 zu Heft No. 1 des obigen Gütertarifs, enthaltend: 1, Aenderungen resp. Ergänzungen der Tariftabellen. 2. Neue resp. veränderte Frachtsätze der Ausnahmetarife 5a, 5b, 8 und 10 für den Verkehr mit den Stationen Gera und Zeitz der Sächsischen Staatsbahn. 3. Neue Benennung der Station Elster der Sächsischen Staatsbahn. 4. Berichtigungen.
Nachtrag III vom 1/12. 80 zu Heft No. 2 desselben Gütertarifs, enthaltend: Aenderungen resp. Ergänzungen der Tariftabellen. (Sächs. Staatsb.)

Deutsch-Polnischer Eisenbahn-Verband.
I. Nach der Bekanntmachung vom 14/10. 80 ist im Tarifheft No. 4 mit dem 1/12. 80 im Verkehr zwischen Warschau und Lodz einerseits und verschiedenen Deutschen Verbandstationen andererseits eine Erhöhung des Ausnahmetarifs für Getreide etc. in Kraft getreten.
II. Nachtrag I zu Heft No. 4 vom 1/12. 80 (Ostbahn-Nachtrag 1 0,20 ℳ.) Derselbe enthält:

1. Die bereits unterm 14/10 80 publicirten erhöhten Ausnahmetarifsätze für Getreide etc.

2. Eine Ermässigung verschiedener Tarifsätze.

3. Neue Tarifsätze für Station Schwarzenberg S. St. B.

4. Eine Uebertragung der Tarifsätze für Cöthen B. A. E. auf Cöthen M. H. E.

5. Einen Ausnahmetarif für den Transport von Cement.

6. Neue Tarifsätze zwischen Ruda-Guzowka Station der Warschau-Wiener und Warschau-Bromberger Eisenbahn einerseits und sämmtlichen Deutschen Verbandstationen andereits.

III. Nach der Bekanntmachung vom 30/11. 80 sind mit dem 15/12. 80 die im Tarifheft No. 3 für Troisdorf transito (Friedrich Wilhelmshütte) der K. M. E. und für Altenbeken der Westfälischen Eisenbahn bestehenden Tarifsätze ausser Kraft getreten.

IV. Nach der Bekanntmachung vom 30/11 80 sind mit dem 15/12 80 im Tarifheft No. 1 directe Tarifsätze zwischen Ruda-Guzowka W. W. E. und W. B. E. einerseits und Danzig und Neufahrwasser andererseits in Kraft getreten.

V. Nach der Bekanntmachung vom 3/12. 80 ist der Nachtrag VI zum Verbandsgütertarif der Deutschen Eisenbahn-Verbände, giltig vom 15/10. bezw. 1/11. 80, mit dem 15/12. 80 auch für den rubricirten Verband in Kraft getreten. (Bromberg.)

Galizisch- Deutscher bezw. Galizisch-Niederländischer Holzverkehr. Vom 1/8. 79.

Mit dem 31/12. 80 sind die im Tarifheft IV für den rubricirten Verkehr enthaltenen Frachtsätze für Mannheim Badische Staatsbahn ausser Kraft getreten. (Oberschles. E.)

Galizisch-Ungarischer Gemeinschafts-Verkehr.

Nachtrag IV zum Tarife vom 15/11 78 — giltig vom 15/12. 80 enthält: Aenderungen und Ergänzungen der Bestimmungen und der Classification. (Galiz. Carl-Ludwigbahn.)

Hannover-Rheinischer Verband.

Nachtrag 7 vom 15/12. 80 zum Gütertarif vom 1/6. 78.

Frachtbegünstigungen für leicht verderbliche Gegenstände. Wegfall der Köln-Mindener Expeditionsstelle Troisdorf- (transit.) Friedrich Wilhelmshütte. Ermässigte Frachtsätze des Specialtarifs III für den Verkehr mit Stationen der Hannover-Altenbekener Bahn. (Hannover.)

Hanseatisch-Preussischer Eisenbahn-Verband.

Nach der Bekanntmachung vom 8/10. 80 sind sämmtliche im rubricirten Verbande für den Verkehr mit der Station Bremen der Köln-Mindener Bahn bisher giltigen Tarifsätze ausser Kraft getreten und bleiben nur noch die für Bremen der Hannoverschen Staatsbahn s. Z. eingeführten Sätze bestehen. (Bromberg.)

Märkisch-Sächsischer Verband. Nachtrag VIII vom 10/12. 80 zum Tarif vom 1/11 77. Ergänzung der Ausnahmetarife, Berichtigungen etc. enthaltend. (Berlin-Görlitz.)

Neumärkisch-Niederschlesisch-Sächsischer Verband.

Die Frachtsätze für Leipzig gelten ab 1/12. 80 auch für Leipzig B. A. via Cüstrin-Berlin-Bitterfeld. (Breslau-Freiburg.)

Niederländisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahn-Verband. II. Nachtrag vom 1/12. 80 zu Theil II des Gütertarifs vom 1/1. 80 enthält: 1 Aenderung bezw. Ergänzung des Vorwortes. 2. Aufhebung der Frachtsätze des Ausnahmetarifs No. 8. 3. Ausnahmetarif 3 b. für den Transport von Tabak (Roh- und Roll-) etc. 4. Aufnahme neuer Stationen in den Ausnahmetarif 7a. 5. Ausnahmetarif No. 10 für den Transport von Margarin. 6. Ausnahmetarif No. 11 für den Transport von Melasse. 7. Ergänzungen des Kilometerzeigers.

II. Nachtrag vom 1/12. 80 zu Theil III desselben Gütertarifs enthaltend: 1. Aenderung bezw. Ergänzung des Vorwortes. 2. Ausnahmetarif für Pflaumen, gedörrte, und Pflaumenmus (Powidl, Lequar). 3. Ausnahmetarif 3b. für den Transport von Tabak (Roh- und Roll-) etc. 4. Einführung von Frachtsätzen des Ausnahmetarifs 7a. für den Transport von Getreide aller Art; a) Stationstarife. b) Schnitttarife. 5. Ausnahmetarif No. 8 für den Transport von Margarin. 6. Ergänzung des Kilometerzeigers. (Sächs. Staatsbahn.)

Niedersächsich-Ostdeutscher Eisenbahn-Verband.

1. Nachtrag IV vom 15/12. 80 (Ostbahn-Nachtrag IV 0,15 *M.*). Derselbe enthält:

I. Berichtigungen zum Vorwort.

II. Ergänzungen zu II A, Specialbestimmungen zu dem Betriebsreglement.

III. Abänderungen resp. Ergänzungen zu II. F. Tariftabellen.

IV. Berichtigungen zum Nachtrag III.

2. Nach der Bekanntmachung vom 7/12. 80 sind mit dem 20/12. 80 Ausnahmefrachtsätze für den Transport von Braunkohlen, Braunkohlenkokes und Braunkohlen-Briquets im Verkehr zwischen den Stationen Förderstedt und Frose M. H. E. einerseits und den Stationen Stettin und Stargard B. St. E., sowie Stralsund B. N. E. andererseits zur Einstellung gelangt. (Bromberg.)

Norddeutsch-Schweizerischer Güterverkehr. Heft I enthaltend die allgemeinen Tarifvorschriften und das Artikelverzeichniss. Giltig vom 1/12. 80. Preis 1 Fr.

Heft II enthaltend die Taxen für den directen Güterverkehr zwischen Berlin und Wittenberg Stationen der Berlin-Anhalter Bahn, Berlin (Potsdamer und Dresdener Bahnhof) Stationen der Preussischen Staatsbahn, Leipzig (Bayer. und Dresdener Bahnhof), Plagwitz-Lindenau, Gera und Zeitz Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen, ferner Leipzig, Plagwitz-Lindenau, Gera und Peitz Stationen der Thüringischen Bahn einerseits und Stationen der Schweizerischen Eisenbahnen andererseits. Giltig vom 1/12. 80. Preis 30 *₰* = 35 Cts. (Badische E.)

Nordostsee-Hannover-Thüringischer Eisenbahn-Verband.

Nahtrag XIV zu Heft No. 1 vom 1/12 77, giltig vom 15/12. 80 ab, enthaltend Frachtsätze für die neu einbezogene Station Wolfsgefährt der Thüringischen Bahn. Aufhebung von Frachtsätzen über die Route Halle-Könnern-Vienenburg-Braunschweig und Druckfehlerberichtigungen.

Nachtrag XII zu Heft No. 2 vom 1/12. 80, giltig vom 15/12. 80 ab, enthaltend Frachtsätze für die neu einbezogenen Stationen Börnicke, Egeln, Hecklingen und Schneidlingen des Verwaltungsbezirks der Königlichen Eisenbahndirection in Magdeburg, und Wolfsgefärth der Thüringischen Bahn, Aufhebung von Frachtsätzen, Bestimmung betreffs Giltigkeit der Frachtsätze für Magdeburg, Aenderung von Stationsbezeichnungen und Druckfehlerberichtigungen.

Nachtrag XII zu Heft No. 3 vom 15/2. 78, giltig vom 15/12. 80 ab, enthaltend Frachtsätze für die neu einbezogene Station Wolfsgefärth der Thüringischen Eisenbahn, anderweite, theilweis ermässigte Frachtsätze für die Stationen Dreileben, Drakenstedt, Eilsleben, Niederndodeleben, Ochtmersleben und Wefensleben, Aufhebung von Frachtsätzen und Aenderung von Stationsbezeichnungen.

Nachtrag XII zu Heft No. 4, vom 15/2. 78, Nachtrag XII zu Heft No. 5, vom 15/2. 78, Nachtrag X zu Heft No. 6, vom 1/12. 77, sämmtlich giltig vom 15/12. 80 ab, enthaltend Frachtsätze für die neu einbezogene Station Wolfsgefärth der Thüringischen Eisenbahn, Aufhebung von Frachtsätzen u. Druckfehlerberichtigungen

Die Nachträge XVIII zu Heft No. 7 vom 1/12. 77, XV zu No. 8 vom 1/12. 77, XIII zu No. 9 vom 1/12. 77, XIV zu No. 10 vom 1/12. 77, giltig vom 15/12. 80 ab, enthalten lediglich die Contretour zu den am 15/12. 80 in Kraft getretenen Nachträgen zu Heft 1—6. Die am 1/12. 80 herausgegebenen Dienstbefehle No. 36 und 37 enthalten Instradirungsvorschriften. (Thüring.)

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Eisenbahnverband. III. Nachtrag zu dem v. 3/15. 77 giltigen Reglement. Bestimmungen und Classification, giltig v. 3/15. December a./n. 1880, enthält Aenderungen und Ergänzungen. (Galiz. Karl Ludw. E.)

Ostdeutsch-Böhmischer Verbandstarif. Heft 2 v. 1/12. 80, enthaltend:

Tarifsätze und specielle Bestimmungen für den Güterverkehr zwischen Stationen der Böhmischen Westbahn, der Buschtěhrader Eisenbahn, der Kaiser Franz Josefbahn, der Eisenbahn Pilsen-Priesen (Komotau) und der Rakonic-Protiviner Staatsbahn einerseits und Stationen der Breslau-Schweidnitz-Freiburger, Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn, der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Mährisch-Schlesischen Centralbahn, Niederschlesisch-Märkischen, Oberschlesischen und der Königlich Sächsischen Staatsbahn andererseits. (Preis 1 *M.*)

Heft 3 v. 1/2. 80, enthaltend:

Tarifsätze und specielle Bestimmungen für den Verkehr zwischen Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Böhmischen Nordbahn, Dux-Bodenbacher Eisenbahn, Prag-Duxer Eisenbahn, Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn einerseits und Stationen der Berlin-Görlitzer, Breslau-Schweidnitz-Freiburger, Cottbus-Grossenhainer, Niederschlesisch-Märkischen, Oberschlesischen Eisenbahn und Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen andererseits. (Preis 1 *M.*) (Oberschles. E.)

Ostdeutsch-Rheinischer Eisenbahnverband. Nach der Bekanntmachung v. 15/11. cr. sind mit dem 15/12. die für Troisdorf trans. (Friedrich-Wilhelmshütte) der Köln-Mindener Bahn bestehenden Sätze ausser Kraft getreten. (Bromberg.)

Posen-Schlesisch-Märkischer Verband v. 1/6. 79.

Vom 20/12. 80 ab sind für die Beförderung von Erzen und Erzrückständen in Wagenladungen von 10 000 kg resp. bei Bezahlung der Fracht für dieses Quantum pro Wagen von Berlin N. M. und B. G. sowie von Station Grünau nach Oberschlesischen und Rechte-Oder-Ufer Stationen Ausnahmesätze in Kraft getreten. (Oberschles. E.)

Preussisch-Oberschlesischer Eisenbahnverband. Nach der den Güterexpeditionen zugegangenen Verfügung v. 9/12. cr. findet der nach dem Kilometerzeiger Seite 81 des Gütertarifs für den Eisenbahndirectionsbezirk Bromberg zwischen Rüdersdorf und Posen zur Erhebung gelangende Frachtsatz für Sendungen von Gütern des Specialtarifs III v. 15/12. cr. ab auch für den Verkehr von Rüdersdorf nach Posen M. P. E. Anwendung. (Bromberg.)

Preussisch-Sächsischer Eisenbahnverband.

1. Nach der Bekanntmachung v. 18/11. 80 sind mit dem 1/12. cr. directe Ausnahmefrachtsätze für den Transport von Sand bei Aufgabe von je 10 000 kg von Hohenborka der B. G. E. und B. A. E. nach Schneidemühl K. O. in Kraft getreten.

2. Nach der Bekanntmachung v. 19/11. cr. sind mit dem 1/12. cr. directe Fractsätze für die regulären Classen und Ge-

treide etc. für den Verkehr zwischen Lichterfelde B. A. E. und Terespol K. O. in Kraft getreten.

3. Nach der Bekanntmachung v. 20/11. cr. sind mit dem 15/12. cr. für den Verkehr zwischen Drebkau C. G. E. einerseits und Stationen des Eisenbahndirectionsbezirks Bromberg, der Marienburg-Mlawkaer, der Ostpreussischen Südbahn und der Oberschlesischen Eisenbahn andererseits directe Sätze für die Stückgutclasse, den Specialtarif A 2 und den Ausnahmetarif für Getreide etc. in Kraft getreten.

4. Nach der Bekanntmachung v. 2/12. cr. sind mit dem 15/12. cr. für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahndirectionsbezirks Bromberg, bezw. Bromberg O. S. E. und Stationen der Berlin-Anhaltischen, Cottbus-Grossenhainer, Sächsischen Staatsbahn und der Eisenbahndirectionsbezirke Magdeburg und Berlin ermässigte Ausnahmefrachtsätze für Getreide etc. in Kraft getreten.

5. Nach der Bekanntmachung v. 2/12. cr. sind mit dem 15/12. cr. für den Transport von Braunkohlenbriquets in Quantitäten von 10 000 kg von den Stationen Bitterfeld, Weiche Wolffen und Wittenberg B. A. E. und einigen Stationen des Directionsbezirks Bromberg directe Ausnahmefrachtsätze in Kraft getreten.

6. Nach der den Güterexpeditionen zugefertigten Verfügung v. 23/12. erfolgt die Frachtberechnung für kleines Vieh, welches in Käfigen, Körben, Kisten, Säcken und dergleichen zur Beförderung angenommen wird, nach den Bestimmungen des Gütertarifs.

7. Nach der Bekanntmachung v. 27/12. cr. sind von demselben Tage im Verkehr zwischen Guben, Station des Eisenbahndirectionsbezirks Berlin und der Märkisch-Posener Bahn einerseits und Stationen des Eisenbahndirectionsbezirks Bromberg bezw. Station Bromberg O. S. E. andererseits ermässigte Ausnahmefrachtsätze für den Transport von Getreide etc. in Kraft getreten. (Bromberg.)

Rheinischer Nachbarverkehr. Nachtrag VII v. 15/12. 80 zum Heft 8 des Tarifs v. 1/1. bezw. 10/5. 78 für die Beförderung von Gütern zwischen den Stationen der Aachen-Jülicher, Bergisch-Märkischen, Dortmund-Gronau-Enscheder, Köln-Mindener, Rheinischen und Hannover-Münster-Enscheder Eisenbahn, enthaltend: 1. Einführung ermässigter Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Stationen der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn einerseits und verschiedenen Stationen der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn einerseits und verschiedenen Stationen der Aachen-Jülicher, Bergisch-Märkischen, Köln-Mindener, Rheinischen und Hannoverschen Eisenbahn. 2. Abänderung der Instradirung. (Köln-Minden.)

Rheinisch-Niederdeutscher Verband. Nachtrag I v. 15/12. 80 zum Ausnahmetarif für den Verkehr zwischen den Hafenstationen Lübeck der Lübeck-Büchener Bahn, Altona, Ottensen, Kiel und Flensburg der Altona-Kieler Bahn einerseits und Stationen der Bergisch-Märkischen, der Köln-Mindener, der Rheinischen, der Hannoverschen resp. Westfälischen, der Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn, der Aachener Industriebahn und der Oldenburgischen Bahn andererseits, enthaltend: 1. Ergänzungen bezw. Berichtigungen der Classification. 2. Aufnahme der Station Herdorf der Köln-Mindener Eisenbahn. 3. Berichtigungen resp. Ergänzungen der Tariftabellen. (Köln-Minden.)

Rheinisch - Westfälisch - Bodenseeverkehr. Tarif v. 1/1. 80. Nachtrag I v. 1/12. 80 zwischen Stationen der Rheinischen, Köln-Mindener und Bergisch-Märkischen Eisenbahn einerseits und den Bodenseeuferstationen Bregenz, Lindau, Romanshorn und Rorschach andererseits, enthaltend: 1. Ergänzung des Vorworts. 2. Aufnahme der Route Niederlahnstein - Frankfurt a. M. - Heidelberg et vice versa und Aufhebung der Route Bingerbrück für einen Theil des Verkehrs. (Köln-Minden.)

Rheinisch-Westfälisch-Mitteldeutscher Verband. Nachtrag 3 v. 1/12. 80 zum Steinkohlenausnahmeterif v. 1/9. 79.

Aufnahme der Bergisch-Märkischen Stationen Buer (Zeche Hugo) und Gladbeck (Zeche Graf Moltke), ferner der an die Köln-Mindener Station Camen angeschlossenen Zeche Monopol, sowie der an die Rheinische Station Dortmund angeschlossenen Gasanstalt an der Sonnenstrasse in Dortmund, der an die Rheinische Station Osterfeld angeschlossenen Zeche Osterfeld, der auf der Zeche Zollern bei Marten K. M. belegenen Kokerei von Brüggemann & Co., der an die Station Merklinde K. M. angeschlossenen Zeche Lothringen und der an die Rheinische Station Unckendorff - Wattenscheid angeschlossenen Zeche Fröhliche Morgensonne.

Frachtsätze für die neu in den Verkehr einbezogenen Frankfurt-Bebraer Stationen Bettenhausen, Dingelstedt, Fürstenhagen, Geismar, Hasselbach, Helsa, Küllstedt, Lichtenau, Niederzwehren, Oberkaufungen, Schwebda und Walburg.

Anderweite theilweise ermässigte Frachtsätze für die Frankfurt-Bebraer Stationen Bischhausen, Burghofen, Eschwege, Niederhone, Sontra und Waldkappel, sowie für die Gotha-Leinefelder Station Dingelstedt. Berichtigungen. (Hannover.)

Rumänisch-Galizisch-Deutscher Verband. Gütertarif v. 1/1. 80. Mit dem 15/12. 80. sind die im Theil II Heft 4 des rubricirten Tarifs enthaltenen Schnittsätze für Eilgut, sowie für Stückgut I und II im Verkehr mit Dortmunderfeld, Duisburg-Hochfeld, Ruhrort-Hafen und Schalke Bergisch-Märkische Eisenbahn, Altenessen Rheinische und Ruhrort-Hafen Köln-Mindener Eisenbahn ausser Kraft getreten. (Oberschles. E.)

Rumänisch-Galizisch-Deutscher Getreideverkehr. III. Nachtrag zu Theil II, Heft I v. 1/8. 80, giltig v. 15/12. 80, enthält Aufnahme neuer Verbandstationen. Prolongation der Getreidefrachtsätze nach den Deutschen Seehafenstationen bis Ende October 1881. (Galiz. Karl Ludw. E.)

Sächsisch - Thüringischer Verband. Nachtrag II zum Verbandstarif, Theil III (Leichen, Fahrzeuge, lebende Thiere) v. 1/3. 80, giltig v. 1/12. cr. ab, enthaltend Aenderung der Tarifvorschriften sub B 4 d aa des Tarifs und Druckfehlerberichtigungen.

Im Güterverkehr wurde am 1/12. cr. der Dienstbefehl No. 9 ausgegeben. (Thüring.)

Süddeutscher Eisenbahnverband, betreffend den Verkehr zwischen Stationen der Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen und der Main-Neckarbahn einerseits und Stationen der Kaiserin Elisabethbahn, der Niederösterreichischen Staatsbahnen, der Kronprinz Rudolfbahn und der Südbahn andererseits. I. Nachtrag zu Theil II Tarifheft No. 4, enthaltend die Instradirung für den Verkehr der Stationen Mannheim und Bruchsal, Einführung neuer Frachtsätze für Grafit und Berichtigungen. Giltig v. 10/12. 80.

I. Nachtrag zu Theil II Tarifheft No. 7 des Süddeutschen Eisenbahnverbandes, betreffend den Verkehr zwischen Stationen der Bayerisch - Pfälzischen Eisenbahnen und der Hessischen Ludwigsbahn einerseits und Stationen der obcitirten Bahnen anderseits, enthaltend Berichtigungen, Frachtsätze für den Verkehr mit Mannheim H. L. B. und Mannheim Neckarvorstadt, sowie Erweiterungen der Ausnahmetarife für Eisen und Grafit. (Kronpr. Rudolfb.)

Südostpreussischer Eisenbahnverband. Nach der Bekanntmachung v. 16/11. cr. ist die Giltigkeitsdauer des für Eisenbahnschienentransporte in Wagenladungen von je 10 000 kg resp. bei Zahlung der Fracht für 10 000 kg pro Wagen von Pillau nach Wirballen bis zum 31/12. cr. bestehenden Ausnahmetarifs von 0,60 *M.* pro 100 kg widerruflich bis zum 31/12. 81 verlängert worden. (Bromberg.)

Thüringisch-Bayerisch Württembergischer Eisenbahnverband. Nachtrag XVIII zum Tarifheft 1 v. 1/11. 77 und Nachtrag XIII zum Tarifheft 2 v. 1/7. 78, giltig v. 1/12. 80 ab, provisorischer Tarif für die Beförderung von Fahrzeugen, welche auf Eisenbahnen nicht auf eigenen Rädern laufen, enthaltend.

Der am 1/12. herausgegebene Dienstbefehl No. 24 enthält Instradirungsvorschriften. (Thüring.)

Verband Thüringischer Eisenbahnen. Am 15/12. cr. wurden die Dienstbefehle No. 81—96, diverse Declarationen etc. enthaltend, herausgegeben. (Thüring.)

West- und Norwestdeutscher Verband.

Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren vom 1/12. 80. Preis 0,50 *M.*

Nachtrag 14 vom 1/12. 80 zum Seehafen-Ausnahmetarif vom 1/6. 79. Ausnahmesätze für rohe Baumwolle im Verkehr mit der Württembergischen Station Wangen.

Nachtrag 15 vom 1/12. 80 zum Seehafen-Ausnahmetarif vom 1/6. 79. Ergänzungen bezw. Berichtigungen des Nachtrags 11.

Ergänzungsblatt	zum Tarifheft	Ergänzungsblatt	zum Tarifheft
12	1	13	3

vom 1/12. 80.

Anderweite Sätze des Specialtarifs III im Verkehr zwischen einzelnen Hannoverschen und Frankfurt-Bebraer Stationen.

Ergänzungsblatt	zum Tarifheft	Ergänzungsblatt	zum Tarifheft
3	9	3	12

vom 1/12. 80.

Tarifsätze zwischen Oldenburg einerseits, Butzbach und Friedberg andererseits.

Ergänzungsblatt	zum Tarifheft	Ergänzungsblatt	zum Tarifheft
10	43	11	41

vom 1/11. 80.

Ausnahmesätze für Roheisen zwischen Peine einerseits, Altmünsterol und Novéant (Grenze) andererseits.

Ergänzungsblatt	zum Tarifheft	Ergänzungsblatt	zum Tarifheft
3	76	3	86

vom 1/12. 80.

Tarifsätze zwischen Lübeck und Borken.

Ergänzungsblatt	zum Tarifheft	Ergänzungsblatt	zum Tarifheft
9	95	9	103

vom 1/12. 80.

Tarifsätze zwischen Hamburg einerseits und verschiedenen Frankfurt-Bebraer Stationen andererseits.

Ergänzungsblatt	zum Tarifheft	Ergänzungsblatt	zum Tarifheft
7	96	7	104

Tarifsätze zwischen Hamburg und Butzbach.

Ergänzungsblatt	zum Tarifheft	Ergänzungsblatt	zum Tarifheft
3	173	3	181

vom 1/12. 80.

Tarifsätze zwischen Heide einerseits, Bregenz, Romanshorn und Rorschach andererseits. (Hannov.)

III. A. 1.

Hafenstationen Bremen, Hamburg und Harburg der Köln-Mindener Eisenbahn, Bremen, Bremerhafen, Geestemünde und Vegesack (Grohe) der Hannoverschen Staatsbahn einerseits und Stationen der Bergisch-Märkischen, der Köln-Mindener, der Rheinischen, der Westfälischen, der Dortmund-Gronau-Enscheder und der Aachen-Jülicher Bahn andererseits.

Nachtrag IV vom 15/12. 80 zum Ausnahmetarif vom 1/3. 80 enthaltend: 1. Aufnahme des Artikels „Thonpfeifen in Kisten verpackt". 2. Ermässigte Frachtsätze für verschiedene Stationen der Bergisch-Märkischen Eisenbahn. 3. Ergänzungen der Tariftabellen. 4. Aufnahme der Stationen Nordenhamm, Brake und Elsfleth der Oldenburgischen Eisenbahn. 5 Frachtsätze der Eisenwaarenclasse für die Verkehre mit den Stationen Bielefeld, Brakwede und Herford der Köln-Mindener Eisenbahn. 6. Aufhebung der Frachtsätze für Troisdorf transito-Friedrich Wilhelmshütte. 7. Berichtigungen. (Köln-Mind.)

Oberschlesische und Breslau-Freiburger Eisenbahn.

Ausnahmetarife etc. nebst Classentarifen für Sosnowice vom 10/10. 80 (O. S. und B. F.)

Neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs 10 für Rengersdorf Habelschwerdt. Die Frachtsätze für Waldenburg sind aufgehoben und erscheinen nur noch im Posen - Schlesisch - Märkischen Verband. (Breslau-Freiburg.)

Paulinenaue-Neu-Ruppin mit Berlin-Hamburg. Tarif für die directe Beförderung von lebenden Thieren in Wagenladungen vom 5/12. 80. Preis 0,05 ℳ.

Nachtrag 1 vom 5/12. 80 zum Tarif vom 1/10. 80 für den directen Güterverkehr, enthält:

I. Aenderung des Abschnitts A. des Haupttarifs.

II. Ergänzung des Abschnitts B. Tariftabellen für den Güterverkehr. Preis 0,05 ℳ. (Berlin-Hamburger Eisenbahn.)

Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn und Stationen der Bahnstrecke Gnesen-Thorn-Bromberg der Oberschlesischen Eisenbahn via Oels-Militsch-Gnesen vom 10/7. 78. Nachtrag II vom 15/12. 80 enthaltend: Directe Frachtsätze für Güter des Specialtarif III. Preis 0,05 ℳ. (Oberschles. E.)

III. A. 2.

Emshafenstationen Emden, Leer und Papenburg der Westfälischen Bahn einerseits und Stationen der Bergisch-Märkischen, der Köln-Mindener, der Rheinischen, der Westfälischen, der Dortmund-Gronau-Enscheder und der Aachen-Jülicher Bahn andererseits. Nachtrag IV. vom 15/12. 80 zum Ausnahmetarif vom 1/3. 80, enthaltend: 1. Ermässigte Frachtsätze für verschiedene Stationen der Bergisch-Märkischen Eisenbahn. 2. Ergänzungen der Tariftabellen. 3. Aufnahme der Station Herford der Köln-Mindener Eisenbahn. 4. Aufhebung der Frachtsätze für Troisdorf transito (Friedrich Wilhelmshütte). 5. Berichtigungen. (Köln-Minden.)

Köln-Minden-Bergisch-Märkisch-Badischer Verkehr. Nachtrag XIV vom 1/12. 80 zum Verbandsgütertarif vom 15/10. 78 für den Köln-Minden-Bergisch-Märkisch-Badischen Verkehr, enthaltend: Ausscheidung der Route via Köln-Bingerbrück-Mannheim aus dem Verbandsverkehre. (Köln-Minden.)

Köln-Minden-Bergisch-Märkisch-Württembergischer Verband. Nachtrag X vom 1/12. 80 zum Verbandsgütertarif vom 1/1. 79 für den Köln-Minden-Bergisch-Märkisch-Württembergischen Verkehr, enthaltend: Ausscheidung der Route via Köln-Bingerbrück-Mannheim aus dem Verbandsverkehre. (Köln-Minden.)

Köln-Mindener Eisenbahn einerseits und Stationen der Brölthaler Eisenbahn andererseits. Tarif vom 1/12. 80. (Köln-Minden.)

Niederschlesisch-Märkische Bahn einerseits, Westfälische und Bergisch-Märkische Bahn andererseits. Nachtrag 3 vom 1/12. 80 zum Gütertarif vom 15/8. 78. Neue bezw. abgeänderte Entfernungen für den Verkehr mit verschiedenen Bergisch-Märkischen Stationen. Berichtigungen. (Hannov.)

III. A. 3.

Badische und Pfälzische Bahn. Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren zwischen Stationen der Grossherzoglich Badischen Eisenbahnen einerseits und Stationen der Pfälzischen Eisenbahnen andererseits, giltig vom 1/1. 81. (Pfalz.)

IV.

Baumwolle. Ausnahmetarif des **Südwestdeutschen Verbandes** für den Transport ab Havre stammender roher Baumwolle von Amanweiler Grenze nach Südbadischen Stationen. Giltig vom 10/12. 80. Gratis. (Baden.)

Kohlen. Nachtrag VI zum Tarife vom 1/6. 75 für den directen Kohlenverkehr von Stationen der Dux-Bodenbacher, Aussig-Teplitzer und Buschtěhrader Bahn nach Stationen der Eisenbahn Pilsen-Priesen (Komotau), Böhmischen Westbahn, Kaiser Franz Josefbahn und Kaiserin Elisabethbahn etc. etc. Giltig vom 1/12. 80. (Pilsen-Priesen.)

Roheisen. Am 10/12. 80 wurden zur Einführung gebracht: der Ausnahmetarif für Roheisen von Stationen der Kronprinz Rudolfbahn nach Stationen der Bergisch-Märkischen, der Köln-Mindener, der Rheinischen und der Hannoverschen Bahn unter Aufhebung des bez. Tarifs vom 15/7. 80. (Kronprinz Rudolfbahn.)

Roheisen. Ausnahmetarif vom 10/12. 80 für den Transport von Roheisen bei Aufgabe in Quantitäten von mindestens 10 000 kg pro Wagen von Stationen der Kronprinz Rudolfbahn nach Stationen der Bergisch-Märkischen, der Köln-Mindener, der Westfälischen und der Hannoverschen (ehemaligen Westfälischen) Eisenbahn via Schärding-Passau resp. St. Valentin-Passau. (Köln-Mind.)

Steinkohlen. Ausnahmetarif für den Transport Oberschlesischer Steinkohlen und Koaks von Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn nach Stationen der Schlesischen Gebirgbahn via Kosel (Kandrzin) -Glatz vom 10/12. 80. Gratis.

Gemeinschaftlicher Tarif der Oberschlesischen, Niederschlesisch-Märkischen und Sächsischen Staatseisenbahnen für Oberschlesische Steinkohlen in Wagenladungen via Görlitz v. 25/7. 77.

Nachtrag V vom 15/12. 80 enthaltend:

I. Neue Frachtsätze nach Dürrhennersdorf, Neusalza-Spremberg, Sohland und Taubenheim.

II. Ermässigte Frachtsätze ab Emanuelsegen. Gratis. (Oberschlesische Eisenbahn.)

Steinkohlen. Nachtrag VIII v. 1/12. 80 zu Abtheilung B des Ausnahmetarifs v. 15/7. 77 für die Beförderung von Steinkohlen etc. von Stationen der Köln-Mindener und der Rheinischen Bahn nach Stationen der Bergisch-Märkischen Eisenbahn im Rheinischen Nachbarverkehre, enthaltend: 1. Aenderungen bezw. Ergänzungen des Zechenverzeichnisses. 2. Neue Frachtsätze nach den Stationen Borken - Gemen, Buer, Gladbeck, Lüdenscheid, Rhade, Wegberg und Winterswyk der Bergisch-Märkischen Bahn, sowie von Kray nach Duisburg B. M. 3. Ermässigte Frachtsätze nach den Bergisch-Märkischen Stationen Brügge, Dahl, Delstern, Oberhagen, Rummenohl und Schalksmühle. 4. Anderweite Tarifirung im Verkehre von den Ruhrkohlenstationen nach verschiedenen an den Strecken Aachen- bezw. Stolberg- und Düren-Dahlen der Bergisch-Märkischen Bahn gelegenen Stationen.

Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen etc. in Sendungen von mindestens 10 000 bezw. 50 000 kg (Abtheilung F) im Verkehre von Stationen der Bergisch-Märkischen, Rheinischen, Köln - Mindener, Hannoverschen Staats- und der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn nach den Stationen Aachen und Rothe Erde bezw. Stolberg der Aachen-Jülicher Eisenbahn im Rheinischen Nachbarverkehre, giltig v. 1/12. 80. (Köln-Minden.)

Steinhohlen. Nachtrag I v. 10/12. 80 zu den Ausnahmetarifen (A und B) v. 1/6. 80 für die Beförderung von Steinkohlen etc. in Sendungen von mfndestens 50 000 bezw. 10 000 kg im Verkehre zwischen Stationen der Köln - Mindener, Rheinischen, Hannoverschen Staats- und der Dortmund - Gronau - Enscheder Bahn einerseits und Stationen der Niederländischen Rheinbahn und der Niederländischen Centralbahn andererseits. Enthaltend: 1. Aenderungen des Zechen- etc. Verzeichnisses im Haupttarife. 2. Anderweite, theils ermässigte Frachtsätze für die Stationen Amersfoort und Soest der Niederländischen Centralbahn, für verschiedene Stationen der Niederländischen Rheinbahn und die Stationen Bochum, Dorstfeld, Langendreer und Ueckendorf-Wattenscheid der Rheinischen Bahn. 3. Neue Frachtsätze für die Stationen Duisburg, Hochfeld und Osterfeld der Rheinischen Bahn. 4. Berichtigungen und Instradirungsänderungen zum Haupttarife. 5. Aufnahme von Stationen der Bergisch-Märkischen Bahn in den directen Verkehr mit der Niederländischen Rheinbahn. (Köln-Minden.)

Steinkohlen. Nachtrag VII v. 1/12. 80 zu Abtheilung A des Ausnahmetarifs v. 17/7. 77 für die Beförderung von Steinkohlen etc. von Stationen der Bergisch-Märkischen und der Köln-Mindener Eisenbahn nach Stationen der Rheinischen Eisenbahn, enthaltend: 1. Aenderungen und Ergänzungen des Zechen- etc. Verzeichnisses. 2. Neue Frachtsätze von und nach verschiedenen Stationen. 3. Ermässigte Frachtsätze von den Bergisch-Märkischen Stationen Herzogenrath und Kohlscheidt nach verschiedenen Stationen der Rheinischen Bahn. 4. Anderweite Tarifsätze im Verkehre von den Ruhrkohlenstationen nach Aachen, Astenet, Eschweiler, Eupen, Herbesthal, Langerwehe, Rothe Erde und Stolberg. 5. Tarifbestimmungen. 6. Instradirungsänderungen. (Köln-Minden.)

Steinkohlen und Cokes. Gültig v. 15/12. 80. Nachtrag IV zum Ausnahmetarif (A) der Königl. Niederschlesisch-Märkischen, Breslau-Schweidnitz-Freiburger, Königlichen Ostbahn, Oberschlesischen, Rechte Oder-Ufer, Oels-Gnesener, Posen-Creuzburger, Breslau-Warschauer, Berlin Stettiner, Märkisch-Posener, Berlin-Görlitzer, Berlin-Hamburger, Magdeburg-Halberstädter, Köln-Mindener, Hannoverschen Staats-, Cottbus-Grossenhainer, Berlin-Anhaltischen, Berlin-Dresdener, Königlichen Militär-, Berlin-Potsdam-Magdeburger, Braunschweigischen, Halle-Sorau-Gubener, Frankfurt-Bebraer, Thüringischen, Sächsischen Staats- und Südnorddeutschen Verbindungsbahn für den Transport Niederschlesischer Steinkohlen und Coaks aus dem Waldenburger Grubenrevier vom 1/7. 78.

(Schluss der Tarifnotizen auf Seite 4 des Anzeigers überz. Güter.)

No. 5. 1881.

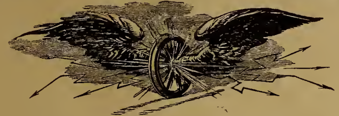
Die Zeitung erscheint Montags und Freitags.

Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes; Kreuzband-Porto wird extra berechnet.

Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction: Dr. jur. W. Koch, Berlin SW., Kleinbeerenstr. 3.

Commissionär für den Buchhandel: Adolph Refelshöfer, Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Zeitung des Vereins



Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuth-Strasse 8, einsenden.

Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt. Auflage der Zeitung: 3000 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Einundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 21. Januar 1881.

Eine Schmalspurbahn im Oesterreichischen Abgeordnetenhause.

Gleich am Tage nach dem auch in diesen Blättern erwähnten, im Oesterreichischen Eisenbahnclub gehaltenen Vortrag*), wurde in den Abgeordnetenhäusern in Wien und Pest gleichzeitig ein Gesetzesentwurf über „den Ausbau der Bosnathalbahn von Zenica nach Sarajevo" eingebracht, dessen wesentlichste Bestimmungen (in der unbedeutend abgeänderten, definitiven Fassung)**) also lauten:

„Die K. K. Regierung wird ermächtigt, ihre Einwilligung zu geben, dass zum Zwecke des Ausbaues der Bosnathalbahn von Zenica nach Sarajevo aus den Activen der bestandenen Centralfinanzen an Bosnien und die Herzegowina ein Darlehen in der Höhe der wirklichen Baukosten bis zum Maximalbetrag von 3 831 000 fl. gegeben werde.....

Die Bahnlinie Zenica-Sarajevo ist als schmalspurige Bahn zu bauen, jedoch in der Weise, dass bei der Herstellung des Unterbaues darauf Rücksicht genommen werde, damit die Umgestaltung dieser Bahn in eine normalspurige erfolgen könne. Aus diesem Grunde sind sämmtliche Kunstobjecte, wie Brücken, Tunnel u. s. w. schon jetzt in der Art herzustellen, dann die Krümmungs- und Steigungsverhältnisse derart anzulegen, wie dies beim Bau einer normalspurigen Bahn nothwendig ist."

In dem beigeschlossenen ministeriellen Motivenbericht wurde erläutert, dass die neue Bahn mit Maximalsteigungen von 8 pro Mille, Minimalhalbmessern von 275 m und der zwischen Brod und Zenica auf 190 km bestehenden Spurweite von 76 cm projectirt sei, eine Länge von 78 470 m habe und somit 48 800 fl. pro Kilometer kosten solle.

Dieser Regierungsvorlage gegenüber machte der, der ministeriellen Majorität angehörende Berichterstatter des Abgeordnetenhauses, der Dalmatinische Abgeordnete der Stadt Ragusa geltend: dass die Verbindung Oesterreichs mit Constantinopel und Salonich über Serbien sichergestellt und das Project Sarajevo-Novibazar-Mitrovitza als aufgegeben zu betrachten sei, dass die Bosnischen Linien als blosse Localbahnen aufzufassen seien, dass ihre Verlängerung an die Dalmatinische Küste ins Auge gefasst werden müsse, endlich dass bei deren geringem Leistungsberufe und geringer Ertragsfähigkeit nicht wieder kostspielige Bahnen gebaut werden dürfen. „Der Budgetausschuss", fügt er wörtlich bei, „ist der Ansicht, dass diesem Zwecke am günstigsten die Schmalspurbahn entspreche, welche durch schärfere Bögen und grössere Steigungen ein inniges Anschmiegen an das Terrain gestattet, demnach im Unterbaue, wie überhaupt in allen übrigen Titeln wesentliche Ersparungen ermöglicht. Ebenso lassen sich in der Betriebsführung, wo zunächst das Verhältniss der todten Last zur Nutzlast günstiger gestaltet werden kann, sowie in fast allen übrigen Titeln des Betriebes namhafte Ersparungen vis-à-vis den Normalspurbahnen erzielen. Endlich ist bei der Schmalspurbahn die nähere Berührung der Orte möglich, bringt somit der Bevölkerung grössere Vortheile. Beispiele wirthschaftlich vorgeschrittener Länder illustriren zur Genüge das Gesagte. Auch das Kriegsministerium, welches das vorliegende Project der neuen Linie ausarbeiten liess, hat sich diesen Anschauungen nicht verschlossen, umsomehr, als auf der im Betriebe stehenden Bahnstrecke Brod-Zenica die Erfahrung gemacht wurde, dass auch die Schmalspurbahn den militärischen Erfordernissen vollkommen entspricht und Geschütze wie Pferde transportiren kann".

Trotz dieser, der reinen Schmalspurbahn durchaus günstigen Prämissen, schliesst jedoch der Commissionsbericht mit dem Antrage, den Gesetzentwurf anzunehmen, und die Regierung nur durch eine „Resolution" aufzufordern, den Minimalhalbmesser des normalspurigen Unterbaues von 275 auf 180 m herabzusetzen.

Zum Verständniss dieses Widerspruches und der ganzen nachfolgenden Debatte muss hier hervorgehoben werden, dass in Folge der leidigen staatsrechtlichen Verhältnisse jede Investition in Bosnien von beiden Parlamenten in Wien und Pest besonders genehmigt werden muss, obwohl die aus den gemeinsamen Ministerien des Aeusseren, des Krieges und der Finanzen bestehende Regierung Bosniens in keinem von diesen Parlamenten vertreten und ein Mittel der directen Verständigung zwischen letzteren constitutionell ausgeschlossen ist; dass also eine wesent-

*) Dieser Vortrag ist in No. 50 der „Oesterreichischen Eisenbahnzeitung" abgedruckt, befindet sich jedoch nicht im Buchhandel, wie Seite 1249 der Vereinszeitung 1880 gemeldet.

**) S. die ursprüngliche Fassung Seite 1227.

liche Abänderung einer Bosnien betreffenden Gesetzvorlage in einem der beiden Parlamente deren gänzlicher Verwerfung gleichkommt; endlich, dass eine verworfene Vorlage im cisleithanischen Reichsrath in derselben Session nicht wieder eingebracht werden darf, obwohl man diese meist mehrere Jahre dauern lässt.

Trotz aller Einwendungen, trotz aller möglichen Verbesserungen musste also die Bosnathalbahnvorlage unverändert angenommen werden, trotzdem nach einem verbreiteten Gerüchte selbst das Reichskriegsministerium und das Reichsfinanzministerium den normalspurigen Unterbau und den damit verknüpften Mehraufwand in petto beklagten und denselben nur widerwillig gewissen Ungarischen Einflüssen zugestanden hatten. So kam es, dass während die die Opposition bildende „Verfassungspartei" den normalspurigen Unterbau aufs lebhafteste bekämpfte und für die reine Schmalspur eintrat, auch seitens der ministeriellen Majorität im Abgeordnetenhause ausser dem Berichterstatter sich nicht eine Stimme zur sachlichen Vertheidigung der schliesslich angenommenen Regierungsvorlage vernehmen liess.

Da der principielle Kampf zwischen Schmalspur und Normalspur noch lange nicht abgeschlossen ist und sich an der mehr als sechsstündigen Debatte im Oesterreichischen Abgeordnetenhause bedeutende Persönlichkeiten betheiligten, so dürften einige Fragmente aus dem stenographischen Protocolle der betreffenden 102. Sitzung am 18. December 1880 auch weitere Kreise interessiren.

Abg. Friedmann (Ingenieur) erläutert, dass die vom Berichterstatter auf 446 000 fl. veranschlagten Mehrkosten des normalspurigen Unterbaues viel höher geschätzt werden müssen, bespricht die Leistungen der schmalspurigen Bahn Lambach-Gmunden und der Festiniogbahn und fährt dann fort: „Wie viele Jahrzehnte stellt sich die hohe Regierung vor, wird es brauchen, bevor es in Bosnien nicht mehr hinreichen wird, eine Bahn schmalspurig zu belassen, wie viel Jahrzehnte wird es dauern, bis der Verkehr dort so überwältigend sein wird, um auf einer schmalspurigen Bahn nicht durchgeführt werden zu können? Und da bin ich noch immer sehr mässig, wenn ich nur von Jahrzehnten spreche. Ich frage aber weiter, wenn dieser Fall wirklich nach einer Reihe von Jahrzehnten eintreten sollte, zu wie vielen Millionen werden diese 446 000 fl. durch verlorene Zinsen und Zinseszinsen anwachsen, bis es zweckmässig wird gewesen sein, dass man diese Ausgabe je gemacht hat? Also es existiren gar keine Gründe, die uns veranlassen könnten, eine solche Monstruosität zu begehen, wie sie sich herausstellt nach dieser Regierungsvorlage."

Abg. Dr. Herbst: „Wenn ich für das Eingehen in die Specialdebatte stimmen werde, so geschieht es in der Hoffnung, dass das stets theoretisch ausgesprochene Princip der Sparsamkeit nicht immerfort wieder practisch werde verleugnet werden.

Es ist hier die Sparsamkeit aus mehr als einem Grunde geboten. Man soll nicht sparen, wo es sich um eine sehr nützliche Auslage handelt Man soll aber dort gewiss sparen, wo Niemand von dem Ausgeben einen Vortheil hat und im gegebenen Falle zieht Niemand einen Vortheil, wenn man eine auf schmalspurigen Betrieb berechnete Bahn mit normalspurigem Unterbau herstellt. Niemand, sage ich, hat einen Vortheil und Alles einen Nachtheil davon. Diejenige, an die man zunächst denken könnte, nämlich die Kriegsverwaltung, hat selbst erklärt, dass eine schmalspurige Bahn für ihre Bedürfnisse genüge, dass sie für den Verkehr in den occupirten Ländern hinreicht; dass es aber für die occupirten Länder selbst ein Vortheil ist, wenn die Bahn wohlfeiler hergestellt wird, das hat der Bericht des Ausschusses selbst hervorgehoben. Wie kann man sich auch denken, dass, wenn man auf dieses Stück schon viel zu viel ausgiebt, dann eine Geneigtheit zur Fortsetzung dieser Bahn vorhanden sein werde? . . . Ein Antrag im Ausschusse ging dahin, dass man die Bahn wirklich als eine schmalspurige bauen solle, nicht aber als schmalspurige bauen und das Geld für eine normalspurige ausgeben, denn das ist das Allerunzweckmässigste.

Auch das erkennt der Ausschuss in seinem Berichte an, aber eine Folgerung hat er daraus nicht gezogen; er warnt zwar, man solle die Bahn nicht zu theuer bauen, wie es öfters geschehen ist, aber zu Gemüthe führt er sich die Warnung nicht, und zwar darum, weil nicht etwa das Ungarische Abgeordnetenhaus das Gesetz bereits unverändert angenommen hat, sondern weil ein Ausschuss des Ungarischen Abgeordnetenhauses dies bereits gethan hat und weil man nicht einmal den Muth hat, einem Beschlusse eines Ausschusses des Ungarischen Abgeordnetenhauses gegenüber auch eine eigene Meinung zu haben."

Abg. Dr. Gross (Generaldirector der Oesterreichischen Nordwestbahn), nachdem er hervorgehoben, dass der Ausschuss für die Bosnathalbahn nur einen jährlichen Verkehr von 22 650 Tonnen in Aussicht nehme:

„Nun, welche Leistung hat überhaupt eine schmalspurige Bahn? Es sind in dieser Beziehung von meinen Vorrednern schon mehrfache Daten angeführt worden. Ich wähle ein ganz naheliegendes Beispiel einer schmalspurigen Bahn, weil diese Bahn wohl einer grossen Zahl der Mitglieder des Hohen Hauses aus eigener Anschauung bekannt ist, es ist die Lambach-Gmundner Bahn. Lambach - Gmunden besteht seit 50 Jahren, es hat die ungünstigsten Steigungsverhältnisse, die überhaupt bis jetzt bei uns vorkommen. Die Rampe nach dem Gmundner See hat ein Gefälle von 34 pro Mille und diese Bahn hat geleistet in den Jahren 1861 und 1862 54 000 Tonnen, im Jahre 1876 aber 131 600 Tonnen. Seitdem hat der Verkehr auf der Bahn abgenommen, aber nicht weil sie nicht leistungsfähig ist, sondern weil der Verkehr auf eine normalspurige Bahn abgelenkt worden ist.

Lambach Gmunden hat also fast das Sechsfache von dem geleistet, was als Programm für die Bosnabahn bis Sarajevo gefordert wird. Ich habe nicht gehört, dass im Jahre 1876 die Leistungsfähigkeit von Lambach - Gmunden erschöpft gewesen sei, und ich muss betonen, dass die Leistungsfähigkeit der Bosnabahn mit Rücksicht auf die Gefällsverhältnisse weit günstiger ist, als die der Lambach-Gmundner Bahn.

Bei zweiseitiger Fracht kann eine gut instruirte Schmalspurbahn das Zehnfache dieses Quantums leisten. Wann wird die Bosnabahn das Zehnfache dieses Programmes zu leisten haben?

Ich weiss es nicht. Was es aber sagen will, das Zehnfache eines ursprünglich vorhandenen Verkehres per Bahn zu leisten, das erlaube ich mir durch einige Ziffern zu illustriren: Die Hauptstrecke der Kaiser Ferdinands Nordbahn, Wien-Krakau, also eine unserer frequentesten, grössten, rentabelsten Linien hat im Jahre 1860 bei einer Bahnlänge von 600 km 1 860 000 Tonnen befördert. Im Jahre 1878, also 19 Jahre später, nachdem 88 km Seitenbahn dazu gebaut wurden, hat sie einen Verkehr von 4 667 000 Tonnen. Es hat also, pro Kilometer gerechnet, der Verkehr in 19 Jahren in der Weise zugenommen, dass er auf das 2¼fache gestiegen ist.

Gesetzt aber, es träte der ganz unwahrscheinliche Fall ein, dass die Bosnabahn wirklich die 10fache Leistung bestreiten soll, so weiss ich doch nicht, wie die Regierung und der Ausschuss sagen können, dass wegen der grösseren Leistung die Normalspur eingeführt werden müsse.

Ich bestreite, dass es richtig ist, dass, wenn die schmalspurige Bahn, einspurig gelegt, nicht ausreicht, man dann wirklich zur Normalspur übergehen müsse und dann die ganzen Kosten des Umbaues von 268 km tragen, den Fahrpark beseitigen und einen breitspurigen Fahrpark anschaffen müsse. Wenn dieser Fall eintritt, so liegt ein Auskunftsmittel viel näher: nämlich man legt streckenweise die doppelte Spur der Schmalbahn oder man legt Wechsel und Kreuzungsstationen in die Strecke hinein. Damit erreicht man mit viel geringeren Mitteln grössere Leistungsfähigkeit und wahrscheinlich in eben so ausreichendem Masse. Die Regierung und der Ausschuss proponiren aber ein Mittel, welches jenes geradezu ausschliesst: sie wollen die Eisenbahnconstructionen der Brücke jetzt auf eine Normalbahn einrichten; diese Normalbreite für die Brücke ist für die einfache Schmalspur zu weit und für die doppelte Schmalspur zu eng.

Aus dem Motivenberichte ersehen wir, dass die Regierung einen Krümmungshalbmesser von 275 m verlangt. Ich halte es für meine Pflicht, nach meiner Erfahrung zu erklären, dass ein derartiger Radius für eine Gebirgsbahn, noch dazu für eine schmalspurige Bahn, unerhört ist.

Ich erlaube mir, Ihnen nur die Ziffern kurz anzuführen, die heute im Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen als Norm für den Krümmungshalbmesser gelten. . . . . .

In dem Motivenbericht der Regierung ist gesagt, dass die Bosnabahn mit 30 km fahren wolle, ich meine also, dass auch 150 m hier zulässig wären.

Für Schmalspurbahnen aber werden Curven unter 80 m als zulässig erklärt. Meine Herren! Das sind Ziffern, die in dem von mir bezeichneten Gebiete gelten und die von den ersten Eisenbahntechnikern dieses Gebietes festgestellt worden sind. Die Regierung aber legt Ihnen ein Project vor, in dem für die in Rede stehende Schmalspurbahn mit Rücksicht auf die zukünftigen Bedürfnisse als Normalspurbahn nicht weniger als 275 m gefordert werden.

Nun, was wird denn überhaupt gegen die Schmalspur eingewendet? Warum soll denn diese Schmalspur künftighin verändert werden? Das sagt die Regierung uns nicht.

Man macht aber gewöhnlich der schmalspurigen Bahn den Vorwurf, dass sie bei dem Uebergang auf eine normalspurige Bahn das Umladen erfordert, und dieses Umladen ist der Stein des Anstosses. Weil in Brod künftig und jetzt schon, und so lange die Schmalspur besteht, das Gut umgeladen werden soll, deswegen ist die schmalspurige Bahn nicht practicabel.

Nun, m. H., ich habe mir berechnet, was auf Oesterreichischen Bahnen im grossen Ganzen dieses Umladen kostet und habe gefunden, dass der Durchschnitt der Umladekosten — auf einer grossen Linie setze ich hinzu — 9,5 kr. pro Tonne ausmacht. Ich will auch annehmen, die Bosnabahn habe in Brod gar keine Hebekrahne, gar keinen Apparat für das Umladen, sie bewältige das

Alles mit Handarbeit und ich nehme an, dass sie nicht 9,5 kr. pro Tonne, sondern mehr als das Doppelte bezahlt, 20 kr. pro Tonne, dann, m. H., kostet das Umladen 4 530 fl. jährlich."

Redner schliesst mit der Bemerkung, dass die Mehrauslage nur einem einzigen Factor zu Gute kommen könne: dem Bauunternehmer!

Minister Dr. Prazak: „Es ist unverkennbar, dass sich in der letzten Zeit eine so entschiedene Strömung für die Herstellung dieser Bahn und überhaupt der Bahnen auf der Balkanhalbinsel als schmalspurige Bahnen geltend gemacht hat, dass nicht nur in diesem hohen Hause, sondern — ich möchte sagen, Sie entschuldigen, wenn ich es ausspreche — in technisch competenteren Kreisen über diese Frage eine sehr lebhafte Discussion sich ergeben hat. Ich würde nur gewünscht haben, dass schon in früheren Jahren diese Frage studirt worden wäre und dass schon in früheren Jahren bei Berathung und Beschlussfassung über Eisenbahnen, von denen man im Vorhinein wusste, dass sie verkehrslos sein werden, dass sie in verkehrsarmen Gegenden gebaut werden, mit grösserer Vorsicht und Sparsamkeit vorgegangen worden wäre. Auch die Dalmatinischen Bahnen waren es, wo es an der Zeit gewesen wäre, zu einem anderen Systeme überzugehen."

Nachdem dieses nicht geschehen, folgert Se. Exc., dass die eventuelle Verbindung mit den Dalmatinischen Normalspurbahnen ein Opfer erheische.

Abg. Lenz, Verwaltungsrath der Kaiser Ferdinands Nordbahn und der Kaiserin Elisabethbahn: „Mit Recht ist bereits gesagt worden, dass diese Gesetzesvorlage eine Vergeudung unseres Geldes nach sich zieht und zwar nicht nur die Kleinigkeit von ca. 12 pCt. oder 453 000, sondern eine Summe von mindestens 1 Million. — Eine Schmalspurbahn mit normalspurigem Unterbau, das ist ja die reine Republik mit dem Grossherzog an der Spitze! Die Sache verhält sich aber umgekehrt: es ist das eine normalspurige Bahn mit schmalspurigem Oberbau.

Wenn der Herr Berichterstatter gesagt hat, dass, wenn die Bahn mit scharfen Bögen rein schmalspurig sein würde, dies doch keine Verminderung der Kosten nach sich ziehen würde, so bedauere ich, dass er in dieser Beziehung total im Irrthume ist.

Was nun die Wahl des Systems betrifft, so ist sehr leicht zu erweisen, dass gerade in Bosnien und der Herzegowina alle Bedingungen vorhanden sind, die nothwendigerweise auf die schmalspurige Bahn führen,

In erster Linie haben wir es mit einem sehr bergigen Terrain zu thun, in welchem die Thäler sehr scharf eingeschnitten sind, so dass in Folge dessen die Entwickelung einer breitspurigen Bahn nicht nur sehr schwierig, sondern auch kostspielig wäre. Den Beweis finden Sie im Motivenberichte, denn es wird darin gesagt, dass mehr als 40 Procent der Bahn in der Curve liegen.

Zweitens haben wir es mit einem ausserordentlich minimalen Verkehre zu thun.

Drittens ist das Land sehr arm, hat sehr wenige Einwohner und keine grossen Städte.

„Wenn ich nun frage, warum diese Largesse, so werden uns zwei Momente angegeben: Erstens, dass dies eine Fortsetzung der Ungarischen Bahnen ist, und zweitens die Hoffnung, dass mit der Zeit der Verkehr sich steigern werde".

Redner bespricht die Schwedischen und Ostindischen Schmalspurbahnen, sowie Lambach-Gmunden und Festiniog. Wenn trotz Allem der Bosnische Verkehr nicht mehr bewältigt werden könnte und zur Normalspur gegriffen werden müsste, dann wären die alten Capitalien längst amortisirt, dann würde es auch an Geld nicht fehlen, denn wo der Verkehr ein so grosser sei, finde man das Geld immer bereitwillig.

Handelsminister Ritter v. Kremer: „Ich glaube, man täuscht sich, wenn man die gegenwärtige Bahn als eine so unbedeutende Bahn betrachtet, die nur Militärartikel und Approvisionements der Truppen zu transportiren haben würde, die Bahn wird für einige Zeit allerdings dies zu thun haben, aber vergessen Sie nicht, dass diese Bahn nothwendig sich später weiter entwickeln wird; sie wird uns wahrscheinlich tiefer hinab in die Balkanländer führen und hat ihr natürliches Debouché endlich in Salonichi".

Ministerialrath Ritter v. Pischof: „Ich hätte zunächst zu erwähnen, dass über die Anwendung der Schmalspur- oder Breitspur- oder sogenannten Normalspurbahnen die Fachleute in ihren Meinungen sehr auseinandergehen.

Die zweite allgemeine Ursache, warum man sich nicht immer unbedingt für die Schmalspur aussprechen kann, ist in der Fachliteratur erörtert und dahin abgegeben worden, dass es sich im Allgemeinen herausstellt, dass die Betriebskosten bei den schmalspurigen Bahnen grösser sind, als bei Normalbahnen.

Ich darf auch darauf hinweisen, dass im Jahre 1875 dem Hohen Hause seitens der Regierung mehrere Schmalspurprojecte vorgelegt wurden — und dass dieselben zurückgewiesen wurden".

Redner betont sodann die Vortheile der Normalspur gegenüber der Schmalspur für die Militärtransporte. Hierzu ist jedoch zu bemerken, dass, wenn in Folge ihrer Kostspieligkeit keine Normalbahnen zwischen Sarajevo, Banjaluka und Mostar zu Stande kommen, dann für die Militärverwaltung auch eine Parallele gezogen werden müsse zwischen der Schmalspur und den bestehenden Land- und Saumwegen.

Abg. Dr. Gross: „S. Exc. der Herr Handelsminister (v. Kremer) behauptet, die Mehrauslage müsse jetzt gemacht werden, weil das die Linie nach Salonichi sei. Dieser weitaussehende Plan scheint mir, wird von Seiner Excellenz allein hier vertreten.

Als Motiv, jetzt schon die Mehrauslage für die Vorbereitungen der Normalspur zu tragen, führt Seine Excellenz Minister Dr. Prazak an den Anschluss an Banjaluka und den Anschluss an die Dalmatinischen Bahnen. M. H.! Ich halte das allerdings für einen sehr ernsten Theil dieser Frage; ich komme aber zu dem entgegengesetzten Schlusse. Ich behaupte nämlich, dieser Anschluss ist viel leichter zu bewerkstelligen, und finanziell viel leichter zu erreichen, wenn man sich ganz entschieden entschliesst, zum schmalspurigen System überzugehen. Denn Sie werden viel leichter Novi-Banjaluka schmalspurig legen und die Dalmatinischen Bahnen schmalspurig umgestalten, als dass Sie das künftige Netz für Bosnien, Herzegowina, Dalmatien breitspurig zu Wege bringen.

Ich möchte speciell jenen Herren Vertretern, die durch ihr Mandat und durch ihre Sympathien zur Vertretung der Interessen der in Rede stehenden Gegenden besonders berufen sind, als Fachmann und vom Standpunkte der Erfahrung dringend empfehlen, sich mit dem Gedanken eines schmalspurigen Systems vertraut zu machen, welches leichter zu erreichen ist, als das normalspurige System."

Trotz all' dieser Reden wurde das Gesetz, wie bereits erwähnt, in der Eingangs gebrachten Fassung von dem Abgeordnetenhause angenommen und dürfte zweifelsohne auch vom Herrenhause genehmigt werden. Aber es geht aus der Debatte doch hervor, dass die noch im Jahre 1875 gegen die Schmalspur zu Tage getretene Voreingenommenheit vollständig gewichen ist, und damit dürfte die Grundlage für den Bau der weiteren Bosnischen und vielleicht auch einiger anderen Bahnen nach dem reinen Schmalspursystem gewonnen sein.

Zur Simplonbahn (Vorarbeiten und Aussichten).

Seit der Eröffnung des Suezcanals und der Vollendung des Italienischen Eisenbahnnetzes bis Brindisi ist man bemüht gewesen, einen möglichst kurzen und bequemen Alpenübergang zu ermitteln, um durch denselben dem Projecte: von der Charing-Crossstation in London den Quai von Brindisi möglichst direct und ohne Wagenwechsel zu erreichen, näher zu rücken.

Die bestehenden Alpenübergänge durch den Montcenis und durch den Gotthard (der Brennerübergang kommt hierbei nicht in Frage) vereinigen sich in Mailand bezw. in Piacenza und weisen virtuelle Bahnlängen von Paris bis Mailand von 1 095 bezw. 1 072 km nach. Ein Blick auf die Karte aber ergiebt sofort, dass zwischen beiden noch eine kürzere Linie möglich ist. Eine solche würde durch den Simplon gedacht, nach bereits ausgearbeiteten Projecten eine virtuelle Länge von 942 km erfordern und somit eine Verkürzung von 153 bezw. 128 km erzielen. Eine ähnliche Verkürzung des Weges ergiebt sich, wenn man die Linie von Calais-Laon statt von Calais-Paris ausgehend annähme.

Diese nicht unbedeutende Verkürzung bewog die Compagnie du chemin de fer du Simplon, ein Bahnproject für einen Alpenübergang mittels eines Tunnels durch den Simplon sowie für beide Zufahrtsstrassen im Detail studiren zu lassen. Die Zufahrt auf Schweizer Seite ist ungemein einfach, da bereits eine Bahnlinie bis hart an den zukünftigen Tunnelkopf sich im Betrieb befindet; dieselbe folgt dem Laufe der Rhone, welche hier auf eine Länge von 80 km vom Genfer See bis Brieg fast vollständig corrigirt ist. Sehr häufig konnte einer der beiden Correctionsdämme, welche das Rhonebett einschliessen, zugleich als Eisenbahndamm benutzt werden; es kann dieses bei der Solidität, mit der diese Dämme hergestellt sind, zu keinerlei Bedenken Veranlassung geben. Die Dämme sind nach der Flussseite auf 1½ facher Böschung 40 cm stark mit Bruchsteinen abgepflastert, ausserdem sind dieselben von 30 zu 30 m mit sogen. Sporen aus Trockenmauerwerk versehen. Diese Sporen sind solide Mauern von 20 m Länge, 1 — 1½ m Kronenbreite mit ⅕ Anlage. Die Köpfe der Sporen bestehen aus 6 — 8 im Kreise von 2 — 2½ m Durchmesser bis etwa auf Niederwasserhöhe gerammten Pfählen, deren Zwischenräume mit Trockenmauerwerk ausgemauert sind. Die Dämme sind bis auf 1 m über Hochwasser aufgeführt. Auf der Schweizer Seite erübrigt mithin nur noch die Anlage eines internationalen Bahnhofes nebst einer Zufahrtsrampe vom Rhonedamm bis zum Tunnel von 3,5 km Länge.

Das Studium des Projects für den Tunnel, welcher bei Brieg in einer Meereshöhe von circa 710 m in das Gebirge eintreten und auf 690 m bei Isella dasselbe verlassen sollte, gab zu umfassenden Arbeiten Veranlassung. Das Simplongebirge ist als eine Fortsetzung der Monte-Rosakette anzusehen und bildet mit den Ausläufern der Berner Alpen die Verengung des Rhonethals bei Brieg. Die Passhöhe des Simplon beträgt 2 000 m und seine höchsten Spitzen erheben sich bis zu 3 000 und 3 600 m.

Die weitaus wichtigste Arbeit bestand in der Ausführung einer genauen Triangulation; dieselbe erforderte die Messung einer Kette von 23 Dreiecken und, da die Breite der Thäler eine hinlängliche war, die Messung von 2 verschiedenen Basislängen. Die Schweizer Basis zwischen Brieg und Gamsen hatte eine Länge von 3 224 m mit einer durchschnittlichen Abweichung vom arithmetischen Mittel der 6 Messungen von 38 cm; bei der Italienischen Basis zwischen Domo-d'ossola und Crevola von 3 173 m betrug diese Abweichung bei 4 Messungen 28 cm. Die Basismessungen wurden mit hölzernen, gut geölten und abgeglichenen Messstangen von 5 m Länge ausgeführt. Die Winkel wurden mit Theodoliten von 180 cm Kreisdurchmesser und 10 Centesimalsecunden an 2 Nonien angebend gemessen. An jeder Station wurden die einzelnen Winkel, jeder für sich und zuletzt der Schlusswinkel in beiden Lagen des Fernrohrs 5 mal repetirt gemessen. Fast durchgehends waren die Winkel der Dreiecke grösser als 30°. Ausnahmen hiervon waren stets unbedeutend. Die Signale waren gemauerte Steinkörper, welche auch zum Aufstellen der Theodoliten dienten; die hölzerne Signalstange von 10 cm Durchmesser war zum Abschrauben eingerichtet.

Die Operationen mit so feinen Instrumenten in den Regionen des ewigen Schnees haben stets ihre bedeutenden Schwierigkeiten, man darf von denselben daher nicht die Genauigkeit fordern, welche unter normalen Verhältnissen erreichbar ist. Dennoch muss das Schlussresultat, welches doch nur ein vorläufiges sein sollte, vollständig befriedigen. Denn berechnet man mit der Schweizer Basislänge und der zwischen liegenden Dreieckskette die Länge der Italienischen, so erhält man eine Differenz von 65 cm mit den direct gemessenen. Die aus der Triangulation sich ergebende Länge zwischen beiden Tunnelköpfen ergiebt sich zu 18 507 m, wenn man dieselben dicht oberhalb Brieg und in Italien oberhalb Isella annimmt.

Die geologischen Untersuchungen waren den Herren Professoren Renevier aus Lausanne, Heim aus Zürich und Lori aus Grenoble anvertraut und lieferten ein Resultat, welches die früheren Untersuchungen über die geologische Formation des Simplons von Herrn Gerlach bestätigt, wonach das Massiv des Gebirgsstockes vorzugsweise aus Gneiss besteht. Auf der Nordseite herrscht Schiefer vor und zwar zuerst Kalk und Glimmerschiefer, hierauf amphibolischer und serpentinhaltiger Schiefer, hierauf folgt Gneiss. Auf der Südseite lagern sehr compacte metamorphische Gesteine, vorzugsweise granithaltiger Gneiss und Gneiss vom Antigorithal. Wasserinfiltrationen hat man nur auf der Nordseite durch die Sattine zu befürchten, jedoch ist es wahrscheinlich, dass dieselben nur unbedeutend sein dürften.

Die Wasserkräfte, welche zum Betriebe der Maschinen, zum Bohren und Ventiliren des Tunnels dienen sollten, könnten auf der Italienischen Seite sowohl, wie auch auf der Schweizer an Ort und Stelle entnommen werden. Die Messung der Wassermengen geschah bei der Diveria 3 km oberhalb Isella in hölzernen Rinnen von 10 m Länge und 3,5 m Breite. Dieselben lieferten dort in dem strengen Winter von 1878 eine Minimalmenge von 1 356 Secundenliter und ein Gefälle von rund 180 m. Dieses entspräche theoretisch 3 166, effectiv aber rund 2 000 Pferdekraft, welches nach den Erfahrungen bei anderen Tunnels mehr wie genügend wäre. — Bei der Saltine auf Schweizer Seite war das Resultat ungünstiger. Dieselbe lieferte im Minimum 650 Secundenliter, während die Rhone bei der Brücke von Naters immer noch 11 000 Secundenliter liefert; doch könnte man bei einer Länge von 2 km immer noch über 9 m Höhenunterschied verfügen, so dass man im Ganzen vielleicht 800 Pferdekraft effectiv zur Verfügung hätte. Weitere Hülfsquellen würde ein kleiner Nebenfluss der Rhone liefern, bei welchem man leicht über ein Gefälle von 50 m disponirte.

Waren die Arbeiten für die Zufahrtsstrasse auf Schweizer Seite ungemein einfach, so waren dieselben um so schwieriger auf Italienischer Seite; hier hatte man auf eine Länge von 18 bis 19 km einen Höhenunterschied von 475 m zu überwinden, mithin ein Gefälle von 22 ‰, welches sich jedoch nach Einschaltung der Bahnhofshorizontalen auf 23,7 ‰ ($^1/_{42}$) steigerte. Als Minimalradius für die Curven war 300 m vorgeschrieben. Das Terrain, wohin die Trace zu legen war, bestand meistens aus sehr steilen Felswänden mit vorliegenden Schuttkegeln, welche aus Felsblöcken bis zu 10 000 cbm Inhalt gebildet waren. Für das Studium der Trace gewährte die Simplonstrasse, welche im Anfange dieses Jahrhunderts durch Napoleon I. angelegt ward, ein sehr vollkommenes Hülfsmittel. Es wurde nämlich nicht nur eine der zukünftigen Bahnaxe nahezu entsprechende polygonale Gefällslinie abgesteckt, sondern auch die Simplonstrasse entlang, da dieselbe jener Linie nahezu parallel läuft, ein 2. Polygon ausgesteckt, gemessen und nivellirt, so dass man von diesem Strassenpolygon aus, das mit jeder nur wünschenswerthen Genauigkeit vermessen werden konnte, stets in der Lage war, die obere Linie in Bezug auf Richtung, Länge und Höhe zu fixiren. Es gewährt ein solches Verfahren, trotz der scheinbaren Mehrarbeit, in solchem schwierigen Terrain bedeutende Vortheile. Es mag das Messen und Nivelliren der oberen Linie noch so schwierig sein, so hat man doch stets Fixpunkte in der Nähe, an welche man anschliessen kann. Ausser den Eckpunkten des oberen Polygons wird dasselbe von 50 zu 50 m und bei jedem Terrainwechsel mit Pfählen, bezw. Kreuzen im Felsen bezeichnet, nivellirt und auf diesen Punkt 60—200 m lange Querprofils gelegt. Ausserhalb der Querprofile wurde noch eine Trace über 200 m Breite tachymetrisch und in Verbindung mit dem Messtisch aufgenommen.

Dieses so gewonnene Material wurde im $^1/_{1000}$ Massstabe aufgetragen und in die Karte der Horizontalcurven eingezeichnet, hiernach war die Projectausarbeitung leicht. — Die auf der Strecke Isella-Domo-d'ossola noch erforderlichen Tunnels, 12 an der Zahl, hatten eine Totallänge von 1 273 m. Ferner waren noch 6 grössere und kleinere Viaducte und halbe Viaducte erforderlich, welche letztere dadurch entstanden, dass man eine steile Felswand einschneiden musste, der Bahnkörper aber nur zum Theile auf den Felsen gelegt werden konnte, der andere Theil durch Stützmauern oder bei grösseren Höhen durch an die Felsen angelehnte Pfeiler mit Bogen unterstützt. Die Thalseite der Bahn war fast durchweg von Stützmauern oder Steindämmen aus Trockenmauerwerk versehen, welch letzteres hier in vorzüglicher Qualität hergestellt wird; man benutzt hierzu den im ganzen Diveriathale stets zur Hand befindlichen Gneiss. Auch die Thalseite der früher genannten Simplonstrasse weist ähnliche Stützmauern aus Trockenmauerwerk auf, welche oft 3—4 m und mehr Höhe besitzen, dabei nur $^1/_5$ Anzug haben, und noch heute, nach 80jährigem Bestande grösstentheils vollkommen gesund sind. Es ist dieses glänzende Resultat nicht allein der Geschicklichkeit der dortigen Italienischen Arbeiter, sondern auch dem prächtigen Materiale zuzuschreiben. Der dort vorkommende Gneiss ist so leicht spaltbar und dabei so wetterbeständig, dass man auf der Strecke von Domo-d'ossola nach Arona meistens die Telegraphenständer in 4—5 m hohen, 20—25 cm im Quadrat haltenden Säulen ohne jede weitere Bearbeitung aus diesem Materiale herstellt.

Die bedeutenden Schuttkegel, welche die Trace mehrfach berührte, in deren Nähe die Sicherheit der Bahn stets gefährdet ist, suchte man nicht, wie dieses in der Schweiz häufig geschieht, mittelst Tunnels zu durchsetzen, sondern man zog es vor, dieselben mit 4—5 m hohen Steindämmen zu umgeben, von der Ansicht geleitet, dass es, bei sich wiederholenden Felsstürzen, leichter sein dürfte, einen solchen Damm zu reconstruiren, als einen zerdrückten Tunnel.

Ein interessantes Bauwerk wird der Uebergang über die Diveria werden, das Thal ist dort so enge, dass es bei 96 m Tiefe mit einer einzigen Brückenöffnung von 60 m Stützweite überspannt werden kann.

Die Kosten dieser Bahnstrecke von Isella nach Domo-d'ossola belaufen sich, nach dem sehr vollständig ausgearbeiteten Vorproject auf 765 000 Frcs. pro Kilometer der doppelspurigen Bahn incl. Ober- und Hochbau.

Die Totalkosten des ganzen Projects beziffern sich für:

1. den internationalen Bahnhof Brieg incl. der nördlichen Zufahrtsrampe	5 353 500 Frcs.
2. die Durchbohrung incl. der nöthigen Ausmauerung der 18 507 m langen Tunnel (nach dem Voranschlage des Herrn Favre) 4 500 Frcs. pro laufenden Meter	83 281 500 „
3. Allgemeines, Oberbau etc. etc. im Tunnel . .	3 100 000 „
4. die Strecke Isella-Domo-d'ossola	16 465 000 „
5. die Strecke Domo-d'ossola-Gozzana	12 000 000 „
Total	120 200 000 Frcs.

Die Kosten für die Studien des Unternehmens incl. der Triangulation etc. und der Ausarbeitung sauberer Pläne für die Ausstellung in Paris 1878 haben im ganzen 2 600 Frcs. pro Kilometer erfordert.

Die an und für sich bedeutende Summe von 120 Millionen könnte nun in keinem Falle von der kleinen Compagnie du Simplon aufgebracht werden. Man hatte sich deshalb schon frühzeitig nach Hilfsmitteln von aussen her umgesehen. Namentlich war es Frankreich, welches dem Unternehmen eine Staatssubvention von 40 Millionen in Aussicht stellte, wenn die Vorarbeiten und Studien so angelegt seien, dass nach Prüfung der dortigen Ingenieure eine wesentliche Kostenüberschreitung nicht zu befürchten sei. Von Italienischer Seite hatte man beschlossen, die sämmtlichen südlichen Zufahrtslinien bis Isella aus Staatsmitteln zu bauen.

In finanzieller Beziehung schien somit das Unternehmen fast gesichert zu sein, als erst in letzter Stunde die Idee eines Montblancprojects wieder auftauchte, und obgleich letzteres, wenn auch nicht unausführbar, doch jedenfalls weitaus schwieriger sein dürfte, als das Simplonproject, so fand jenes doch in Frankreich grossen Beifall, weil bei demselben der nördliche Tunnelkopf auf Französischem Boden bleibt und sind umfassende Studien für eine Montblancdurchbohrung eingeleitet worden.*)

*) Nach einem Vortrag des Ingenieur Dorst, gehalten in der 55. Versammlung des Archit.- u. Ingen.-Vereins zu Aachen, abgedruckt in der „D. Bauzeitung“.

Am Horizonte des Simplonunternehmens sind übrigens noch weitere Wolken jetzt aufgestiegen, welche die Freunde des Unternehmens nicht wenig beunruhigen. Aus der Schweiz schreibt man nämlich der „Frankf. Ztg.“: „Vor der Montblancconcurrenz hat man sich nicht einen Augenblick gefürchtet, denn die Montblancdurchbohrung wäre durchaus nicht geeignet gewesen, den Handelsinteressen Frankreichs zu dienen, die eine directe Linie vom Canal (Calais) nach Italien (Brindisi, Piacenza) erfordern. Von dieser Linie würde die nördliche Zufahrtslinie zum Montblanctunnel zu weit abliegen, die Länge der Hauptlinie beim Montblanc auch die grösste sein, 1 434 km gegen 1 401 beim Montcenis und 1 271 beim Simplon. Ein wichtiger Umstand wäre auch der, dass der Culminationspunkt der durch den Montblanc gelegten Linie Calais-Piacenza 500 m höher als beim Simplon zu liegen käme und dass endlich 161 km Zufahrtslinien mehr und dazu noch auf zum Theil sehr schwierigem Terrain gebaut werden müssten. Der Montblanc ist also ungefährlich. — Ernster ist der Gedanke zu nehmen, vom Bau der Simplonbahn, die mit dem Tunnel auf 136 500 000 Frcs. veranschlagt ist, ganz abzusehen und an Stelle der kostspieligen Simplonbahn sich der Gotthardbahn für den directen Französisch-Italienischen Verkehr zu bedienen. Dieser Gedanke, von der Französischen Regierung selbst ausgehend, hat nicht verfehlt, in allen Simplonkreisen peinliche Ueberraschung zu erzeugen und Befürchtungen zu erwecken. Es bieten sich für die Ueberleitung des Französischen Verkehrs auf die Gotthardbahn zwei billige Wege, die Linie Douai-Valenciennes-Mezières und Sedan nach Thionville und Metz, und eine Linie Giromagny-Belfort-Delle, welche durch den Jura den Anschluss an die Gotthardbahn zu suchen hätte und Deutsches Gebiet also gar nicht berühren würde. Politische Gründe, so folgert man in der Schweiz, würden der ersten und technische Schwierigkeiten der zweiten Linie sich entgegenstellen. Die Französische Regierung scheint indess die politischen nicht zu theilen, sonst hätte sie sich nicht direct mit einer Anfrage wegen Uebernahme des Französisch-Italienischen Verkehrs an die Gotthardirection gewendet. In politischen Kreisen theilt man die Besorgniss der Simplonfreunde nicht, ist vielmehr überzeugt, dass die Simplondurchbohrung doch die Zustimmung der Französischen Nationalversammlung finden wird. Hier stützt man sich auf Zusagen Gambetta's und Verbindlichkeiten, welche die Französische Regierung, besonders auch der Minister der öffentlichen Arbeiten, mit Bezug auf die Durchführung des Simplonprojectes eingegangen sind. Man hält es für undenkbar, dass die leitenden Männer Frankreichs seither ihre Anschauung geändert haben könnten. Was gegen den Anschluss an den Gotthard entscheidend ins Gewicht fallen wird, das ist das gefährdete Interesse der Französischen Bahnen selbst, die durch die Zufahrt zum Gotthard schwere Einbussen erleiden und sicher Himmel und Erde in Bewegung setzen würden, das drohende Unheil zu verhüten. Was dagegen ganz besonders für die Durchführung des Simplonprojectes zu sprechen scheint, das sind die grossen Sympathien, deren sich dasselbe in der Französischen Bevölkerung erfreut. Schwierigkeiten, namentlich in der Schweiz, wird der Kostenpunkt machen. Von der Schweiz werden 11–16 Millionen, vom Privatcapital in den Subventionsstaaten 38 Millionen verlangt. Es wird sehr schwer werden, in der Schweiz das Geld aufzubringen, doch dürfte es schliesslich gelingen, zumal wenn die Frage erst recht in Fluss gekommen und die Bevölkerung von der Rentabilität des Unternehmens überzeugt worden ist“.

Ueber die Schwierigkeit des Strassenlocomotivbetriebs.

Herr Kaselowski, technischer Director der Berliner Maschinenbauactiengesellschaft, theilte bei Gelegenheit eines Vortrags über den Bollée'schen Dampfwagen im Verein für Eisenbahnkunde in Berlin in einem launigen Vortrag Folgendes aus seinen eigenen Erfahrungen über die Schwierigkeiten des Strassenlocomotivbetriebs mit:

Im Jahre 1863 beschäftigte sich die Maschinenfabrik von L. Schwartzkopff — jetzt Berliner Maschinenbauactiengesellschaft — angeregt durch die Londoner internationale Industrieaustellung vom Jahre 1862, während welcher eine Anzahl Strassenlocomotiven in Batterseapark ausgestellt und in Thätigkeit zu sehen war, eingehender mit dem Bau und der Anwendung derartiger Maschinen.

Die landwirthschaftliche Ausstellung in Hamburg im Jahre 1863 wurde mit der ersten dieser Maschinen beschickt. Dieselbe war leicht construirt und nur bestimmt, sich selbst mit einer Anzahl von Personen fortzubewegen (für welche besondere Sitzplätze auf dem an die Maschine angehängten Wasserwagen eingerichtet waren), und ausserdem eine Dreschmaschine oder ähnliche landwirthschaftliche Apparate zu transportiren.

Die Maschine konnte sich mit einer Geschwindigkeit von 2 Deutschen Meilen pro Stunde bequem fortbewegen, war leicht lenkbar und genügte den an sie gestellten Ansprüchen, soweit die zu befahrenden Strassen in einem normalen Zustande waren, vollkommen.

Bei einer Concurrenzfahrt mit ausländischen Maschinen in Hamburg, welche am Dammthorwall, bei einer Steigung von 1:12½ bis 1:14 stattfand, wurde dieselbe wegen ihrer eleganten Erscheinung, ihrem schnellen Gange den übrigen gegenüber, als auch und nicht zum mindesten, weil sie die einzige concurrirende Deutsche Maschine war, von dem Jubel der den Proben zuschauenden Menge begrüsst, und erhielt den höchsten für solche Maschinen gegebenen Preis, „die grosse silberne Medaille“.

Vielfache Versuchsfahrten mit derselben in den Umgebungen Berlins liessen jedoch erkennen, dass es wünschenswerth sei, bei mangelhaft unterhaltenen Chausseen, auf denen die Räder bei nassem Wetter tiefe Spuren hinterliessen und andererseits einigermassen starke Steigungen schwer zu überwinden waren, die Maschine mit wesentlich breiteren Rädern und grösserer Zugkraft zu construiren.

Es wurde hierauf ein neues kräftigeres Modell zur Ausführung gebracht, bei welchem entgegen der ersten Anordnung die Maschine unter dem Kessel zwischen die Rahmen gelegt war, und statt einer konischen Riemenkette zum Betriebe, directe Räderübersetzungen zur Anwendung kamen.

Die Maschinen waren auf der Stettiner und Kölner landwirthschaftlichen Ausstellung ausgestellt und machten daselbst viele Versuchsfahrten.

Auf der letzteren Ausstellung wurde derselben sogar die goldene Medaille wegen ihrer hervorragenden Leistungen zuerkannt.

Soweit sich die Benutzung der Maschinen auf einzelne Versuchsfahrten beschränkte, liessen demnach die erzielten Erfolge das Beste für die Zukunft erwarten. — Die günstige Aussicht wurde jedoch bald unbehaglich getrübt, als der einen der Maschinen der Zwang eines regelrechten alltäglichen Betriebes, gleichviel ob Sonnenschein, ob Regen und fern von festlichen Ausstellungen wie der wohlwollenden Theilnahme der Bevölkerung auferlegt wurde.

Diese Fahrten fanden im Sauerlande im Jahre 1865 statt, zwischen der Eisenbahnstation B o n e n b u r g der Westfälischen Bahn und einer Erzgrube, die einige Kilometer hinter der Stadt H a u s h e r g e lag. Letztere besass ein der Maschine sehr unangenehmes holpriges, aus unbehauenen und ziemlich runden Steinen bestehendes Pflaster, welches zum Ueberfluss noch extra in starker Wölbung hergestellt war.

Die Maschine, die hinter sich 4 Wagen mit je 100 Ctr. beladen zu ziehen hatte und darum eben nicht gerade wohlgelaunt war, gab ihren Missmuth über diese Verhältnisse öfter zu erkennen, indem sie ihren Dienst an einer kleinen, absonderlich rundbogig gepflasterten Brücke wiederholt versagte und ohne sich von der Stelle zu bewegen, mit den Rädern auf dem Pflaster trommelte, dass die einzelnen Pflastersteine aus ihren Lagen und Fugen gingen.

Dies gab natürlich meist zu grossen Auflaufen, Verkehrsstockungen und anderen nicht gerade sehr angenehmen Consequenzen Veranlassung. Es war der erste Schatten, der sich über die früheren Lorbeeren, silbernen und goldenen Medaillen legte.

Bald musste ich, der ich mit der Leitung dieser Versuchsfahrten speciell betraut war, empfinden, dass die Bevölkerung des Sauerlandes meinen kühnen Fahrten nicht mit dem Wohlwollen der Hamburger, Stettiner und Kölner Bürger zusah. — Bei einiger Erwägung war das ja auch begreiflich, denn eine grosse Zahl der auf dem Wege wohnenden Bauern, Kossäthen und Arbeiter lebte von dem lebhaften Erztransporte, der ihnen und ihren Fuhrwerken zufiel, während ich die Absicht hatte, diesen Transport mit Dampf, ohne ihre Zustimmung, ja gegen ihren Willen zu organisiren.

Aehnlich wird das Verhältniss jedoch in den meisten Fällen sein, wo man einen Strassenlocomotivbetrieb einführen will. Es muss an solchen Stellen ein lebhafter und regelrechter Waarenverkehr vorhanden sein, der bisher mit gewöhnlichen Fuhrwerken bewirkt wurde. Es ist nicht zu erwarten, dass alle die Fuhrleute und Interessenten an diesem Verkehr ihr Interesse mit Freuden und mit Liebenswürdigkeit dem ersten, besten Dampfwagen vor die Laufräder legen; sie halten einen, womöglich nicht zu kleinen Stein des Anstosses und des Hindernisses für viel geeigneter am Platze. — Es ist aus diesem Grunde wohl nicht unangemessen, hier Einiges von den bei diesen Gelegenheiten gemachten Erfahrungen mitzutheilen, zum Nutzen und Frommen für diejenigen, welche etwa ähnliche Fahrten zu machen beabsichtigen.

So lange das Wetter günstig ist, d. h. die Sonne scheint oder ein Regen nur die angenehme Wirkung ausübt, die Strassen zu besprengen und den Staub zu beseitigen, ohne dieselben aufzuweichen, ist ein Verkehr mit einer gut construirten Maschine ohne besondere Schwierigkeiten aufrecht zu erhalten. Man hat nur zu erwarten, dass einem hier und da an engen Passagen, unbequemen Strassenecken unfreundliche Fuhrwerke begegnen, oder gerade dort ausgespannte grössere Wagen oder andere Hindernisse im Wege stehen, denen sehr unbequem auszuweichen ist. Schlimmer schon ist es, wenn ein anhaltender Regen die Chausseen tief durchfeuchtet; nicht allein sinken dann die Räder weiter in die erweichten Oberdecken der Strassen ein, als dem Maschi-

nenführer lieb ist, sondern es haftet auch ein zäher, schmierender Koth an den Laufflächen der Treib- und Zahnräder. Ist dies den letzteren auch nicht gerade direct unangenehm, so gleiten die ersteren doch in Folge dessen sehr häufig selbst bei geringen Steigungen. Die Lenkbarkeit der Maschine ist durch dieses Gleiten der Treibräder auch auf den horinzotalen Strecken nicht unwesentlich erschwert.

Diese Unbequemlichkeiten sind jedoch mit einiger Geduld zu überwinden, selbst wenn man öfter, der durchfahrenen Strassenoberfläche wegen die richtige Schätzung der Breite der unterpflasterten Strasse verlierend, in den Sommerweg gerathen sollte, und das Versehen mit einem tieferen Einsinken in den weichen Boden und dessen Consequenzen büssen muss. Mehr schon wird die gute Laune auf die Probe gestellt durch allerhand andere von der Natur unabhängige Verhältnisse.

Bald hält es nach dauerndem Regen der Chausseeaufseher für angemessen, viele Kilometer hinter einander seine Chausseesteine auf die Strasse zu legen, zur besseren Conservirung derselben, und nöthigt hierdurch die Maschine, mit ihren 4 Wagen 1 Stunde lang, und auch länger in ziemlich engen und zierlichen Schlangenwindungen zu fahren. Natürlich musste unter solchen Umständen die Maschine immer hart am Sommerweg die Strassenkante passiren und stellte die Procedur grosse Ansprüche an die Geschicklichkeit der Führer.

Das Verfahren hatte insofern das Gute, als es die Leute zur Ausübung einer grossen Fahrgeschicklichkeit veranlasste, und sie so in kurzer Zeit besser hierin ausbildete, als dies unter anderen Umständen geschehen wäre.

Unangenehmer wurden diese Steine jedoch des Abends; obgleich dieselben nach Vorschrift wohl mit dem Eintritt der Dunkelheit beseitigt werden sollten, — herrschte vor allen Dingen über den Begriff der Helligkeit und Sichtbarkeit der Steine eine durchaus verschiedene Auffassung. — Ich, resp. meine Leute, fanden schon immer da Dunkelheit, wo Chausseeaufseher, Ortsschulzen etc. ohne Zweifel noch das hellste Tageslicht erblickten, denn die Steine lagen länger in den Abend hinein, als uns lieb war und wurden hierdurch wahrhafte Steine des Anstosses. Häufig auch bemerkte ich, dass dieselben, namentlich die inneren, die am Tage schön weiss glänzten, wohl durch das Bespritzen mit Strassenkoth von den fahrenden Wagen, am Abend diese Farbe eingebüsst hatten — vielleicht auch amüsirte sich die liebe Jugend des Sauerlandes damit, die Steine einige Male im Chausseekoth herumzuwälzen und in Folge dessen den Anblick zu geniessen, die Maschine, scheinbar entsetzt, scheinbar lustig über die Steine hinwegspringen zu sehen.

Natürlich ging dies nicht immer ohne üble Folgen von statten; hin und wieder wurde damit ein unfreiwilliges Nachtquartier auf der Strasse veranlasst, sowie unbequeme Reparaturen bei unvollkommenen Hilfsmitteln.

Auch hier konnte man sich mit dem Gefühle trösten, dass alle diese lästigen und unbequemen Zwischenfälle dazu beitrugen, werthvolle Erfahrungen über unvorhergesehene Einflüsse in kürzerer Zeit zu sammeln, als dies bei geordnetem Betriebe möglich wäre.

Ungleich erheblicher war der Einfluss einer an einem Dorfe der Strecke liegenden starken Steigung bei anhaltendem Regenwetter. Die Steigung circa 1 : 20 (das genaue Mass ist mir nicht mehr gegenwärtig), war nur sehr schwierig zu überwinden und nöthigte mich, von den eisernen Spitzen Gebrauch zu machen, die zum besseren Eingreifen der Räder in den Strassenschotter in die Felgenkränze geschlagen wurden.

Einige Male ging dies unbeanstandet von statten; bald jedoch drohte diesem Verfahren die rächende Nemesis, welche die Maschine nach solchem, der Strasse schädlichen Gebahren auf der Höhe des Ortes in Gestalt des Ortsschulzen in Gemeinschaft mit Polizei und Chausseeaufseher erwartete. Ein strenges Protocoll wurde über diese Verletzung des Chausseerechts aufgenommen und dem Landrathsamte in Warburg übermittelt, das in milder Handhabung des Gesetzes den Frevel — ich glaube mit 2 Thalern Strafe oder 1 Tag Haft — ahndete, wovon ich natürlich dem ersteren Strafmodus den Vorzug gab, um nicht im ferneren angenehmen Betriebe gestört zu werden.

Nach dem Erklimmen der letzten Höhe zwischen Scherfede und Bonenburg begann ein rapides Absteigen auf der damaligen alten Strasse; — ich glaube, es waren Gefälle von 1 : 9 bis 1 : 12 vorherrschend. Der Anfang der Gefälle lag ausserdem in einer kurzcurvigen Serpentine.

Die grösste Kunst im Lenken der Maschine musste hier in Anwendung gebracht werden, da die unregelmässig gleitenden Räder ein normales Steuern zur Unmöglichkeit machten. Meist im lebhaften Tempo des Laufes wurde das Thal genommen, und es muss für den unbetheiligten Zuschauer oft ein nicht uninteressantes Bild gewesen sein, die Maschine mit ihren 4 Wagen, von denen jeder mit 100 Ctr. Erz beladen war, mit dieser Geschwindigkeit herabstürmen zu sehen, wenn die schnell rotirenden Räder den Strassenkoth bis hoch in die Pappeln schleuderten, und der ganze Zug von diesen Kothpartikelchen umwirbelt dem Thale zueilte.

Noch einmal schien es, als wollte der Himmel uns, trotz der vorgeschrittenen herbstlichen Jahreszeit, gnädig sein; die Sonne schien wieder freundlich und hob von neuem den Muth meiner Leute, der bereits in Gefahr gerieth, bedenklich zu sinken. Die Chausseen trockneten aus, die Prellsteine verschwanden und eine heitere Fahrt ohne erhebliche Störungen begann.

Doch nicht lange sollte die Freude währen. Die interessirten oder benachtheiligten Fuhrleute mit Anhang hatten, aus den bei dem schlechten Wetter gemachten Erfahrungen manche, ihrer Ansicht nach wohl verwerthbare Lehre gezogen. Sie fanden es für nützlich, uns nicht im Gefühle der Sicherheit einschlummern und unaufmerksam werden zu lassen. Bei eintretender Dunkelheit lagen in anscheinend ganz überflüssiger Fürsorge wiederum einzelne Chausseesteine, gleich uralten erratischen Blöcken auf der Landstrasse und wehe der Maschine, wenn die Vorsicht versäumt wurde, einen Mann mit einer Laterne, gleichsam als Vorreiter vor der Maschine vorauflaufen zu lassen, der seinen Warnungsruf in die stille Abendluft hinaustönen liess, wenn er an einen Stein des Anstosses gelangt war.

Zweimal wollte die Maschine nach längerem Anhalten behufs Wassereinnahme nicht mehr anziehen, und fand sich als Grund des Versagens eine neue Ueberraschung in Form eines abgebrochenen hölzernen Spatenstieles in derselben vor, der vermuthlich von einem der umstehenden Gönner zur Fürsorge eingesteckt war, damit die Maschine nicht unbeabsichtigt ihren Platz verliess. Leider kostete dies im zweiten Falle den Bruch der einen Kolbenstange und den Fall der Maschine in einen der ziemlich comfortabel breiten Chausseegräben, von welchem sich dieselbe erst am nächsten Tage zu erholen vermochte.

Auch den Einwohnern der schon oben erwähnten, mit einer starken Steigung begabten Ortschaft schien es nicht sonderlich zu behagen, dass wir ihre Berge ohne Einschlagen von Spitzen, fast mit Eleganz zu nehmen vermochten. Ob absichtlich oder unabsichtlich lasse ich dahingestellt, zeigte sich uns an dieser Rampe ein neues, fast möchte ich sagen ingeniöses Hinderniss. Bei normalen Verhältnissen passirten wir die Stelle Abends gegen 6 Uhr. Es war dies die Zeit, zu welcher die Kühe von der Weide zum häuslichen Heerd zurückkehrten. Es schien nun, als hätte man die Rampe als den geeignetsten Vereinigungspunkt der Heerde befunden, von wo aus sie nach längerer Sammlung ihre Wege nach ihrem jeweiligen Privatdomicil antraten. — Ich bin zwar nicht Landwirth und vermag nicht zu beurtheilen, ob zu dieser Zeit das Vieh am lebhaftesten den Folgen einer guten Verdauung unterliegt, jedenfalls war das Resultat ein überraschendes. Die Maschine hatte, um die Anhöhe zu gewinnen, womöglich mit schwereren Hindernissen zu kämpfen, als die natürliche Schlüpfrigkeit der vom Regen durchfeuchteten Strasse bot. Neues Spitzeneinschlagen und neuer feierlicher Empfang auf der Höhe waren die Consequenzen dieser Wirkung der Natur.

Unsere Geduld konnte jedoch hierdurch nicht erschüttert werden, da sich in Form von in Reserve mitgebrachtem Sand wirksame Gegenmittel finden liessen, und zu hoffen war, dass eine gewisse Langmuth alle diese aussergewöhnlichen Vorkommnisse überwinden und die Leute mit der Zeit an die Fahrten der Maschine gewöhnen wird. Endlich entzog uns aber auch der Himmel seine Gunst; er öffnete seine grossen Wasserschleusen und versetzte die Strassen in einen Zustand der Nachgiebigkeit, der mich bald einsehen liess, dass ich hiergegen nicht lange Stand halten würde.

An einem späten Abend, als wir, aufgehalten durch die gewohnten diversen Hindernisse, oben auf der Höhe zwischen Scherfede und Bonenburg angekommen waren, ergab sich, dass die alte steil abfallende Kalksteinchaussee durch den reichlichen Regen tiefer aufgeweicht und in einen schlüpfrigeren Zustand versetzt worden war, als wir glaubten. Die Bremsen der vier Wagen versagten ihren Dienst, der ganze Train kam in der Curve ins Gleiten und die Gefahr, die ziemlich hohe und starke Böschung seitlich herabzustürzen, lag bedenklich nahe; nur ein schleuniges Anziehen des Trains mit ganzer Kraft der Maschine, um die Wagen von der Kante des Abhanges abzulenken, konnte uns retten. Es geschah ohne weitere Erwägung, doch wird man sich bei dem starken Abfall der Strasse die Consequenzen leicht vorstellen können. Mit rasender Geschwindigkeit fuhren wir ins Thal hinunter; an ein Ausweichen unserm Gefährt etwa entgegenkommender Wagen war nicht zu denken; ohne Gnade hätten wir Alles, was sich uns in den Weg stellte, überfahren müssen; nicht wenig trug zu einem unheimlichen Gefühle die Dunkelheit bei, die uns ein Uebersehen der Strasse unmöglich machte. Die dunklen Wipfel der Pappeln, die sich noch merklich gegen den Himmel abhoben, waren die einzigen Wahrzeichen, die sich uns boten, den richtigen Kurs einzuhalten. Dank dem gütigen Geschick, das uns kein Gefährt in den Weg stellte, und Dank der sicheren Hand des durch die vielen Missgeschicke erprobten Lenkers der Maschine, erreichten wir ohne erheblichen Unfall das Ziel. Nur in der grössten Tiefe der Strasse krachte es einmal bedenklich und an unseren Köpfen fuhr ein dunkler Gegenstand vorbei in die Nacht. Es war, wie sich später herausstellte,

der Schornstein der Maschine, welcher durch den nicht ganz geöffneten Schlagbaum an dieser Stelle abgefahren war.

Hiervon Notiz zu nehmen, war natürlich für den Augenblick unthunlich, ohne Aufenthalt fuhren wir die von da ab nach Bonenburg etwas steigende Strasse hinein, durch die Barrièren der in Bonenburg selbst die Strasse kreuzenden Bahn und endeten die Tour überraschend sanft und ohne jeden weiteren Unfall in einem in der Richtung günstig gelegenen Düngerhaufen. Die die Bremsen auf den hinteren Wagen bedienenden Leute kamen erst nach längerer Zeit zum Vorschein, aus einer Hülle von Strassenkoth, nachdem sie sich von ihrer Schreckensstarre genügend erholt hatten.

Nachdem ich selbst einige Zeit in Ruhe, gleichsam an den Trümmern der gescheiterten Hoffnungen, gerastet hatte, musste ich mir nach allen diesen Erfahrungen sagen, dass es unthunlich ist, diese Fahrten mit Aussicht auf Erfolg des Weiteren fortzusetzen. Zu einem regelrechten Betrieb gehört ein so vorzüglicher Zustand der Strassen, wie er sich selten vorfindet und schwer auf die Dauer zu erhalten ist. Ich dankte im Stillen auch all den guten Leuten, die, wenn sie auch mit ihren ausserordentlichen Hindernissen nur in eigennützigem Interesse handelten, doch dazu beitrugen, dass wir in verhältnissmässig kurzer Zeit eine Reihe höchst nützlicher Erfahrungen über Leistung und Widerstandsfähigkeit, wie Ausdauer der Maschine sammelten, die wir sonst erst nach längerem Betrieb erreichen konnten, und es in der nur auf 6 Wochen bemessenen Versuchszeit bei normalen Verhältnissen möglich gewesen wäre. Wir wurden hierdurch vor weiteren erheblichen Opfern an Geld und Mühen bewahrt.

Nach den so werthvollen practischen Resultaten konnte ich eigentlich nur bedauern, dass die Eisenbahnen bereits erfunden waren, denn sonst wäre mir auf Grund derselben zweifellos das Glück zu Theil geworden, der erste Erfinder der Eisenbahnen zu sein, deren unberechenbarer Werth mir nunmehr in vollem Umfange, wie nie zuvor, einleuchtete.

Die Versuche fanden mit diesem letzten Ereignisse ihren Abschluss. Die vielgeprüfte Maschine wurde per Eisenbahn nach Berlin zurücktransportirt und genoss hier die wohlverdiente Ruhe, im stillen Wirken am Ort ihrer Entstehung.

Als Endresultat alles Vorhergehenden muss ich die Ueberzeugung aussprechen, dass ich einen regelrechten Verkehr derartiger Strassenlocomotiven, auf öffentlichen Chausseen, unter den gewöhnlichen Verhältnissen und auf die Dauer, für undurchführbar erachtete.

Viele Versuche, die vor den unsrigen gemacht sind, haben zweifellos dasselbe Resultat ergeben, denn schon in den achtziger Jahren des vorigen Jahrhunderts, lange vor Erfindung der Eisenbahnen, begann man mit Locomotiven die gewöhnlichen Strassen zu befahren. Dann wieder in den zwanziger und dreissiger Jahren und später dieses Jahrhunderts. Sämmtliche Unternehmungen der Art sind wiederum aufgegeben worden und lässt sich hiernach annehmen, dass die betreffenden Entrepreneure gleich ungünstige Erfahrungen wie wir gemacht haben.

Nur in ausnahmsweisen Fällen scheint mir die Anwendung derartiger Transportmittel zulässig, z. B. da, wo es sich auf wohlgepflasterten Höfen grosser Dockyards, Fabriken oder Arsenale, um den Transport schwerer Stücke auf kurze Entfernungen handelt, und die Anwendung einer grossen Zahl von Pferden, abgesehen von ihrem ungleichen Anziehen, schon des Raumes wegen, viele Unthunlichkeiten mit sich bringt. Bei allen weiteren Strecken und regelrechtem Waarenverkehr wird man stets mit der Zeit zu der Einsicht gelangen, dass die Anlage einer Secundär-, einer Tertiär- oder einfachen Grubenbahn vortheilhafter ist. Schon die Ersparniss von unnöthiger Reibung, die die Dampfwagen auf gewöhnlichen Strassen verursachen, wird die grösseren Kosten der ersten Anlage einer Eisenbahn in kurzer Zeit compensiren, abgesehen von all den übrigen Uebelständen und den ohne Zweifel nicht unwesentlichen Kosten, die die Unterhaltung einer gewöhnlichen Strasse bei einem derartigen Verkehr mit sich bringt. Ausserdem ist eine Opposition der hohen Polizei nicht ausser Betracht zu lassen, die sich bald genug bemerkbar machen wird, wenn ein derartiger Betrieb auf auch sonst einem lebhaften Verkehr ausgesetzten Strassen provisorisch gestattet werden sollte.

Ich habe mir erlaubt, Ihnen diese eigenen Erlebnisse nur aus dem Grunde zu schildern, um Ihnen ein anschauliches Bild aus dem practischen Leben zu geben, was für Viele, die sich für derartige Maschinen interessiren, nicht ohne Werth sein dürfte.

Fixirung der Schraubenverbindungen.

Von den mannigfachen Arbeiten, welche die Unterhaltung der Geleise und Weichen während des Betriebes erfordern, nimmt die Revision und das Andrehen der durch die Stösse der Fahrzeuge gelösten Schraubenverbindungen einen erheblichen Theil der Arbeit bei der Bahnunterhaltung in Anspruch. Es sind deshalb mehrfach Versuche gemacht worden, ein Zurückgehen der einmal fest angedrehten Schraubenmutter durch geeignete Vorkehrungen zu verhindern, jedoch meistens ohne Erfolg; auch die etwa vor 10 Jahren eingeführten sogenannten Fixirungsplättchen haben sich aus verschiedenen Gründen nicht bewährt.

Erst in den letzten Jahren ist ein Constructionstheil erfunden worden, der den gestellten Ansprüchen nach den bisherigen Erfahrungen in überraschend vollkommener Weise zu genügen scheint. Es sind dies die federnden Stahlringe, welche unter der Mutter auf die Schraubenbolzen aufgeschoben werden.

Die Ringe haben einen um zwei bis drei Millimeter grösseren Durchmesser, als der Schraubenbolzen und einen quadratischen Querschnitt von fünf bis sechs Millimeter Stärke.

Um die Federung zu erzielen werden dieselben bei der Fabrikation durch einen schiefen Schnitt aufgetrennt und derart horizontal vorbogen, dass die beiden Enden etwa um die eigene Stärke von der Horizontalen abweichen und an der äusseren Seite die scharfen spitzwinkligen Ecken heraustreten.

Beim Anziehen der Schrauben werden die Ringe bis auf ein Millimeter flach gedrückt und dadurch eine Federung erzeugt, welche das eine Ende gegen die Mutter, das andere gegen das entgegengesetzte Auflager derart fest anpresst, dass die scharfen Stahlkanten, unterstützt durch die vibrirenden Stösse der Fahrzeuge, sich in die Wände des Eisens eindrücken und die Schraubenmutter in der einmal angedrehten Stellung festhalten.

So viel uns bekannt, haben drei grosse Bahnverwaltungen, die Sächsische Staatsbahn, die Rheinische und die Bergisch-Märkische Eisenbahn seit einigen Jahren derartige Ringe in grosser Anzahl, insgesammt über eine Million Stück, verwendet und derartig günstige Erfolge erzielt, dass die Verwendung derselben für alle Schraubenverbindungen in Aussicht genommen ist. Auch für die Fixirung der Schraubenmuttern an Wagen und Locomotiven sind diese Ringe mit Erfolg angewendet worden.

Mit der allmäligen Ausdehnung des eisernen Oberbaues, der gegen den Holzschwellenoberbau die doppelte und dreifache Anzahl von Schrauben im Bahngestänge verlangt, wird den federnden Stahlringen ein weites Feld der Verwendung eröffnet werden.

Als untrügliches Zeichen für die günstigen Resultate möge die Beobachtung angeführt sein, dass die Bahnmeister, Weichensteller und Wärter, denen das Lockerwerden der Schrauben manchen Verweis und manche Strafe einzutragen pflegt, sich die grösste Mühe geben, möglichst viel Ringe zu erhalten, um die Schraubenverbindungen ihres Bezirks damit zu versehen.

Nach den Submissionen über Beschaffung von Kleineisenzeug zu schliessen, scheinen die Vorzüge dieser Erfindung verhältnissmässig noch wenig bekannt zu sein, denn vielfach werden noch Fixirungsplättchen beschafft.

Wir halten es deshalb für zweckmässig, im Interesse der Betriebssicherheit und der Oeconomie in der Bahnunterhaltung den Betriebstechnikern aller Verwaltungen die Verwendung der federnden Stahlringe zu empfehlen.

Jedem Eisenbahntechniker, der sich längere Zeit mit der Bahnunterhaltung beschäftigt hat, wird bekannt sein, welchen grossen Einfluss eine feste Schraubenverbindung auf die sichere Lage des Geleises, auf die Verringerung der Stopfarbeiten an den Stössen und auf die Ersparniss an Oberbaumaterialien auszuüben vermag. Wir möchten deshalb auch aus wirthschaftlichen Gründen diesem scheinbar unbedeutenden Constructionstheil die weiteste Verbreitung wünschen.

Zur Zeit werden solche Ringe, zu denen ein ausgezeichneter Federstahl verwendet werden muss, in guter Qualität von einigen Fabrikanten in Hagen i. W. angefertigt; der Preis stellt sich auf 25 *M.* pro 1 000 Stück loco Werk, also 2½ *₰* pro Stück, es ist aber mit Bestimmtheit anzunehmen, dass der Preis, der vor einem Jahre noch das Doppelte betrug, eine weitere Ermässigung erfahren wird, sobald auch andere Bahnverwaltungen die Ringe einführen werden, und andere Fabrikanten sich mit der Anfertigung derselben befassen können. E. T.

Pflaster an Niveauübergängen.

Die jetzt vielfach übliche Construction der Niveauübergänge, bei welcher das Pflaster ausserhalb der Geleise bis unmittelbar an die Schienen gelegt wird, hat den Uebelstand im Gefolge, dass bei Frostwetter leicht zwischen beiden eine Höhendifferenz entsteht, die den Radreifen gefährlich werden kann. Der Frost hebt oft das Pflaster schon, während der Boden unterhalb der Schwellen und deren Unterbettung von demselben noch nicht erreicht wird, daher im gewöhnlichen elastischen Zustande verbleibt und sich unter der Last des rollenden Materials etwas eindrückt. Die Hebung kann bei plötzlich eintretendem starken Frost so bedeutend werden, dass die Räder auf den Pflastersteinen laufen, statt auf den Schienen. Wie bedenklich das ist, leuchtet von selbst ein; namentlich wenn die Radreifen erst etwas abgelaufen sind, tritt auf einmal eine ganz andere Inanspruchnahme auf.

Die Wegeübergänge markiren sich im Winter beim Fahren erheblich gegen die glatte Bahn, im Geräusch sowohl wie in der Bewegung; man spürt zuweilen, dass der Wagen etwas gehoben wird. Wohl mag hierzu der auf dem Geleis fest gefrorene Schnee beitragen, der dem Besen nicht weicht; die Hebungen basiren

indessen zuweilen lediglich auf der Höhendifferenz zwischen äusserem Pflaster und Schiene. Zweifellos befördert diese, wenn sie sich nicht schnell beseitigen lässt, Radreifenbrüche und andere Beschädigungen der Untergestelle. Denn wenn das Fahrzeug auf einzelnen, unelastisch gelagerten Steinen läuft, muss der Radreifen Stösse erleiden, die zu Längsrissen, Querbrüchen etc. nur zu leicht Veranlassung geben können.

Dem Uebelstande lässt sich durch Bestreuen des Pflasters mit denaturirtem Salz etwas begegnen; vorsichtige Bahnmeister lassen auch wohl vor Beginn des Winters das Pflaster neben den Fahrschienen etwas abrammen, so dass diese herausragen. Zweckmässiger ist es jedoch, unmittelbar vorzubeugen.

Das dürfte am sichersten dadurch zu erreichen sein, dass man zu der alten Methode zurückkehrt, zwischen Pflaster und Fahrschiene längs derselben ein Stück Holz einzubauen, das sich mit Schienen und Querschwellen senkt und wieder hebt. — Die Kosten, die man für dies vergängliche Material aufwenden muss, sind nicht so erheblich, dass sie Anstoss erregen könnten und stehen jedenfalls in keinem Verhältniss zum Gewinn an Sicherheit der Fahrt. (D. B.-Z.)

Aus dem Deutschen Reich.

Berlin, 17. Januar. (Politische Wochenschau. Eisenbahnräthe. Die Berathung von Eisenbahnfragen in der Budgetcommission. Oberschlesische Nothstandsbahnen. Annahme von Privatbanknoten an den Eisenbahnstationscassen. Dresdener Fahrplanconferenz. Unfälle im November. Weichselstädtebahn. Unterelbesche Eisenbahn. Bahnhof Halle a. S.)

In voriger Woche hatte das Abgeordnetenhaus wieder eine Eisenbahndebatte, anlässlich der am 11. stattgehabten ersten Lesung des Gesetzentwurfs über den Erwerb und den weiteren Ausbau der Rhein-Nahebahn. Die Vorlage fand auf allen Seiten Widerspruch. Der Abgeordnete Hammacher erklärte sich aus finanziellen Gründen gegen den Erwerb dieser Bahn, die werthlos sei und bleiben werde, und für die man also nicht 6½ Millionen zu zahlen brauche. Auch der conservative Abgeordnete Schreiber hielt das Kaufgeld für ein ganz exorbitant hohes. Auch der Herr Arbeitsminister gab zu, dass der Preis ein hoher sei, es sei aber zu bedenken, dass die Bahn, wenn sie nicht von den Actionären schon gebaut worden wäre, jetzt vom Staate mit ungleich grösserem Geldaufwande gebaut werden müsste. Er erklärte, dass auch ihm als Eisenbahnminister die Vorlage keineswegs erwünscht sei; durch sie werde weder das Eisenbahnnetz ausgedehnt, noch einem Verkehrsinteresse entsprochen, noch ein finanziell erfreuliches Resultat erzielt. Allein die Bahn habe in gefahrvollen Zeiten grosse Dienste geleistet und vermöge solche eventuell auch in Zukunft zu leisten. Es sei aber dringlich, ein zweites Geleise zu bauen. Die Gründe der Dringlichkeit versprach der Herr Minister in der Commission näher auszuführen. Dieselben sind ohne Zweifel militärischer Natur, wie das Eintreten des Kriegsministers v. Kameke für die Vorlage bekundete, welcher mit bemerkenswerthem Ernste erklärte, dass der Nachweis der dringenden Nothwendigkeit des zweiten Geleises der Rhein-Nahebahn nicht hier im Hause, sondern nur in der Commission geführt werden könne. Der clericale Abgeordnete Reichensperger-Olpe bestätigte, dass wir mit Besorgniss nach unseren westlichen Nachbarn blicken müssen und dass Frankreich ausserordentliche Schritte gethan hat, um einen Einfall Deutschlands zu verhüten, indem es, wie schon Herr von Kameke angedeutet hatte, Alles aufbiete, um sich in den Besitz besserer Bahnanlagen zu setzen. Die Vorlage wurde der Eisenbahncommission überwiesen. — Am Donnerstag ist das Haus in die zweite Berathung des Gesetzentwurfs über die Zuständigkeit der Verwaltungsbehörden und der Verwaltungsgerichte eingetreten. Die zahlreichen Amendements, welche namentlich seitens der Opposition hierzu eingebracht worden sind, haben bisher weniger Aufenthalt verursacht, als man Anfangs vermuthete, da sie zum Theil ohne Debatte abgelehnt wurden. Dies geschah gleich mit dem ersten Amendement des Hrn. Haenel, dessen Annahme der Ablehnung des ganzen Gesetzes gleichgekommen wäre. Die Regierung hat bei dieser Vorlage eine sichere Majorität. Ebenso wird dies der Fall sein gegenüber dem nunmehr eingebrachten Antrag Windthorst auf Befreiung des Messelesens und Sacramentespendens von den Bestimmungen der Maigesetzgebung, ein Antrag, der eine Erneuerung der Culturkampfdebatten in Aussicht stellt. In den Commissionen und Fractionen sucht man über die zur Lösung stehenden grossen Fragen des Verwendungsgesetzes und des Steuererlasses von 14 Millionen Mark zu einer klaren Auffassung zu gelangen. Auch ist die Veröffentlichung dieser Vorlagen von Seiten der Offiziösen als das verheissene „klärende Ereigniss“ bezeichnet und den Parteien aufgegeben worden, ihrerseits durch interfractionelle Verständigungen ein zweites — nämlich eine Majorität und bestimmte Modalitäten zu schaffen. Ueber das Schicksal dieser beiden getrennt zu behandelnden Vorlagen wurden aber bis jetzt nur Vermuthungen laut. Die Wehrsteuervorlage ist von den Bundesrathsausschüssen mit einigen Aenderungen formaler Natur zur Annahme empfohlen worden. — Das Landesöconomiecollegium und der Landwirthschaftsrath haben ihre Berathungen begonnen und endlich ist auch die Liste der Mitglieder des demnächst zu berufenden Preussischen Volkswirthschaftsrathes zur Veröffentlichung gelangt; die Zusammensetzung desselben trägt einen ausgeprägt schutzzöllnerischen Charakter. Indessen dürften die Anhänger der Kornzölle in demselben keinen Halt finden. Das Arbeiterversicherungsgesetz, welches den Volkswirthschaftsrath, wie man annimmt, in erster Linie beschäftigen soll, liegt bereits als Bundesrathsvorlage vor.

Das Gesetz wegen Einsetzung eines Bezirkseisenbahnrathes und eines Landeseisenbahnrathes wurde in einer in dieser Woche abgehaltenen Sitzung der Eisenbahncommission in zweiter Lesung mit 10 gegen 8 Stimmen angenommen. Dagegen stimmten Fortschritt, Centrum und Abg. Dr. Wehr. Abgelehnt wurden die Beschlüsse in erster Lesung, wonach die Mitglieder der Bezirkseisenbahnräthe behufs Theilnahme an den Sitzungen freie Fahrt erhalten. Ferner ist der Landeseisenbahnrath jetzt so zusammengesetzt, dass derselbe besteht aus einem Vorsitzenden und dessen Stellvertreter, aus einem Commissarius des Ministers der öffentlichen Arbeiten, des Handelsministers, des Finanzministers, des Landwirthschafts- und Kriegsministers, sowie aus drei von dem Minister der Landwirthschaft, drei vom Handelsminister, zwei vom Finanzminister, sowie zwei von dem Minister für öffentliche Arbeiten für die Dauer von drei Jahren berufenen Mitgliedern. Ausgeschlossen sind unmittelbare Staatsbeamte; die Bestimmungen über die zu wählenden Mitglieder sind geblieben. Es wurde auch beschlossen, dass die Normaltransportgebühren für Personen und Güter dem Landtage regelmässig mitgetheilt werden. Das Centrum liess erklären, das dasselbe die ganze Vorlage im Plenum ablehnen werde, wenn die Mitglieder der beiden Häuser des Landtages in dem Gesetze nicht mit aufgenommen werden.

Die Berathung von Eisenbahnfragen in der Budgetcommission war in der vorigen Woche eine sehr umfangreiche und erheischt eingehendere Notiznahme. Die Budgetcommission erledigte in ihrer Montagssitzung zunächst fast ohne Discussion die Rechenschaftsberichte über den Hinterlegungsfonds und über die Convertirung der Obligationen der verstaatlichten Bahnen. Alsdann verhandelte sie über den Bericht, betreffend die Ergebnisse des Betriebes der Staatseisenbahnen im Etatsjahre 1879/80 (Referent Abg. Rickert) und in Verbindung damit über den Antrag Büchtemann, betreffend die Tarife. Nach einer längeren Discussion über mehrere Specialfragen, insbesondere die Benachtheiligung einzelner Gemeinden durch Veränderung der Directionsbezirke, insofern bei der Veranlagung der Eisenbahnen zu den Communalsteuern der Directionsbezirk als Einheit angesehen wird (die Frage wird aus Anlass einer Petition in der Petitionscommission zum Austrag gebracht werden), ferner über die Ueberfüllung der Personenwagen mit Reisenden und den Mangel an Nichtrauchercoupés, bezüglich welcher Gegenstände der Herr Minister neuerdings eine den Wünschen des Publikums Rechnung tragende Anordnung erlassen hat, und schliesslich über den Mangel an Rundreisebillets auf den östlich von Berlin gelegenen Eisenbahnstationen, wurde die Vorlage vorläufig für erledigt erklärt. Vorbehalten wurde noch die weitere Erörterung der Frage über das stetige Herabgehen der Ausgaben für die Unterhaltung und Erneuerung der Bahnanlagen. Es wurde an die Vertreter der Staatsregierung die Frage gerichtet, ob der Herr Minister neuerdings Anordnungen getroffen habe, welche auf wesentliche Ersparnisse auf diesem Gebiete hinzielten und ob event. die betr. Anordnungen der Commission mitgetheilt werden könnten In einzelnen Gegenden seien nach hier eingegangenen Nachrichten von den unteren Behörden sehr weitgehende Anordnungen getroffen, so dass befürchtet werden müsse, dass die jetzt erzielten Ersparnisse später erheblich grössere Ausgaben zur Folge haben würden. Die Vertreter der Staatsregierung behielten sich vor, die Fragen in der nächsten Sitzung zu beantworten. Bei Berathung des Antrages Büchtemann sagten die Vertreter des Ministers zu, dass die Regierung eine Denkschrift über die beabsichtigte Tarifreform dem Landtage unverzüglich vorlegen werde, sobald die Vorarbeiten für die Tarifreform zum Abschluss gekommen. Mit Rücksicht auf diese Erklärung wurde von der Annahme des Antrages abgesehen. Demnächst verhandelte die Commission über die Vorlage, betr. die Bauausführungen der Eisenbahnverwaltung während der Zeit vom 1. October 1879 bis October 1880. (Ref. Abg. v. Tiedemann.) Eine längere Discussion veranlasste die Frage über die Verwendung der bei dem Erwerb der verstaatlichten Bahnen an den Staat gekommenen für Bauten bestimmten Mittel. Von dem Referenten lag ein Antrag vor, welcher die Regierung zu einer detaillirten Uebersicht über die aus diesen Fonds vorzunehmenden Bauten bezw. Ersparungen ersucht und die Erwartung ausspricht, dass die Staatsregierung nur solche Bauten aus ihren Fonds beginnt, zu deren anschlagsmässiger Ausführung der Staatsregierung ausreichende Mittel zur Verfügung stehen. Schliesslich kam eine Verständigung der Regierung mit der Commission dahin zu Stande, dass erstere überall die specielle

Genehmigung des Landtages einholen werde, wenn es sich um neue Ergänzungsbauten handelt, für welche die betreffende verstaatlichte Privatbahn noch keine Mittel bestimmt habe, oder wenn die Erneuerungsbauten in einer gegen den früheren Plan der Privatbahn wesentlich geänderten Weise beabsichtigt werden. In der Weiterführung bereits begonnener Bauten soll die Verwaltung nicht behindert sein. Den früher aus dem Schoss der Commission gestellten Anträgen entsprechend erklärten die Vertreter der Staatsregierung sich bereit, in Zukunft sowohl in den Erläuterungen des Eisenbahnetats als in den jährlichen Uebersichten über die Betriebsergebnisse der Staatsbahnen eine Specialisirung der einzelnen Einnahme- und Ausgabetitel nach den Positionen im Normalrechnungsformular des Deutschen Reichs eintreten zu lassen, und auch den Titel der Diäten, der Kategorie der Beamten entsprechend zu specificiren.

In ihrer Freitagsitzung erledigte die Budgetcommission die Denkschrift der Regierung über die Consolidirung des Staatseisenbahnnetzes durch Verstaatlichung der Privatbahnen und eine Reihe von Petitionen der Eisenbahnbureaubeamten wegen Verbesserung ihrer Stellung.

Die Denkschrift gab zur Erörterung des Verhältnisses der Staatsbahnen zu den Privatbahnen bei Leitung der Güter (Instradirung) über concurrirende Eisenbahnlinien Anlass. Es wurde von einer Seite hervorgehoben, dass es nothwendig sei, über die Zulassung von Umwegsrouten und über die Berechtigung der kürzesten Route im Verkehr, über die Leitung des Verkehrs von Privat- und Ausserpreussischen Bahnen über Staatsbahnen hinweg nach Privatbahnen allgemeine Bestimmungen zu treffen, namentlich nachdem das Staatsbahnsystem übermächtig geworden sei, und die Regierung von dem Recht, directe Tarife zu kündigen, im Interesse einer günstigeren Verkehrsleitung umfassenden Gebrauch gemacht habe, obwohl die directen Verkehre nach der Reichsverfassung unter dem Schutz des Reichs ständen. Von anderer Seite wurde anerkannt, dass die fiscalischen Interessen vom Staate voll gewahrt werden müssten, dass aber die Sachlage nicht ausgenutzt werden dürfe, um das Privatcapital in den Privateisenbahnen zu entwerthen. Die Vertreter der Regierung erklärten, dass allgemeine Regeln für die Instradirung nicht aufgestellt werden könnten, und betonten für die Staatsbahnverwaltung im fiscalischen Interesse die Nothwendigkeit, nach den Umständen des einzelnen Falles zu entscheiden.

Nach der Denkschrift der Regierung werden die verstaatlichten Eisenbahnen im Jahre 1880 etwa 5 800 000 ℳ Ueberschuss mehr als 1879 abwerfen. Von einer Seite wurde in der Commission darauf aufmerksam gemacht, dass im Jahr 1879 der Erneuerungsfonds der verstaatlichten Bahnen nach Massgabe der Regulative Rücklagen gemacht, und dem Erneuerungsfonds auch der Erlös des alten Materials zu Gute gebracht sei; die Differenz dieser beiden Posten gegenüber den anschlagsmässigen Erneuerungskosten unter Zurechnung des jetzt dem Betrieb zugeführten Erlöses aus dem alten Material, die schwerlich in der Wirklichkeit sehr überschritten werden würden, betrage allein 6 000 000 ℳ; unter Berücksichtigung der Mehreinnahmen des laufenden Jahres sei es auffallend, dass der Ueberschuss der verstaatlichten Bahnen nicht grösser erscheine. Die Vertreter der Regierung sagten auf den ausgesprochenen Wunsch hin eine specielle Mittheilung der Verausgabungen für die Erneuerungen in dem Jahre 1879 bezw. der Anschlagssummen des Jahres 1880, die aus dem Etat nicht speciell hervorgehen, zu.

Aus Anlass einer Petition einiger Pensionäre von Eisenbahnbeamten der verstaatlichten Bahnen erhob sich eine Debatte, in wie weit der Staat jetzt für die Verpflichtungen der Pensionskassen dieser Bahnen einstehen müsse, und ob sie solvent seien. Es wurde in der Debatte hervorgehoben, dass das Recht des Landtages, an der Ordnung dieser Fragen mitzuwirken, gewahrt werden müsse. Auf einen dahin gehenden Wunsch der Commission sagten die Vertreter der Regierung zu, dem nächsten Landtag eine Mittheilung über den Stand der Kassen und event. Vorschläge zur Sicherung der Beamten zu machen.

Zur Petition der Eisenbahnsecretäre auf Gleichstellung im Gehalt mit den Secretären der Provinzialverwaltung, die in der Commission mehrseitig Unterstützung fand, erklärte der Vertreter des Finanzministers, dass die beantragte Gleichstellung als im Princip richtig anerkannt werde und dieselbe im Etat werde aufgenommen werden, sobald die finanzielle Lage es gestatten werde. Mit Rücksicht auf diese Zusage wird die Commission vorschlagen, die Petition für erledigt zu erklären.

Die Petition der Bureaudiätaren und Bureauassistenten auf Vermehrung der etatsmässigen Stellen bezw. Erhöhung der Diäten sind nach eingehender Debatte der Staatsregierung zur Erwägung überwiesen, nachdem die Staatsregierung erklärt hatte, dass sie im Princip daran festhalte, zwei Drittel der Beamtenstellen im Etat als etatsmässige aufzunehmen und eine Revision stattfinden zu lassen, ob diesem Princip genügt sei. Die Regierungsvertreter erklärten sich bereit, im nächsten Jahr die Zahl der etatsmässigen und diätarisch beschäftigten Bureaubeamten zur Prüfung des Verhältnisses speciell mitzutheilen.

Eine Erhöhung der Diäten der Diätare über das Minimalgehalt der etatsmässigen Beamten hinaus bis zur Höhe der Wohnungsgeldzuschusses wurde von den Regierungsvertretern abgelehnt, weil nach den über den Wohnungsgeldzuschuss seines Zeit im Abgeordnetenhaus gepflogenen Verhandlungen diese Erhöhung von der Oberrechnungskammer beanstandet sein.

Die Oberschlesischen Nothstandsbahnen beschäftigte die Commission zur Vorberathung der Oberschlesischen Nothstandsvorlage in ihrer vorwöchentlichen Sitzung. Zu der Bahn Rybnik-Sohrau liegen Petitionen vor, welche aus localen Gründen sich für die Linie Rybnik-Orzesche aussprechen. Der Correferent Abgeordneter Rampolt glaubte indessen eine dritte Linie, nämlich Rybnik-Loslau, vorschlagen, zugleich aber eine Resolution empfehlen zu sollen, wonach eine neue Linie Orzesche-Sohrau-Jastrzemb-Loslau für zweckmässig erklärt wird. Hiergegen wendete sich zunächst der Abg. Dr. Holtze, welcher die Linie Sohrau-Rybnik nicht nur für nutzlos, sondern sogar für schädlich hielt; aller Verkehr in landwirthschaftlichen und anderen Producten benutze die andere Linie. Der Abg. Dr. Virchow tadelte es, dass die Bergbauunternehmer heute schon eine Förderung der Bahn Rybnik-Loslau erwarten, nachdem sie keine sichere Aussicht auf Gewinn haben; er empfiehlt indessen zuletzt beide Linien, sowohl Rybnik-Loslau, wie Rybnik-Sohrau. An der dreistündigen Berathung betheiligten sich fast alle Commissionsmitglieder. Ein Amendement Virchow, den obigen Bemerkungen entsprechend, wurde mit 11 gegen 8 Stimmen angenommen, ferner einstimmig genehmigt ein Antrag des Abg. von Tepper-Laski, die Staatsregierung zu ersuchen, in neue Verhandlungen einzutreten, um event. die Verbindung zwischen Sohrau und der Wilhelmsbahn in der Nähe von Orzesche zu ermöglichen. Zuletzt wurde auf Antrag des Abg. Holtze eine zweite Lesung beschlossen.

Die Annahme von Privatbanknoten an den Eisenbahnstationscassen kam neulich in einer Districtsconferenz zur Sprache. In der jüngsten Conferenz der Königlichen Eisenbahndirection zu Frankfurt mit Vertretern der wirthschaftlichen Corporationen stellte die Handelskammer zu Offenbach den Antrag, die Conferenz wolle den dringenden Wunsch aussprechen, dass an den in nichtpreussischen Gebietstheilen sowie in Frankfurt bestehenden Eisenbahnstationscassen die Noten der Privatbanken in Zahlung genommen werden, welche in Frankfurt oder an den in Frage kommenden Stationsorten Einlösungsstellen unterhalten. Herr Handelskammersecretär Steller (Offenbach) befürwortete diesen Antrag, während Herr Koch (Giessen) eine Erweiterung dahin empfahl, auch die in Berlin einlösbaren Noten in dies Zugeständniss einzuschliessen. Ein Vertreter der Eisenbahnbehörde warnte vor Annahme eines solchen Antrages, da dessen Inhalt den gesetzlichen Bestimmungen zuwiderlaufe; man möge sich im Wege der Petition an die Gesetzgebung wenden. Herr Handelskammersecretär Puls (Frankfurt) wies auf die coulante Praxis der Ludwigsbahn und der Bayerischen Bahnen hin und beantragte eine Erweiterung des Antrages Offenbach. Herr Kochhann (Berlin) erklärte sich gegen eine allgemeine Vorschrift zur Annahme von Noten, hält jedoch eine Erleichterung gerade für die Frankfurter Gegend für empfehlenswerth. Herr Dittmar (Mainz) bemerkte, dass die Gesetzgebung gar nichts mit der Frage zu thun habe; das Gesetz schreibe nur vor, wo die Reichsbanknoten genommen werden müssten. Im Laufe der Discussion wurde ferner darauf hingewiesen, dass Bergwerksdirectionen und andere Königliche Behörden anstandslos auch andere Noten annehmen, als nur Reichsbanknoten. Sowohl der Offenbacher Antrag als der Antrag Frankfurt fanden Annahme; letzterer lautet: „Die Noten jener Privatbanken, welche dem § 44 des Reichsbankgesetzes vom 14. März 1875 Genüge geleistet haben, sind bei den Eisenbahncassen in Zahlung anzunehmen“.

Ueber die Dresdener Fahrplanconferenz wird unterm 12. d. aus der Sächsischen Hauptstadt gemeldet: Zu der auf heute hierher anberaumten Mitteleuropäischen Fahrplanconferenz behufs Feststellung des Sommerfahrplans 1881 waren mittels Circularschreibens der Generaldirection der Königlich Sächsischen Staatsbahnen, welche heute auch den Vorsitz führte, 43 Deutsche, 28 Oesterreichisch-Ungarische und 17 fremdländische Verwaltungen eingeladen worden, darunter die der Russischen Südwestbahn, der Oberitalienischen Bahnen u. s. w. Zum ersten und wichtigsten Gegenstande der Tagesordnung, betreffend den Antrag der Königlich Bayerischen Verkehrsanstalten, den Sommerfahrplan anstatt am 15. Mai erst am 1. Juni beginnen zu lassen, entspann sich eine längere Debatte, in welcher auch darüber discutirt wurde, ob über diesen Antrag nicht ausschliesslich diejenigen Bahnen abzustimmen hätten, welche im Sommer mehr Züge führen als im Winter. Nachdem letzteres mit grosser Majorität abgelehnt war, wurde auch der Hauptantrag bei namentlicher Abstimmung verworfen. Mehrere Anträge, so über die Herstellung einer Schnellzugsverbindung zwischen Karlsruhe und Würzburg via Eppingen-Heilbronn, über Einrichtung einer Tages-Eilzugsverbindung zwischen Breslau einerseits und Dresden-Müncheberg andererseits u. dgl. m., wurden in den Gruppenconferenzen erledigt. — Die Winterfahrplanconferenz pro 1881/82 soll am 6. Juli d. J. in Freiburg i./B. stattfinden.

Unfälle im November v. J. waren nach der im Reichseisenbahnamt aufgestellten Nachweisung auf Deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns und mit Ausschluss der Werkstätten — im Ganzen zu verzeichnen: 8 Entgleisungen und 3 Zusammenstösse auf freier Bahn, 20 Entgleisungen und 50 Zusammenstösse in Stationen und 147 sonstige Unfälle (Ueberfahren von Fuhrwerken, Feuer im Zuge, Kesselexplosionen und andere Betriebsereignisse, wobei Personen getödtet oder verletzt worden sind). Bei diesen Unfällen sind im Ganzen, und zwar grösstentheils durch eigenes Verschulden, 154 Personen verunglückt, sowie 87 Eisenbahnfahrzeuge erheblich und 169 unerheblich beschädigt. Es wurden von den 13 182 635 überhaupt beförderten Reisenden 2 getödtet (im Bezirke der Kgl. Württembergischen Eisenbahn und in dem der Kgl. Eisenbahndirection Berlin je 1 Fall); von Bahnbeamten und Arbeitern im Dienst beim eigentlichen Eisenbahnbetriebe 23 getödtet und 57 verletzt und bei Nebenbeschäftigungen 2 getödtet, 33 verletzt; von Post-, Steuer- etc. Beamten 1 verletzt; von fremden Personen (einschliesslich der nicht im Dienst befindlichen Bahnbeamten und Arbeiter) 14 getödtet und 11 verletzt, sowie bei Selbstmordversuchen 10 Personen getödtet und 1 verletzt. Von den sämmtlichen Verunglückungen — mit Ausschluss der Selbstmorde — entfallen auf: A. Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen (bei zusammen 21 813 km Betriebslänge und 541 725 088 geförderten Achskm) 124 Fälle, darunter die grösste Anzahl auf die Bezirke der Königlichen Direction der Rheinischen Bahn (21), der Bergisch-Märkischen Bahn (16) und der Königlichen Eisenbahndirection Magdeburg (14), verhältnissmässig, das heisst unter Berücksichtigung der geförderten Achskilometer und der im Betriebe gewesenen Längen sind jedoch auf der Rheinischen, der Bergisch-Märkischen und der Köln-Mindener die meisten Verunglückungen vorgekommen. B. Grössere Privatbahnen — mit je über 150 km Betriebslänge — (bei zusammen 5 863 km Betriebslänge und 99 660 001 geförderten Achskm) 19 Fälle, darunter die grösste Anzahl auf die Breslau-Schweidnitz-Freiburger Bahn (5), die Hessische Ludwigsbahn (4) und die Berlin-Görlitzer Bahn (3); verhältnissmässig sind jedoch auf der Berlin-Görlitzer, der Breslau-Schweidnitz-Freiburger und der Rechte Oderufer Bahn die meisten Verunglückungen vorgekommen. Auf den kleineren Privatbahnen — mit je unter 150 km Betriebslänge — (bei zusammen 1 048 km Betriebslänge und 7 031 472 geförderten Achskm) sind Unfälle nicht zu verzeichnen gewesen.

Für die Weichselstädtebahn ist jetzt die erste Submission ausgeschrieben worden und kann man sonach mit Sicherheit dem wirklichen Beginn des Baues im Frühjahre entgegensehen. Die zunächst zu vergebenden Arbeiten betreffen die Erdbewegung in den beiden Gemarkungen Bildschön und Nehhof im Umfange von 25 000 und 65 000 cbm; der Termin ist von der Königlichen Eisenbahndirection in Bromberg auf den 18. d. M. festgesetzt.

Von der Unterelbeschen Eisenbahn wird gemeldet, dass die Strecke Harburg-Stade am 1. April cr. dem Betriebe übergeben werden wird. Von den Strecken Stade-Cadenberge und Cadenberge-Neuhaus wird bestimmt erwartet, dass der vereinbarte Termin (1. Januar 1882) zur Eröffnung innegehalten werden wird.

Hinsichtlich des Bahnhofes Halle a. S. hat der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten unterm 4. d. M. an den Magistrat zu Halle a. S. ein Rescript erlassen, durch welches demselben angezeigt wird, dass die Königliche Eisenbahndirection zu Magdeburg nunmehr mit der schleunigen Anfertigung des Specialprojectes für den Bahnhofsumbau unter thunlichster Berücksichtigung der in der Conferenz vom 20. December v. J. ausgesprochenen Ansichten beauftragt ist.

Italienische Correspondenz.

Ein Gesetzentwurf, betreffend Abänderungen des Gesetzes über den Ausbau des Italienischen Eisenbahnnetzes vom 29. Juli 1879, dessen Wortlaut in Deutscher Sprache in No. 78 des Jahrgangs 1879 dieser Zeitung wiedergegeben ist, wurde von der Regierung der Deputirtenkammer vorgelegt, von welcher er in der Sitzung vom 12. December v. J. genehmigt wurde. Der Gesetzentwurf bedarf nunmehr noch der Genehmigung durch den Senat, welchem er zur Zeit vorliegt.

Der neue Gesetzentwurf enthält einige speciellere Bestimmungen respective Abänderungen bezüglich der Berechnung und der Einziehung der in Gemässheit der Bestimmungen des Gesetzes vom 29. Juli 1879 von den interessirten Körperschaften zu den Kosten der Bahnbauten zu leistenden Beiträge. Ferner werden die der Regierung in Gemässheit der Stipulationen des eben erwähnten Gesetzes zustehenden Befugnisse in einzelnen Punkten erweitert.

Nach Artikel 4 des Gesetzentwurfs soll die im Artikel 12 des Gesetzes vom 29. Juli 1879 der Regierung gegebene Ermächtigung, Concessionen zu öffentlichen Eisenbahnen mit Subventionen zu ertheilen, ausgedehnt werden auf jedes beliebige Eisenbahnsystem ohne Rücksicht auf die Spurweite. Nach Art. 5 des Entwurfs wird das der Regierung in Gemässheit der Bestimmung des Artikels 18 des Gesetzes vom 29. Juli 1879 zustehende Recht, auf das Ansuchen der interessirten Körperschaften durch Königliches Decret die Concession für Bahnen mit schmaler Spurweite und zwar ohne die Verpflichtung zur Betheiligung des Staates zu ertheilen, auf alle Secundärbahnsysteme ohne Rücksicht auf die Spurweite ausgedehnt. Nach Artikel 6 des Entwurfs soll das der Regierung nach Artikel 17 des Gesetzes vom 29. Juli 1879 zustehende Recht, den Bau der Linien der 2. Kategorie auch an Private zu concediren und selbst die Schmalspur bei denselben zuzulassen, wenn dadurch das Hauptsystem, welches für den Betrieb des Hauptnetzes geschaffen ist, nicht geändert wird und den Finanzen des Staates nicht grössere Lasten erwachsen, als die Artikel 4, 5 und 11 des Gesetzes vom 29. Juli 1879 zugestehen, unter denselben Bedingungen auch zustehen bezüglich der Bahnen der 1. Kategorie, welche nach den Bestimmungen des mehrgenannten Gesetzes ausschliesslich vom Staate unter Betheiligung der interessirten Körperschaften gebaut werden sollten. Endlich soll die Regierung durch den Gesetzentwurf auch ermächtigt werden, einzelne Bahnlinien früher zur Ausführung zu bringen, als in dem Gesetze vom 29. Juli 1879 bestimmt war

Dem Gesetzentwurfe ist auch die nachstehend wiedergegebene Uebersicht beigefügt, betreffend die Vertheilung der durch den Bau der Linien der 1. Kategorie entstehenden Kosten auf die in Aussicht genommenen Baujahre. Binnen 6 Monaten nach Verkündigung des in Berathung befindlichen Gesetzes soll die Regierung gleiche Uebersichten für die Vertheilung der Baukosten auf die in Aussicht genommenen Baujahre bezüglich der Linien der 2. und 3. Kategorie dem Parlamente zur Genehmigung vorlegen.

Uebersicht der für den Bau der Linien der ersten Kategorie erforderlichen Geldbeträge, sowie der in Aussicht genommenen Reihenfolge und der Zeit der Ausführung.

(12 Jahre für die Betriebseröffnung, 15 Jahre für die vollständige Vollendung und die Abrechnung.)

Lfde. No.	Bezeichnung der Linien	Baukosten Lire	Dauer des Baues
1.	Novara zur Schweizer Grenze bei Fino	20 000 000	1880—1885
2.	Rom zur Linie Solmona-Aquila . .	56 400 000	1880—1891
3.	Parma-Spezia mit Abzweigung nach Sarzana	46 000 000	1880—1890
4.	Paenza-Pontassieve	40 000 000	1880—1891
5.	Terni-Rieti-Aquila	31 000 000	1881—1893
6.	Campobasso-Benevento	25 000 000	1880—1892
7.	Codola-Nocera	600 000	1880
8.	Reggio-Calabria-Paola-Castrocucco zur Linie Eboli-Romagna durch die Thäler della Noce und di Diano und von Castrocucco zur Linie Eboli-Saerno über Cilento . . .	211 000 000	1880—1894
	Summa	430 000 000	—

Die neue Eisenbahnstrecke Grassano-Potenza ist am 27. December v. J. dem Betrieb übergeben worden. Der zuerst eingeführte Fahrplan ist lediglich für den Localverkehr berechnet; sobald als möglich soll jedoch ein anderer Fahrplan eingeführt werden, durch welchen die Beschleunigung des Verkehrs zwischen der Hauptstadt (Rom) und Sicilien auf der Route Neapel-Eboli-Metaponto Berücksichtigung finden wird.

Die durch das Gesetz vom 1. Juli 1879 eingesetzte Commission für die Untersuchung des Eisenbahnbetriebes, über deren Thätigkeit in dieser Zeitung bereits berichtet worden, hat um eine weitere Hinausschiebung des ihr für die Erledigung ihrer Aufgaben gesetzten Termins um 3 Monate bei der Regierung nachgesucht und der Minister der öffentlichen Arbeiten Baccarini hat in Folge dessen am 18. December v. J. der Deputirtenkammer einen bezüglichen Gesetzentwurf vorgelegt. Motivirt ist dieser Gesetzentwurf durch ein Schreiben des Vorsitzenden der Commission, in welchem gesagt wird, dass die Commission zwar ihre Arbeiten vollendet habe und im Stande gewesen sein würde, bis zum Schlusse des Jahres 1880 oder wenigstens kurz danach ihren Bericht der Königlichen Regierung vorzulegen, dass es sich jedoch nicht empfehle, die Arbeit nun am Schlusse zu übereilen und bei den bezüglich des Ergebnisses der Untersuchungen zu fassenden Beschlüssen und zu machenden Vorschlägen nicht mit der erforderlichen Musse zu verfahren. Die Commission ersucht deshalb um Verlängerung des Termins für die Vollendung der ihr übertragenen Arbeiten um 3 Monate, nach deren Ablauf der Bericht über die Eisenbahnuntersuchung jedenfalls der Regierung werde vorgelegt werden können.

Bei dem grossen Umfange, auf welchen sich die Thätigkeit der Commission erstreckt hat und von welchem der im vorigen Jahrgange dieser Zeitung gegebene Auszug aus einigen Protocollen ein Bild giebt, darf man wohl auf das Resultat dieser Thätigkeit gespannt sein.

Bei einer Submission auf Lieferung von 700 Paar Rädern mit Achsen, welche vor Kurzem von der Italienischen Südbahngesellschaft ausgeschrieben worden, ist nach Mittheilung des „Monitore delle Strade ferrate" die beste Offerte von der Firma Krupp eingegangen. Im Ganzen haben 8 Firmen Offerten abgegeben, die Forderungen variirten zwischen 275 und 350 Frcs. in Gold für ein Paar Räder mit Achse. Die zu liefernden Achsen und Räder sollen ihre Verwendung zu den bei der Firma Miani-Venturi für die Calabrisch-Sicilischen Eisenbahnen im Bau befindlichen Personen- und Güterwagen finden.

Bauthätigkeit. Ein Bild von der bedeutenden Thätigkeit im Eisenbahnbau, welche zur Zeit in Italien in Folge der Ausführung des Gesetzes vom 29. Juli 1879, betreffend den Ausbau des Italienischen Eisenbahnnetzes, herrscht, giebt die nachstehende, aus dem „Monitore delle Strade ferrate" entnommene Zusammenstellung der allein im Monat December v. J. auf dem Submissionswege an Unternehmer vergebenen Bauarbeiten. Die Arbeiten bestehen in Ausführung von Erdarbeiten, Kunstbauten und Tunnels und ist jedes der in der Zusammenstellung aufgeführten Arbeitsloose einem besonderen Unternehmer übertragen. Die mitangegebenen, fast durchgängig sehr bedeutenden procentualen Abgebote gegen den Kostenanschlag scheinen anzudeuten, dass trotz der vielen in Italien jetzt in Ausführung begriffenen Bauten die Concurrenz unter den Unternehmern eine ziemlich starke ist.

Uebersicht der im December 1880 in Submission vergebenen Eisenbahnbauarbeiten.

No.	Bauobject	Veranschlagter Kostenbetrag Lire	Abgebot in Procenten	Betrag, für welchen die Arbeit übernommen Lire
1.	Strecke zwischen Dirindella und Rivo Vallegrande (Linie Novara-Pino)	2 100 000	25,6	1 562 400
2.	Strecke zwischen Rivo Vallegrande und dem Ende des Tunnels Maccagno Inferiore	1 742 950	22,93	1 343 196
3.	Strecke Parma - Tornova (Parma-Spezia)	1 256 365	35,85	805 937
4.	Strecke Codola-Nocera	535 600	35,30	346 698
5.	Strecke Taranto bis 3,7 km (Tarant-Brindisi)	382 863	35,42	247 235
6.	Strecke Syracus bis 8 km (Syracus-Licata)	827 000	12,80	721 144
7.	Strecke Roccasecca-Arce (Avezzano-Roccasecca)	388 928	34,07	256 425
8.	Strecke Signoressa-Treviso (Belluno-Treviso)	98 000	25,92	72 598
9.	Erste Theilstrecke Faenza - Pontassieve	384 485	31,33	264 026
10.	Strecke Saponara - S. Filippo (Messina-Patti)	1 570 000	21,45	1 233 235
11.	Strecke Lascari-Fiume-Torto (Messina-Patti)	1 260 000	17,89	1 034 586
12.	Strecke Giulianova bis 8,7 km (Teramo-Guilianova)	170 286	29,0	120 903
13.	Strecke 8,7 km bis Rivo Rigatone	180 902	28,0	130 249
14.	Erste Theilstrecke Ascoli - S. Benedetto	119 125	25,0	89 165
15.	Strecke Zollino - Soleto (Zollino-Gallipoli)	62 386	30,50	43 358
16.	Strecke Tivoli-Cantalupo (Rom-Sulmona)	3 654 000	28,0	2 630 880
17.	Strecke Tavagnasco-Ponte-S. Martin (Ivrea-Aosta)	111 362	28,03	80 147
18.	Strecke Riva Ripatone bis $19{,}_{362}$ km (Teramo-Giulianova)	378 430	29,77	266 771
19.	Strecke Bressana - Broni (Vercelli-Mortara-Cava-Manona)	607 115	15,0	516 048
20.	Strecke Matelica - Albacina (Macerata-Albacina)	926 000	30,08	647 714
21.	Strecke Tunnel von Monte Bove (Rom-Sulmona)	4 826 804	37,0	3 040 878
22.	Strecke zwischen 24,5 und 29,5 km der Eisenbahn Viterbo-Attigliano	276 583	28,25	198 448
23.	Strecke Novara - San Bernardino (Novara-Varallo)	244 640	25,44	181 399
24.	Strecke Colico - Morbegno (Sondrio-Colico-Chiavenna)	670 000	17,55	552 415
25.	Strecke Mortara - Robbio (Vercelli-Mortara-Broni)	573 000	4,26	548 590

Der Verkehr auf den Oberitalienischen Eisenbahnen ist zur Zeit sehr lebhaft. Um das Bedürfniss an Betriebsmaterial zu befriedigen, verhandelt die Regierung wegen weiterer miethweiser Ueberlassung von 500 Ungarischen Güterwagen, welche sie zunächst nur für die Dauer von 3 Monaten gemiethet hatte; ebenso wird auch wegen weiterer Ueberlassung der von der Oesterreichischen Staatsbahn gemietheten 10 Locomotiven verhandelt. Nach Ablauf dieser verlängerten Miethsverträge wird das Bedürfniss an Rollmaterial voraussichtlich durch die Anlieferung des von der Verwaltung der Oberitalienischen Eisenbahnen in Bestellung gegebenen und zum grössten Theile von Italienischen Fabrikanten zu fertigenden Materials gedeckt werden.

Die wegen Einrichtung directer Züge zwischen Paris und Turin ohne Wagenwechsel in Modane zwischen den Verwaltungen der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn und der Oberitalienischen Eisenbahnen gepflogenen Verhandlungen, deren wir schon früher erwähnt haben, haben zu einem günstigen Resultate geführt. Es sollen binnen Kurzem solche directe Züge, zunächst versuchsweise, eingerichtet werden.

Vermehrung des Personals des Königlichen Civilgeniecorps. Die „Gazz. uff." vom 30. November v. J. enthält ein Königliches Decret vom 7. desselben Monats, durch welches mit Rücksicht auf die in Folge der umfangreichen neuen Eisenbahnbauten so stark vermehrte Arbeit des Königlichen Civilgeniecorps eine wesentliche Erhöhung des durch Decret vom 3. September 1872 festgestellten Personalbestandes desselben angeordnet wird. Dieser Bestand soll sein:

		nach dem Decret vom 3. Septbr. 1872	nach dem Decret vom 7. Novbr. 1880
Inspectoren	1. Classe	2	2
Desgl.	2. „	2	2
Oberingenieure	1. „	4	6
Desgl.	2. „	6	8
Ingenieure	1. „	8	15
Desgl.	2. „	10	15
Desgl.	3. „	15	15
Assistenten	1. „	15	25
Desgl.	2. „	15	25
Desgl.	3. „	15	25
Hülfsfeldmesser		20	20
Büreaubeamte		—	14
	zusammen	112	172

Ueber die Verwendung des Telephons beim Eisenbahndienst

wurden laut den „Technischen Blättern" von Herrn Inspector Moritz Kohn, Vertreter der Oesterreichischen Südbahn, bei Anlass einer Conferenz Oesterreichisch - Ungarischer Eisenbahndirectoren folgende Mittheilungen gemacht:

„Die Südbahn hat bereits seit längerer Zeit zwischen ihrem Bahnhofe in Wien und dem dortigen Heizhause eine Morseleitung als Probelinie für Telephonversuche, vorläufig ohne galvanische Batterien, in Verwendung. Es wurden daselbst verschiedene Telephonconstructionen versucht, und es ergab sich, dass jene von Gower Bell den Anforderungen am meisten entsprechen; da jedoch die Herstellung der zu denselben erforderlichen eigenthümlich geformten Stahlmagnete bedeutende Schwierigkeiten verursachte, so haben die Mechaniker Teirich & Leopolder in Wien durch Anwendung zweier halbkreisförmiger, mit den gleichnamigen Polen aneinander gelegter Stahlmagnete eine diesfalls sehr gelungene Abänderung vorgenommen. Zum Wecken sind Läutewerke eingeschaltet, die mit Inductionsstrom betrieben werden. Die diesbezügliche Ausschaltung wurde mittelst mehrerer aus den technischen Journalen bekannten Einrichtungen versucht; jedoch hat keine derselben, trotz ihrer sinnreichen Einrichtung, den practischen Anforderungen entsprochen, indem es sehr häufig vorgekommen ist, dass geläutet wurde, während der Wecker nicht eingeschaltet war, oder telephonirt wurde, ohne dass die Telephone mit der Linie verbunden gewesen wären, wobei im ersteren Falle nachtheilige Wirkungen auf die Telephondiaphragmen ausgeübt wurden. Die oben erwähnten Vorrichtungen haben überdies den Nachtheil, dass der linke Arm bei längerer Benutzung des sogenannten Handtelephons sehr ermüdet. Ueberdies war das Geräusch, welches die übrigen Telegraphenapparate und das laute Sprechen des im Locale anwesenden Dienstpersonals oder fremder Parteien verursachte, äusserst störend. Zur Behebung dieser Uebelstände wurde von der Südbahn eine automatische Schaltvorrichtung in Verwendung genommen, welche in der nachstehenden Weise zur Wirksamkeit gelangt.

Wenn das eine Ohr des Telegraphisten an dem entsprechend befestigten Telephon anliegt, wird das andere durch ein Luftpolster aus Kautschuk bedeckt und gegen die oben erwähnten Störungen geschützt. Der Stiel, an dem das Luftpolster angebracht ist, ist in horizontaler Richtung verschiebbar. Die Entfernung zwischen Luftpolster und Hörtelephon ist so bemessen, dass ersteres, welches durch eine Feder in normaler Lage erhalten wird, unbedingt vor dem Gebrauch zurückgeschoben werden

muss; durch diese Bewegung wird der Contact für den Wecker aufgehoben, dagegen die metallische Verbindung mit den Telephonen hergestellt. Wie die Erfahrung lehrt, lässt der Telegraphist seinen Kopf gewiss nur so lange am Telephon, als zur Correspondenz nöthig ist; sobald er sich entfernt, wird eben der Wecker automatisch durch die erwähnte Feder eingeschaltet.

Der durch die Construction des Telephons in Dosenform bedingte grössere Umfang desselben war während des Telephonirens für des linke Auge sehr lästig und es wurde daher versucht, diesem Uebelstande durch Anwendung eines Sprachrohres zu begegnen; da dieses jedoch die Wirkung auf das Diaphragma ein wenig verringerte, so werden in dieser Richtung noch einige Aenderungen vorgenommen werden.

Die Ströme der übrigen Telegraphenleitungen belästigten Anfangs die Correspondenz, ohne dieselbe jedoch zu hindern und es zeigte sich besonders die Einwirkung des Controlläutewerkes bei der im verflossenen strengen Winter nicht selten eingetretenen Vergrösserung des Widerstandes der Erdleitung in auffallender Weise. Um diese Störungen gänzlich zu beseitigen, wurde eine Rückleitung hergestellt.

Jedes Telegramm wird genau protocollirt und durch vollständige Wiedergabe der ganzen Depesche collationirt; dabei ergab sich der bisher unaufgeklärte Anstand, dass die Zahlen „5" und „7" sehr leicht unter einander verwechselt werden, und es ist daher die scharfe Betonung der zweiten Silbe bei „sieben" erforderlich geworden. Seit der Einführung dieses Verständigungsmittels, d. i. seit 14. November 1879 bis 25. Februar 1880 sind 682 Telegramme protocollirt und anstandslos gewechselt worden; die neue Einrichtung wird als vortrefflich bezeichnet, weil hierzu kein eigener Telegraphist benöthigt wird und Störungen nicht leicht möglich sind. Gewiss wird das Telephon sicherlich auch für viele andere Eisenbahnzwecke vortheilhaft verwendet werden können, und es sind auch diesfalls seitens der Südbahn weitere Versuche in Aussicht genommen". F. W.

Balmain's leuchtender Anstrich.

Aus dem Eingang des vom Herrn Geheimen Regierungsrath M. M. v. Weber im Verein für Eisenbahnkunde gehaltenen Vortrags über den Balmain'schen leuchtenden Anstrich (siehe No. 1 S. 9) theilen wir ergänzend Folgendes mit:

Die Herstellung eines Stoffes, der selbstleuchtend genug wäre, um bei Dunkelheit auf einige, wenn auch nur mässige Entfernung hin sichtbar zu werden, würde von sehr grosser Bedeutung für das Eisenbahnwesen, wie für viele andere Zwecke des täglichen Lebens sein. Ein mehr oder minder dunkles Gefühl für die Wichtigkeit einer derartigen Entdeckung oder Erfindung hat daher schon früher die Aufmerksamkeit auf Körper hingelenkt, welche, nachdem sie eine Zeitlang dem Tageslicht ausgesetzt gewesen, während einer kurzen Dauer eine Art mehr oder weniger intensiver Leuchtkraft besassen, welche also gleichsam das empfangene Licht einzusaugen und wieder von sich zu geben schienen.

Schon im Jahre 1630 fand ein Italienischer Alchymist am Fusse des Berges Poterno weisse rundliche Geschiebe, die in der Dunkelheit ein mattes bläuliches Licht ausstrahlten. Dieser Stein, welcher sich später als ein strahliger, auch an anderen Orten, meist im Mergel vorkommender Schwerspath erwies, erregte damals bei den Alchymisten grosse und allgemeine Aufmerksamkeit. Es wurde festgestellt, dass der Stoff an Fähigkeit, Licht einzusaugen und es dann langsam wieder auszustrahlen, zunehme, wenn es gepulvert, mit Wasser und einem anderen Bindemittel zu einem Teige geknetet und dann geglüht werde. Manche so behandelte Stücke leuchteten nach einer Belichtung von nur wenigen Secunden eine halbe Stunde lang und darüber.

Auch verschiedene Kalciumsulfate erwiesen sich schon als „Lichtsauger". Die verhältnissmässtg kurze Dauer der Leuchtkraft aller dieser Stoffe nach ihrer Belichtung liess ihre Herstellung und Anwendung aber nicht aus den Laboratorien heraustreten. — Einen bedeutenden Fortschritt in der Herstellung der Lichtsauger machte dagegen der Englische Physiker John Cranton (siehe S. 9 cit., dortselbst lies Cranton, statt Cauton).

Die erste wirklich wissenschaftliche Untersuchung der chemischen und physikalischen Eigenschaften der Lichtträger ist dem grossen Physiker Edmund Becquerel zu danken. Derselbe gelangte bei seinen Untersuchungen zu einer Anzahl höchst bemerkenswerther Resultate.

Als die in jeder Beziehung wirksamsten Lichtträger zeigten sich die Sulfate von Kalcium, Barium und Strontium. Auch fand Becquerel, dass die verschiedenen Präparate, obgleich von genau derselben chemischen Zusammensetzung, sich doch, sowohl in Bezug auf Dauer und Intensität, als auch die Farbe des von ihnen reflectirten Lichtes, je nach ihrer praktischen Herstellungsform überaus verschieden verhielten.

Der Freund und Studiengenosse Becquerel's, Balmain, Mitglied des University College in London, selbst ein ausgezeichneter Chemiker, hat die Ermittelungen Becquerel's fortgesetzt. Ueber dessen Ermittelungen siehe S. 9 cit.

Im Eisenbahnwesen wird der leuchtende Anstrich überall da vortreffliche Dienste leisten können, wo es die Sichtbarmachung der Gegenstände gilt, deren anderweitige Beleuchtung schwierig oder fast ganz unmöglich ist, z. B. die der Gradientenzeiger, der Schlagbarrièren, der Nummern an den Wärterhäusern, der Zeichen an den Stationssignalen, der Distanzpfähle u. s. w. Englische Eisenbahnen, welche an der Schwierigkeit der Beleuchtung der Wagen bei Tage in vielen Tunnels laboriren, haben Versuche gemacht, durch Bedeckung eines Theils des Innern eines Coupés eine für diesen Zweck genügende Beleuchtung zu erzielen und auch diese Versuche günstig ausgefallen. Die damit ausgerüsteten Wagen der Great Eastern Bahn erschienen beim Passiren der Tunnel mit einem milden Mondlicht gefüllt, das jede Bewegung der darin Sitzenden wahrzunehmen gestattete. Weitere gleiche Versuche wurden auf der South Eastern Bahn angestellt. Der Effect war hier ein nicht allein genügender, sondern geradezu brillanter, da mildes blaues Licht jeden Vorgang im Wagen wahrnehmen, ja sogar die Zeit auf einer Taschenuhr erkennen liess. Es liegt nahe, an einen Anstrich der unteren Theile der Wagengestelle, besonders der Zug- und Bremsorgane etc. zu denken, deren Controle bei Nacht sich ganz wesentlich erleichtern würde.

Patentinhaber und Fabrikanten des Stoffes sind die Herren Ihlée & Horne, Aldermanbury, City, London.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Tarif-Bekanntmachungen.

I. Localtarife.

Erste Ungarisch-Galizische Eisenbahn. K. K. Dniesterbahn. Erzherzog Albrechtbahn. K. K. Tarnów-Leluchower Staatseisenbahn. Mit 1. Februar 1881 tritt ein neuer **Localtarif** in Wirksamkeit, welcher sowohl für die Erste Ungarisch-Galizische Eisenbahn und die von ihr betriebene K. K. Dniester- und Tarnów-Leluchower Staatseisenbahn, als auch für die Erzherzog Albrechtbahn Giltigkeit hat.

Exemplare dieses Tarifes können in allen Stationen und in den commerciellen Bureaux der oben genannten Bahnen gegen Erlag des Betrages von 1 fl. bezogen werden. Wien, am 15. Jänner 1881. Die Direction. (Nachdruck wird nicht honorirt.) (280)

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Vom heutigen Tage ab kürzen wir bei allen Transporten, welche von Stationen der Rheinischen-, Köln-Mindener-, Bergisch-Märkischen-, Dortmund-Gronau-Enscheder-, Westfälischen und der Aachen-Jülicher Bahn mit der Routenvorschrift im Frachtbriefe „via Heidelberg" für die auf der rechten Rheinseite gelegenen und „via Mannheim" für die auf der linken Rheinseite gelegenen Rheinisch-Westfälischen Stationen auf unserer Station Basel eintreffen und bei Gütersendungen, welche auf unserer Station Basel nach Stationen der vorgenannten Bahnen aufgegeben werden — die tarifmässige Fracht um 10 ₰ pro 100 kg. Soweit dieser Betrag nicht bei der Frachterhebung oder Weiterrechnung in Basel abgesetzt werden kann, erfolgt die Auszahlung desselben auf Vorlage der Originalfrachtbriefe bei diesseitiger Stelle. Karlsruhe, den 10. Januar 1881. General-direction. (269)

Am 1. März cr. treten für die Beförderung von Gütern, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im **Localverkehr der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn** anderweite Tarifvorschriften und Frachtsätze in Kraft, welche gegen die bisher giltigen theils Erhöhungen, theils Ermässigungen enthalten.

Hierdurch treten ausser Kraft:

1. die im Localgütertarif der Berlin-Hamburger Eisenbahn vom 15. Januar 1878 pag. 71/72 sub II. 2 und 3 enthaltenen Tarifvorschriften und Gebührensätze für die Ueberführung von Gütern auf der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn;
2. die im Berlin-Schleswig-Holsteinischen Verbandsgütertarif vom 1. April 1878 pag. 12/14 sub I., II. und III. enthaltenen Tarifvorschriften und Gebührensätze für die Ueberführung von Gütern auf der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn;
3. die im Localtarif der Berlin-Hamburger Eisenbahn vom 15. Januar 1878 für die Beförderung von Leichen, Equipagen und anderen Fahrzeugen, sowie von lebenden Thieren pag. 21/22 sub II. C. II. 1 enthaltenen Bestimmungen;
4. die im Nachtrag XII zum Tarif für die Beförderung von Gütern im Verkehr zwischen Stationen der unter Verwaltung der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft stehenden Schleswig-Holsteinischen Eisenbahnen einerseits und Stationen der Berlin-Hamburger Eisenbahn andererseits vom 1. October 1873 enthaltenen Vorschriften, soweit dieselben sich auf die Beförderung von Vieh in Wagenladungen, Equipagen und Leichen auf der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn beziehen;
5. die im Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen den

Verbandsstationen der unter Verwaltung der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft stehenden Schleswig-Holsteinischen Eisenbahnen, sowie der Elmshorn-Glückstadt-Itzehoer Eisenbahn und den Verbandsstationen der Berlin-Hamburger Eisenbahn (incl. des Hamburgischen Theiles der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn) vom 1. Januar 1875 auf Seite 8 zu § 22 (Mitnahme von Hunden) enthaltenen Bestimmungen, insoweit sich dieselben auf den Verkehr zwischen den Verbindungsbahnstationen Hamburg Klosterthor, Dammthor und Sternschanze einerseits und Schulterblatt und Altona andererseits beziehen.

Ueber die neuen Tarifbestimmungen und Frachtsätze für den Localverkehr der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn ist Näheres in dem Tarifbureau der Altona-Kieler Bahn in Altona und in dem Bureau des Obergüterverwalters Normann der Berlin-Hamburger Bahn in Hamburg zu erfahren.

In allen directen Verkehren, an denen die Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn betheiligt ist, treten diese Aenderungen für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren mit dem 1. März cr. und für die Beförderung von Gütern mit dem 1. April cr. in Kraft und wird das Erscheinen der bezüglichen Tarifnachträge besonders bekannt gemacht. Altona, Hamburg und Berlin, den 15. Januar 1881. Direction der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft. Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft. (294

II. Tarife für directe Verkehre mit besonderen Namen.

Am 1. Februar d. J. tritt der Nachtrag II zu Theil II des Tarifes für den **Hannover-Magdeburg-Oesterreichischen Eisenbahnverband** in Kraft, welcher bei den Verbandsverwaltungen zu erlangen ist. Die eine Erhöhung in sich schliessende Berichtigung des Frachtsatzes Zöptau-Osnabrück in Ausnahmetarif 2 erhält erst am 15. März d. J. Giltigkeit. Dresden, am 14. Januar 1881. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung. (296)

Am 1. Februar 1881 tritt der Nachtrag III zu Theil III des Tarifes für den **Hannover-Magdeburg-Oesterreichischen Verband** in Kraft.

Exemplare sind durch die Verbandsverwaltungen zu beziehen. Dresden, am 11. Januar 1881. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung. (297)

Die Administration der Grand Central Belge veröffentlicht soeben einen neuen **Nachtrag** zum Allgemeinen **Holländisch-Belgischen Tarif** vom 15. November 1872. Dieser Nachtrag enthält Zusammenstellungen und Aenderungen der Güterclassification. Brüssel, den 13. Januar 1881. Die commerzielle Direction. (289)

Mit 15. Februar cr. kommt Nachtrag II zum Tarif für den **Magdeburg-Oesterreichisch-Ungarischen Holzverkehr via Marchegg** zur Ausgabe, welcher die in unserer Bekanntmachung vom 27. December 1880 ausgesprochene Aufhebung der Frachtsätze für Stationen der vormaligen Theisseisenbahn durchführt. Dresden, am 13. Januar 1881. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung. (298)

Am 1. Februar d. Js. kommt für den **Sächsisch-Tyroler Güterverkehr via Kufstein** ein neuer Tarif zur Einführung, durch welchen der bisherige Tarif vom 15. September 1868 sammt den hierzu erschienenen Nachträgen, sowie der Specialtarif für den Transport von Roheisen, Rohstahl und Bessemer Rohguss von Villach, Klagenfurt und Prevali nach Döbeln und Zwickau vom 25. Mai 1875 aufgehoben wird. Insoweit der neue Tarif für einzelne Artikel gegen die seitherigen Frachtsätze Erhöhungen enthält, treten dieselben erst am 15. März cr in Kraft. Der Tarif ist bei den diesseitigen Güterexpeditionen käuflich zu erlangen. Dresden, am 11. Januar 1881. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen. von Tschirschky. (299)

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn. K. K. priv. Süd norddeutsche Verbindungsbahn. **Stettin-Märkisch-Sächsischer Verband.** Mit 1. Februar 1881 tritt der Nachtrag VI zum Verbandtarife des im Rubrum bezeichneten Verkehrs in Wirksamkeit.

Derselbe enthält: Aenderung des Vorworts, Aufhebung von Frachtsätzen, neue Frachtsätze und Druckfehlerberichtigungen. Wien, am 12. Jänner 1881. Die Centralverwaltung. (301)

Am 1. bezw. 15. Februar c. treten zum **Thüringisch-Sächsisch-Ungarischen Verbandstarife** folgende Nachträge in Kraft:

Nachtrag III zu Theil II,
" II " " III,
" II " " IV.

Von diesen Nachträgen sind Exemplare durch die Verbandsverwaltungen zu beziehen. Dresden, am 14. Januar 1881. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung. (295)

III. Tarife für andere directe Verkehre.

Für den Verkehr zwischen der Station Dortmund der **Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn** und den Stationen der **Rheinischen Bahn** treten vom 15. cr. ab directe Frachtsätze in Kraft, über welche das Nähere bei den betreffenden Güterexpeditionen, sowie in unserem Geschäftslocale hierselbst zu erfahren ist. Köln, den 12. Januar 1881. Königliche Direction der Rheinischen Eisenbahn. (290)

Hessische Ludwigsbahn. Wir bringen zur Kenntniss, dass für den Transport von Getreide etc. aus Mähren am 10. Januar cr. ein neuer Tarif eingeführt worden ist. In denselben sind ausser anderen auch die bis jetzt im Süddeutschen Verbande bestandenen Sätze von Brünn und Olmütz aufgenommen worden. Im Süddeutschen Verbandstarif erlöschen somit diese Sätze mit Einführung des **Mährisch-Süddeutschen Tarifs.** Weitere Auskunft ertheilen unsere Verbandsstationen und unser Tarifbureau, von welch' letzterem auch der Tarif zu 50 Pfg. pro Stück zu beziehen ist. Mainz, 14. Januar 1881. In Vollmacht des Verwaltungsrathes: Die Specialdirection. (308)

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Mit dem 15. d. Mts. kommt im Verkehr zwischen **Merseburg** einerseits und unseren Stationen **Herzberg** und **Liebenwerda via Eilenburg-Falkenberg** andererseits **directe Billet- und Gepäckabfertigung** zur Einführung.

Näheres bei den betreffenden Billetexpeditionen. Berlin, den 12. Januar 1881. Die Direction. (306)

Hessische Ludwigsbahn. Wir bringen hiermit zur Kenntniss, dass zu dem ab 1. October v. J. eingeführten **Südösterreichisch-Deutschen Tarif** der **I. Nachtrag** erschienen ist, welcher am 15. cr. in Kraft tritt. Derselbe kann bei unseren Güter- resp. Eilgutexpeditionen Bingen, Darmstadt, Frankfurt Ostb., Gustavsburg, Hanau, Mainz, Waldhof und Worms, sowie bei unserem Tarifbureau dahier eingesehen, von letzterem auch zum Preise von 60 Pfg. pro Stück käuflich bezogen werden. Mainz, den 14. Januar 1881. In Vollmacht des Verwaltungsrathes: Die Specialdirection. (307)

IV. Specialtarife für bestimmte Transport-Artikel.

Vom 1. Februar cr. ab werden die im **Hanseatisch-Preussischen Verbande** für gebrannten Kalk und rohe Kalksteine ab Rüdersdorf bestehenden Ausnahmetarifsätze aufgehoben und treten an deren Stelle theils erhöhte, theils ermässigte directe Frachtsätze des Sp.-T. III in Kraft. Soweit gegen die bisherigen Ausnahmesätze Erhöhungen eintreten, kommen die erhöhten Sätze erst vom 1. März cr. ab zur Anwendung.

Die Höhe der neuen Sätze ist bei den Verbandstationen zu erfahren. Bromberg, den 13. Januar 1881. Königliche Eisenbahndirection, als geschäftsführende Verwaltung. (309 J)

Königl. Ungar. Staatseisenbahnen. Am 1. Februar l. J. treten die nachstehenden Tarife ausser Kraft:

Der **Ausnahmetarif** für die Beförderung von **Brennholz** in Scheitern von den Stationen Apatalek, Borosjenö und Ternova via Czegléd nach Budapest und Wien, giltig vom 20. August 1878;

der Ausnahmetarif für die Beförderung von Brennholz in Scheitern von den Stationen Apatalek, Borosjenö und Ternova via Hatvan nach Budapest, giltig vom 1. Januar 1879;

der Specialtarif für die Beförderung von Holz, roh etc., von Stationen der östlichen Linie der Königl. Ungar. Staatsbahnen, und der Ersten Siebenbürgerbahn nach Oderberg, giltig vom 1. Mai 1878, und der Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz roh und vorgearbeitet, von Alvincz nach Csaba transit, giltig vom 10. Juni 1879. Budapest, am 14. Jänner 1881. Die Direction. (302)

Oberschlesische Eisenbahn. Am 1. März d. J. wird der **Ausnahmetarif** für den Transport von **Kartoffeln (Erdäpfeln)** in Mengen von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen zwischen Stationen der Böhmischen Westbahn und Rakonitz-Protiviner Staatsbahn einer- und Oberschlesischen Eisenbahn andererseits vom 1. April 1880 aufgehoben. Breslau, den 17. Januar 1881. Königliche Direction. (305)

2. Eröffnungen.

Rheinische Eisenbahn. Die an der Strecke Remagen-Ahrweiler gelegene und bisher nur für den Eil- und Stückgut-Verkehr eröffnete Station Bodendorf wird vom 20. Januar cr. ab auch für den Wagenladungs-Verkehr eröffnet. Köln, den 13. Januar 1881. Königl. Direction. (291)

Am 16. November 1880 wurde die Reststrecke der Hafenbahn in Stolpmünde von Station 3023 + 60 der Neustettin-Stolpmünder Eisenbahn bis zum Lootsenhafen eröffnet.

Am 15. December 1880 wurde die Verbindungsbahn zwischen den Bahnhöfen der Rheinischen und der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn zu Dortmund eröffnet.

Am 20. December 1880 wurde die zwischen den Stationen Liebsgen und Sorau der Strecke Berlin-Breslau errichtete Haltestelle Schönwalde eröffnet.

Für den Betrieb nach Massgabe der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung:

Am 1. December 1880 wurde die zum Bezirke der Königlichen Direction der Rheinischen Eisenbahn gehörige Verbindungsbahn Lintorf-Duisburg nebst der

Hochfelder Anschlusscurve für den Güterverkehr eröffnet.

Am 15. December 1880 wurde die Zweigbahn St. Michaelisdonn-Marne der Holsteinischen Marschbahn eröffnet.

3. Stationsbenennung.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Einer Mittheilung der Direction der a. pr. Kaiser Ferdinands Nordbahn zufolge wird deren Station Zauchtl-Neutitschein vom 15. d. Mts. den Namen „Zauchtl“ führen.

Berlin, den 12. Januar 1881.
Die geschäftsführende Direction.

Köln-Mindener Eisenbahn. Die bisherige Station „Beckum“ der Köln-Mindener Eisenbahn hat die Bezeichnung „Beckum-Ennigerloh“ und die neuerrichtete Station „Beckum-Stadt“ die Bezeichnung „Beckum“ erhalten.

4. Submissionen.

Bergisch-Märkische Eisenbahn. Die in den diesseitigen Werkstätten, im Laufe des Jahres 1881 sich ergebenden Materialien-Abfälle, als: Eisenguss, Schmiedeeisen, Stahl-, Kupfer- und Messingschrott, alte Radreifen, Abfälle von Leder, Gummi und Wagentuch, Glasscheibenstücke u. a. m. sollen in öffentlicher Submission verkauft werden.

Offerten hierauf sind versiegelt, frankirt und mit der Aufschrift:

„Offerte auf Ankauf alter Werkstätten-Materialien pro 1881“ versehen, bis zum **20. Januar 1881** an unser **maschinentechnisches Bureau dahier** einzureichen, woselbst die Eröffnung derselben am **darauf folgenden Tage, Vormittags 11 Uhr,** in Gegenwart der erschienenen Interessenten erfolgen wird.

Die Verkaufs-Bedingungen nebst Massenverzeichniss sind bei dem Canzlei-Vorsteher Peltz hierselbst einzusehen, können auch gegen Zahlung von 50 Pfg. pro Exemplar, von dem Genannten bezogen werden. Elberfeld, den 7. Januar 1881. Königliche Eisenbahn-Direction. (262)

Schweizerische Centralbahn. Die Lieferung von

35 000 Stück Laschen,
23 000 „ Unterlagsplatten und
145 000 „ Schienennägel

soll auf dem Submissionswege vergeben werden.

Die Zeichnungen und Lieferungsbedingnisse liegen im Bureau unseres Oberingenieurs, Leonhardsgraben No. 36 dahier, zur Einsicht bereit und können auf Verlangen dort bezogen werden.

Lieferungsangebote für den ganzen Bedarf oder nur einzelne Sorten sind spätestens am 31. Januar 1881 verschlossen und mit der Aufschrift „Offerte für Schienen-Befestigungsmittel“ bei der unterzeichneten Verwaltung einzureichen. Basel, den 8. Januar 1881. Directorium der Schweiz. Centralbahn. [H99Q

Holländische Eisenbahn. Die Lieferung von:

170 Stück Gussstahl Herz- und Kreuzungsstücke (Bedingungsheft No. 210),
132 Paar Zungenvorrichtungen für einfache und Englische Weichen (Bedingungsheft No. 211),
894 t Gussstahlschienen mit 116 t Laschen und Kleineisenzeug (Bedingungsheft No. 209),
14 200 eichene Querschwellen (Bedingungsheft No. 208),
472 cbm eichene Weichenschwellen (Bedingungsheft No. 208)

soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die Bedingungshefte sind gegen portofreie Einreichung von 1 Gulden 50 Cents pro Stück vom Bureau des Herrn Oberingenieurs hierselbst zu beziehen.

Offerten sind bis spätestens den 7. Februar 1881, 12 Uhr Mittags an den genannten Herrn Oberingenieur einzureichen.

Dieselben sollen am selben Tage im Local „het Vosje“ Rokin 31 in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten Nachmittags 1½ Uhr eröffnet werden. Amterdam, den 15. Januar 1881. Der Betriebsdirector. (303)

Submission auf Dampfkessel und Locomobilen. Die Anfertigung und Lieferung von 2 Röhrendampfkesseln und 2 Locomobilen für den Bau des Brandleitetunnels der Baustrecke Erfurt-Ritschenhausen soll vergeben werden.

Die Bedingungen und Zeichnungen liegen in dem Generalbureau (Fürstenstrasse 1—10, Magdeburg) aus, können auch gegen Einsendung von 2 *M.* von demselben bezogen werden.

Offerten sind mit der Aufschrift:

„Submission auf Dampfkessel und Locomobilen“

versehen, bis zum Termine, den 28. Januar d. Js., Vormittags 10 Uhr, an uns einzureichen und werden in Gegenwart der erschienenen Submittenten eröffnet werden. Magdeburg, den 11. Januar 1881. Königliche Eisenbahndirection. (300)

Thüringische Eisenbahn. Die Lieferung von

100 Stück offenen Güterwagen und
4 „ Personenwagen III. Classe

soll im Submissionswege vergeben werden. Reflectanten wollen ihre Offerten bis zum 29. Januar cr., Vormittags 11½ Uhr, an unsere Centralmaterialiencontrole hier einreichen.

Die Lieferungsbedingungen nebst Zeichnungen können von genannter Dienststelle gegen Erstattung von 2 *M.* Copialien bezogen werden. Erfurt, den 15. Januar 1881. Die Direction. (292)

Thüringische Eisenbahn. Die Lieferung von

200 Stück Güterwagenachsen mit Rädern und
30 Stück Personenwagenachsen mit Rädern

soll im Submissionswege vergeben werden. Reflectanten wollen ihre Offerten bis zum 26. Januar cr., Vormittags 11½ Uhr, an unsere Centralmaterialiencontrole hier einreichen.

Die Lieferungsbedingungen können von genannter Dienststelle gegen Erstattung von 1 *M.* Copialien bezogen werden. Erfurt, den 13. Januar 1881. Die Direction. (293)

Einnahmen der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im Monat November 1880.

Benennung der Eisenbahnen	Durchschn. Betriebsl. im Monat Novbr. 1880	Im Monat Novbr. 1880 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monat November 1880: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1879: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. pro Kilom. in Procent	Die Einnahme betrug vom 1. Januar bis 30. Novbr. 1880: im Ganzen	pro Kilom.	1879: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. pro Kilom. in Procent
	Kilom.	Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Gulden		Gulden		
neinsame Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.															
e Ungar.-Galiz. Eisenbahn	267	14 608	10 420	17 555	50 401	67 956	255	57 910	217	+ 17·5	820 004	3 071	599 913	2 247	+ 36·7
chau - Oderberger Eisenb. nclusive Eperies-Orló) . .	427	43 519	112 671	36 593	370 205	406 798	953	274 100	642	+ 48·4	3 511 989	8 225	3 229 050	7 562	+ 8·8
err. Staatsbahn-Gesellsch.	2 011	276 762	584 604	519 351	2 811 925	3 331 276	1 657	2 854 353	1 419	+ 16·8	29 529 697	14 684	30 063 033	14 957	— 1·8
bahn-Gesellschaft	2 190	433 498	457 750	647 609	2 577 317	3 224 926	1 473	3 032 880	1 354	+ 8·8	32 334 374	14 585	33 266 892	14 851	— 1·8
arische Westbahn . .	373	44 600	40 360	34 625	101 378	136 003	365	108 400	291	+ 25·4	1 339 54(	3 591	1 372 452	3 679	— 2·4
Summa . .	5 268	812 987	1 206 075	1 255 733	5 911 226	7 166 959	1 360	6 327 643	1 190	+ 14·3	67 535 604	12 756	68 531 340	12 889	— 1·0
erreichische Eisenbahnen.															
sig-Teplitzer Eisenbahn .	94	50 367	400 351	20 748	306 687	327 435	3 483	310 762	3 306	+ 5·4	3 028 323	32 216	2 724 116	28 980	+ 11·2
mische Nordbahn . . .	180	50 193	70 996	23 019	131 108	154 127	856	139 579	775	+ 10·5	1 500 388	8 335	1 415 830	7 866	+ 6·0
mische Westbahn	201	38 491	148 026	45 882	305 998	351 880	1 751	318 538	1 585	+ 10·5	3 031 919	15 084	2 913 211	14 494	+ 4·1
chtêhrader Eisenbahn . .	397	43 670	260 486	41 602	396 157	437 759	1 103	414 870	1 045	+ 5·6	4 388 845	11 055	4 132 142	10 408	+ 6·2
-Bodenbacher Eisenbahn .	89	27 771	128 561	7 590	174 620	182 210	2 047	148 218	1 655	+ 22·9	1 572 890	17 673	1 413 740	16 250	+ 8·8
gen. Localbahn-Gesellsch	5	1 006	6 404	364	2 495	2 859	572	2 155	431	+ 32·7	28 799	5 760	25 766	5 153	+ 11·8
erzog Albrecht-Bahn .	181	10 080	8 606	10 087	32 658	42 745	236	44 297	245	- 3·7	617 266	3 410	496 103	2 741	+ 24·5
zische Carl Ludwig-Bahn:															
ltes Netz	352	} 64 545	103 776	{ 93 062	655 614	748 676	2 127	742 528	2 109	+ 0·9	7 178 743	20 394	7 303 659	20 749	— 1·7
eues Netz.	241			28 848	195 988	224 836	933	148 805	617	+ 51·2	1 866 198	7 744	1 524 911	6 327	+ 22·4
-Köflacher Eisenb. u. B.-G.	91	18 124	53 546	8 939	108 890	117 829	1 295	107 432	1 181	+ 9·7	1 131 535	12 434	1 171 619	13 564	— 8·3
er Franz Josef-Bahn . .	712	134 553	152 117	183 540	580 055	763 595	1 072	670 652	942	+ 13·8	7 627 325	10 713	7 069 581	9 929	+ 7 9
erin Elisabeth-Bahn:															
Hauptbahn	400	131 769	137 542	181 768	644 440	826 208	2 066	672 971	1 682	+ 22 8	8 758 007	21 895	9 461 209	23 653	— 7 4
ambach-Gmunden . . .	27	2 908	4 421	1 539	4 104	5 643	209	5 020	186	+ 12·4	72 207	2 674	73 667	2 728	— 2·0
inz-Budweis	144	10 567	20 839	11 537	59 549	71 086	494	66 804	464	+ 6·5	724 788	5 033	750 569	5 212	— 3·4
eumarkt-Simbach . . .	58	8 917	53 629	10 534	92 393	102 927	1 775	67 700	1 167	+ [illegible]2·1	901 084	15 536	1 057 772	18 237	— 14·8
etzendorf-K.-Ebersdorf .	25	6 399	61 675	1 279	39 617	40 896	1 636	16 097	805	+ 103 2	247 382	11 780	271 342	13 567	— 13·2
alzburg-Tiroler Bahn . .	290	28 723	17 361	19 164	44 313	63 477	219	62 135	214	+ 2 3	879 895	3 034	919 508	3 171	— 4·3
nprinz Rudolf-Bahn incl. ösel-Hüttenbahn und Zelt-eg-Fohnsdorf	812	76 784	126 262	75 661	287 904	363 565	448	333 957	411	+ 9·0	4 148 913	5 109	3 717 631	4 578	+ 11·6
er Ferdinands-Nordbahn	697	160 314	466 847	289 316	2 106 178	2 395 494	3 437	2 312 047	3 316	+ 3·6	23 263 223	33 376	22 848 235	32 781	+ 1·8
ährisch-Schles. Nordbahn	141	29 646	54 970	26 280	94 151	120 431	854	107 953	766	+ 11·5	1 169 870	8 297	1 122 510	7 961	+ 4·2
b.-Czern.- { Lemb.-Czern. .	267	28 518	34 419	43 828	187 908	231 736	868	241 757	905	— 4·1	2 728 398	10 219	2 317 254	8 679	+ 17·7
yB.(Oe L.) { Czern.-Sucz. .	90	8 055	19 589	11 813	51 261	63 074	701	53 026	589	+ 19·0	660 697	7 341	532 760	5 920	+ 24·0
en-Vorderberger Bahn .	15	3 898	15 340	1 036	11 894	12 930	862	13 448	897	— 3·9	176 353	11 757	170 782	11 385	+ 3·2
rische Grenzbahn	109	11 927	17 672	5 497	24 676	30 173	277	29 322	269	+ 3·0	325 461	2 986	277 202	2 543	+ 17·4
risch-Schlesische Centralb.	152	51 914	23 842	12 539	47 871	60 410	397	67 271	443	— 10·4	642 144	4 225	699 907	4 605	— 8·3
erreich. { Garant. Strecke .	623	122 178	171 510	135 307	515 651	650 958	1 045	619 492	994	+ 5·1	6 562 289	10 533	6 169 368	9 903	+ 6·4
dwestb. { Ergänzungsnetz .	305	51 392	208 845	41 923	440 645	482 568	1 582	422 409	1 385	+ 14·2	3 849 061	12 620	3 298 836	10 814	+ 16·7
au-Friedländer Eisenbahn	33	3 858	11 532	1 845	19 811	21 656	656	24 277	736	— 10·9	231 826	7 025	249 269	7 554	— 7·0
n-Priesen (Komotau) E.:															
lte Linien	155	12 363	55 601	12 985	107 138	120 123	775	109 330	705	+ 9·9	939 602	6 062	886 032	5 538	+ 9·5
ilsen-Klattau-Eisenstein .	97	8 789	30 242	5 939	47 794	53 733	554	47 690	492	+ 12·6	439 930	4 535	417 611	4 305	+ 5·3
-Duxer Eisenbahn . . .	155	12 425	86 374	10 824	127 220	138 044	891	122 140	788	+ 13·1	1 009 114	6 510	926 119	5 975	+ 8·9
. Staatsbahnen:															
Braunau-StrasswalchenerB.	37	3 940	2 436	2 006	3 529	5 535	150	5 129	139	+ 7·9	67 209	1 816	65 811	1 779	+ 2·1
Dalmatiner Bahn	105	1 320	1 450	1 370	2 960	4 330	41	4 620	44	— 6·8	60 695	578	70 045	667	— 13·3
Dniester Bahn	112	29 747	5 280	7 028	16 191	23 219	207	31 674	283	— 27·2	406 664	3 631	316 923	2 830	+ 28·3
Donau-Ufer Bahn*) . . .	8	. .	41 097	. .	9 719	9 719	1 215	3 472	434	+ 180 0	52 669	6 584	39 943	4 993	+ 31·9
strianer Bahn	143	4 438	2 554	5 183	7 913	13 096	92	10 735	75	+ 22·7	146 870	1 027	131 117	917	+ 12·0
Kriegsdorf-Römerstadt . .	14	1 151	2 564	271	1 537	1 808	129	1 768	126	+ 2·4	20 867	1 491	22 827	1 631	— 8·6
Mürzzuschlag-Neuberg . .	11	2 007	3 795	597	1 952	2 549	232	. .	. .	. .	33 986	3 090	. .	. .	. .
Niederösterr. Staatsbahnen	154	28 264	16 728	8 703	26 600	35 303	229	33 021	214	+ 7·0	424 109	2 754	396 527	2 575	+ 7·0
Rakonitz-Protivin	144	11 549	24 920	9 055	39 639	48 694	338	38 671	269	+ 25·7	372 154	2 584	330 628	2 296	+ 12·5
Tarnow-Leluchow (Orló) .	151	5 282	4 990	5 354	17 607	22 961	152	21 035	139	+ 9.4	314 960	2 086	264 781	1 754	+ 18·9
Tarvis-Pontafel	25	4 454	5 405	3 493	8 736	12 229	489	15 007	600	— 18·5	171 492	6 860	21 163	5 291	+ 29·7
Unterdrauburg-Wolfsberg .	38	2 285	2 041	1 080	2 893	3 973	105	4 561	120	— 12·5	47 137	1 240	9 339	1 334	— 7·0
nordd. Verbindungsbahn .	283	51 629	109 594	30 724	230 783	261 507	924	246 806	872	+ 6·0	2 405 429	8 500	2 236 404	7 902	+ 7·6
nau-Kralup-Prager Eisenb.	120	31 643	78 884	24 201	102 377	126 578	1 055	120 924	1 008	+ 4·7	1 252 495	10 437	1 200 577	10 005	+ 4·3
arlberger Bahn	96	36 025	18 363	15 182	24 913	40 095	418	35 085	365	+ 14·5	421 099	4 386	394 630	4 111	+ 6·7
n-Pottendorf-Wiener-Neustädter Bahn	67	10 734	48 671	7 226	71 483	78 709	1 175	69 708	1 040	+ 13·0	748 716	11 175	629 624	9 368	+ 19·3
Summa . .	8 646	1 398 612	3 320 153	1 485 768	8 413 620	9 899 388	1 145	9 084 898	1 053	+ 8·7	96 649 026	11 184	92 488 150	10 778	+ 3·6
Ungarische Eisenbahnen.															
ld-Fiumaner Bahn . . .	392	90 492	35 670	64 615	104 040	168 655	430	157 772	402	+ 7·0	1 752 095	4 470	1 655 296	4 223	+ 5·8
d-Körösthaler Bahn . . .	62	8 821	12 138	5 455	14 606	20 061	324	22 069	356	— 9·0	188 169	3 035	197 173	3 180	— 4·6
d-Temesvarer Eisenbahn .	57	6 300	6 600	6 800	17 200	24 000	421	18 618	327	+ 28·7	219 285	3 847	336 489	5 903	— 34·8
aszek - Dombovár - Zákány Donau-Drau) Bahn . . .	166	7 135	5 818	4 986	24 015	29 001	175	35 329	213	— 17·8	383 840	2 312	390 658	2 353	— 1·7
e Siebenbürger Eisenbahn	290	18 961	23 588	19 032	78 982	98 014	338	94 328	325	+ 4·0	1 166 008	4 021	1 135 493	3 915	+ 2·7
fkirchen-Bárcser Bahn . .	68	19 352	22 202	10 957	46 049	57 006	838	53 604	788	+ 6·3	587 424	8 492	609 002	8 956	— 5·2
ács-Fünfkirchner Bahn .	68	15 004	50 799	7 765	100 893	108 658	1 598	91 988	1 353	+ 18·1	1 182 521	17 390	1 024 405	15 065	+ 15·4
b-Oedenburg-EbenfurterB.	118	17 279	28 766	9 784	41 106	50 890	431	42 353	359	+ 21·1	443 846	3 761	354 985	3 901	— 3·6

*) Exclusive der Theilstrecke Stadlauer Donaubrücke-Kaiser Ebersdorf.

Benennung der Eisenbahnen	Durchschn. Betriebsl. im Monat Novbr. 1880	Im Monat Novbr. 1880 wurden befördert		Die Einnahme betrug im Monat November						Differz. pro Kilom. in Procent	Die Einnahme betrug vom 1. Januar bis 30. N[ovember]				Di[fferz.]
				1880				1879			1880		1879		
		Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	im Ganzen	pro Kilom.		im Ganzen	pro Kilom.	im Ganzen	pro Kilom.	Ki[lom.] Pr[ocent]
	Kilom.	Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Gulden		Gulden		
Ungarische Nordostbahn . .	580	59 056	49 526	56 151	183 633	239 784	413	226 715	390	+ 5·9	2 314 955	3 991	2 287 497	3 944	+
Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen:															
Nördliche Linien . . .	607	57 616	113 484	110 398	429 121	539 519	889	510 847	842	+ 5·6	5 533 165	9 116	5 564 019	9 166	—
Oestliche Linien	635	35 699	30 565	62 789	185 524	248 313	391	237 089	373	+ 4·8	2 387 578	3 760	2 301 555	3 706	+
Südliche Linie	327	14 115	18 798	21 138	38 981	60 119	184	65 866	237	— 22·4	908 537	3 028	866 454	3 117	—
Gran-Bresnitz-Schemnitz .	23	334	3 879	398	4 517	4 915	213	3 888	169	+ 26·0	43 818	1 905	40 244	1 750	+
Gömörer Industriebahnen .	168	4 630	9 772	4 513	24 498	29 011	173	34 451	205	— 15·6	365 521	2 176	356 432	2 122	+
Dalya-Vinkovce-Brod . . .	104	17 102	6 135	15 320	14 581	29 901	288	36 124	347	— 17·0	297 891	2 864	276 814	2 768	+
Waagthalbahn	140	22 109	19 624	14 555	30 046	44 601	319	49 456	353	— 9·6	492 796	3 520	545 089	3 893	—
Theiss-Linie	605	78 000	85 000	121 000	406 000	527 000	871	456 242	780	+ 11·7	5 093 011	8 517	5 595 836	9 566	—
Summa . .	4 410	472 005	522 364	535 656	1 743 792	2 279 448	517	2 136 739	492	+ 5·1	23 360 460	5 338	23 537 441	5 479	—
Recapitulation.															
Summe der gemeinsamen Oesterr.-Ungar. Eisenbahnen	5 268	812 987	1 206 075	1 255 733	5 911 226	7 166 959	1 360	6 327 643	1 190	+ 14·3	67 535 604	12 756	68 531 340	12 889	—
Summe der Oesterr. Eisenbahnen	8 646	1 398 612	3 320 153	1.485 768	8 413 620	9 899 388	1 145	9 084 898	1 053	+ 8·7	96 649 026	11 184	92 488 150	10 778	+
Summe der Ungar. Eisenbahnen	4 410	472 005	522 364	535 364	1 743 792	2 279 448	517	2 136 739	492	+ 5·1	23 360 460	5 338	23 537 441	5 497	—
Hauptsumme . .	18 324	2 683 604	5 048 592	3 277 157	16 068 638	19 345 795	1 056	17 549 280	960	+ 10·0	187545090	10 241	184556931	10 144	+

Privat-Anzeigen.

Vierzig offene Güterwagen von 10 000 kg Tragkraft stehen zeitweise zu vermiethen.

Näheres bei der unterzeichneten Direction.

Gennep, Januar 1881.

Die Direction der Nordbrabant-Deutschen Eisenbahngesellschaft.

Allen Collegen, welche zu einem zeitweisen Aufenthalt in **Dresden** veranlasst sind, können wir aus vollster Ueberzeugung und eigenster Erfahrung das in der Neustadt am Niedergraben, dicht an der Hauptstrasse und nur 10 Minuten von den Bahnhöfen — Leipziger und Schlesischem — entfernt, belegene Hotel: **„Stadt Bautzen“** nur angelegentlichst empfehlen. Seit Jahren schon daselbst verkehrend, haben wir die Vorzüge dieses sauberen und billigen Gasthauses, das allen Anforderungen in Bezug auf gute Betten, bequeme reinliche Zimmer, ausgezeichnete leibliche Verpflegung — im Essen wie im Trinken —, freundliche Aufwartung, prompte Bedienung und gute Gesellschaft vollkommen entspricht, immer wieder aufs Neue schätzen gelernt. Gerade unter diesem Dache vermisst man am wenigsten die in der eigenen Häuslichkeit lieb gewordenen, mit dem Hotelleben in der Fremde nicht immer zu vereinbarenden Bequemlichkeiten, ohne durch hohe Rechnung sich dieselben erkaufen zu müssen, z. B. wird Logis nur mit 1,50 ℳ pro Bett, für Licht und Servis Nichts, für Kaffee mit Zubehör 0,60 ℳ berechnet. Table d'hôte mit Weinzwang existirt hier nicht, wohl aber reichste Auswahl feinster wie einfachster Speisen und einfacher bürgerlicher Hausmannskost. Jeder Biertrinker findet Befriedigung nach seinem Geschmack, jeder Weintrinker einen vorzüglich ausgerüsteten Weinkeller.

Mehrere Eisenbahn-(Abrechnungs-)Beamte.

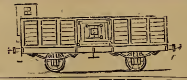
UNION

Actien-Gesellschaft für Bergbau, Eisen- und Stahlindustrie zu Dortmund

liefert:

Kohlen und **Coaks. Erze.**
Puddelroheisen, Bessemerroheisen, Giessereiroheisen,
Eisenbahnschienen und **Pferdebahnschienen** aus Bessemerstahl,
Laschen aus Schweisseisen, Flusseisen und Bessemerstahl.
Unterlagsplatten für Schienen aus Schweiss- und Flusseisen.
Lang- und **Querschwellen** aus Schweiss- u. Flusseisen.
Kleineisenzeug zum eisernen Bahnoberbau.
Bandagen aus Bessemer- und Martinstahl.
Achsen aus Bessemer-, Martinstahl und Flusseisen.
Radsätze für Waggons, Tender und Locomotiven.
Grubenschienen aus Eisen und Stahl.
Grubenschwellen aus Schweiss- und Flusseisen:
Grubenwagen-Räder und **complete Sätze** etc. aus Temperstahl.
Fliegende Geleise, Schachtgestänge, Schachtringe, eiserne **Streckenbögen.**
Brücken, Dächer, Drehscheiben, Eisen-Constructionen, Weichen, Kreuzungen.
Giesserei-Producte jeder Art. **Potteriegnss.**
Geschosse.

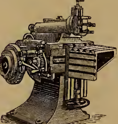
Schmiedestücke.
Geschmiedete Karren- und **Wagenachsen** aus Eisen und Stahl nach Profilbuch und in jedem vorgeschriebenen Facon.
Stabeisen: Rund, Vierkant, Flach, auch in Flusseisen, Bessemerstahl, Feinkorn, Puddelstahl, Hufstab- Mutter- Felgen- Reifen- Roststab-Eisen.
Geschmiedetes Eisen.
Universaleisen.
Profilirtes Eisen aller Art als:
Winkeleisen, T Eisen, I Trägereisen, ⊓ Eisen, Fenstereisen u. s. w. } nach Profilbuch.
Kesselbleche in Prima, Feinkorn- Holzkohlen- Lowmoor- Flusseisen- Martinstahl- Bessemerstahl-Qualität.
Reservoirbleche.
Sturz- und **Feinbleche.**
Walzdraht in Eisen, Flusseisen, Martinstahl und Bessemerstahl.



Wir haben zu vermiethen **60 neue offene Waggons**, System des 7,2 m langen königl. niederschl.-märkischen Eisenbahn-**Normalwagens**, mit 17,90 □m Bodenfläche, 15,25 cbm Inhalt; die Stirnwände zum Herunterklappen.

Waggon-Leihanstalt Ludewig & Lange
Berlin, Friedrich-Strasse 108.





liefert: **L. W. Breuer Schumacher & Co., Kalk bei Cöln a/Rhein**

Sämmtliche Werkzeugmaschinen.

Dampfhämmer, Federhämmer, Holzbearbeitungsmaschinen, Ventilatoren, Locomobilen.

Dampfmaschinen

mit Patent-Präcisions-Steuerung, sämmtliche Maschinen für **Walzwerke, Armaturen-** und **Schrauben-Fabriken.**

Transmissionen.

Internationaler Wettstreit Arnheim 1879
Silberne Medaille, 200 Fl. Preis.

H. S. HERMANN. BUCHDRUCKEREI. LITHOGRAPHISCHE ANSTALT & STEINDRUCKEREI. VERLAGS-BUCHHANDLUNG. PHOTOLITHOGRAPHIE & LICHTDRUCK-ANSTALT. BUCHBINDEREI. BERLIN SW., BEUTH-STRASSE 8.

Die im Jahre 1837 begründete Anstalt, welche vorzüglich für Druck von Formularen, Tarifen, Billets sowie von Steindruck-Arbeiten, wie Bau- und Situations-Plänen eingerichtet ist, empfiehlt sich den geehrten Bahn-Verwaltungen zur Lieferung des Drucksachen-Bedarfs bei schleuniger Herstellung zu billigsten Preisen.

Annahme der Privat-Anzeigen für diese Zeitung, welche für Fabrikanten und Lieferanten von Eisenbahn-Bedarf ein geeignetes Insertions-Mittel bietet.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin SW. (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 6. 1881.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Einundzwanzigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint
Montags und Freitags.

Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;

Kreuzband-Porto wird extra berechnet.

Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin SW., Kleinbeerenstr. 3.

Commissionär für den Buchhandel:
Adolph Refelshöfer,
Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung
und
Privat-Inserate
wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei
von **H. S. Hermann,**
Berlin SW., Beuth-Strasse 8,
einsenden.

Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3000 Exemplare.

Berlin, den 24. Januar 1881.

Eisenbahn-Tagesfragen.

Der Jahresbericht der Bremer Handelskammer pro 1880 bespricht in folgender beachtenswerthen Weise die schwebenden Eisenbahnfragen:

Der in den Anfang dieses Jahres fallende Uebergang einer Reihe grosser Privatbahncomplexe in die Hände des Staats sah die Handelskammer nur zu ihrem Bedauern sich vollziehen. Andererseits wird nunmehr mit den gegebenen Verhältnissen zu rechnen und vor Allem anzuerkennen sein, dass ein fernerer Widerstand gegen die Verstaatlichung der noch restirenden Privatbahnen gegenstandslos geworden ist. Das Wesen des bisherigen Systems bestand darin, dass Staats- und Privatbahnen, wenn auch mit gewissen Beschränkungen, so doch im Wesentlichen unter freier Abwägung ihrer Kräfte den Wettbewerb mit einander aufnehmen, die Concurrenz als schöpferisches Element sich auch im Eisenbahnwesen geltend machen konnte. Bei den Machtverhältnissen, wie sich dieselben jetzt gestaltet haben, ist aber von einer wirklichen Concurrenz nicht mehr die Rede. Dem äusserlich noch bestehenden gemischten System ist sein Inhalt abhanden gekommen. Die Aufsaugung der noch bestehenden Privatbahnen durch den Staat ist unter diesen Umständen nur eine Frage der Zeit.

Um die gelegentlich der Verstaatlichung auftauchenden volkswirthschaftlichen Bedenken zu beruhigen, hat das Preussische Abgeordnetenhaus unter Zustimmung der Regierung Resolutionen gefasst, in welchen neben finanziellen Garantieen auch sogenannte wirthschaftliche Garantieen ausbedungen wurden. Die Quintessenz derselben besteht darin, dass der Centralverwaltung der Eisenbahnen, sowie den grösseren Unterorganen derselben, den Directionen, Sachverständige aus den verschiedenen Erwerbskreisen zur Seite gegeben werden, und dass diese bei wichtigeren Einrichtungen und Massnahmen um ihr Gutachten befragt werden sollen. Sieht man von dem volltönenden Namen ab, so lässt sich gegen derartige Organisationen nichts einwenden. Kann es doch nur erwünscht erscheinen, dass die grosse Maschinerie des Staatsbahnbetriebes in engster Wechselbeziehung zu den freien Kräften des Erwerbslebens verbleibe. Die persönliche Berührung zwischen den Vertretern der Transportnehmer und denen der Transportgeber wird auf beiden Seiten nur günstig wirken, die mündliche Behandlung desgleichen in vielen Fällen den Vorzug vor der schriftlichen Erledigung verdienen.

Ueber die Stellung Bremens zu den Preuss. Eisenbahnräthen sagt der Bericht, man sei vom Preuss. Abgeordnetenhause bei Abfassung der betreffenden Resolution von der Voraussetzung ausgegangen, dass lediglich Vertreter Preussischer Landestheile bei jenen Sachverständigenkörpern in Frage ständen, so dass Bremen beispielsweise, obgleich die Verwaltung der dasselbe berührenden Bahnen, wie auch die Verwaltung seines eigenen Eisenbahnbesitzes in den Händen Königlich Preussischer Directionen liegt, ohne Sitz und Stimme in denselben gewesen sein würde. „Die Handelskammer hielt es geboten, an massgebender Stelle hieran zu erinnern. In Verfolg der bezüglichen Eingabe wurde Bremen vom Preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten bereiteste Berücksichtigung zugesagt, allerdings nur in den Bezirkseisenbahnräthen. Den Landeseisenbahnrath anlangend, wurde der diesseitige Wunsch mit dem Bemerken abgelehnt, dass jene Körperschaft über Fragen, welche das Preussische Finanzeninteresse tangiren, zu befinden habe, hierbei aber nur Preussischen Vertretern eine Stimme bewilligt werden könne. Ob unter diesen Umständen nicht wenigstens eine consultative Vertretung der Bremischen Interessen im Landeseisenbahnrathe zu erreichen sein wird, ist noch nicht entschieden."

Auch der Deutsche Handelstag hat sich eingehend mit der Angelegenheit beschäftigt. Die Hauptfragen, welche zur Discussion gelangten, waren einmal, ob die Bildung der Bezirkseisenbahnräthe durch Wahl aus der Zahl von Präsentirten der wahlberechtigten Körperschaften Seitens der Provinzialausschüsse, oder ob sie durch directe Wahl Seitens der Wahlberechtigten stattfinden solle, sodann ob die Wahlberechtigung ausser den Handelskammern und landwirthschaftlichen Centralvereinen auch noch hervorragenden freien wirthschaftlichen Vereinigungen zu geben sei. Letztere Frage bejahte der Handelstag, betreffs der ersteren entschied er sich für directe Wahl Seitens der Wahlberechtigten, und falls diese nicht zu erlangen sei, für Ernennung durch den Handelsminister statt durch die Provinzialausschüsse. Das Gesetz soll übrigens nach der dem Landtage gemachten Vorlage erst am 1. Januar 1882 in Kraft treten. Bis dahin werden also die zur Zeit bestehenden Bezirksconferenzen von Vertretern der Eisenbahnen und Verkehrsinteressenten noch in Wirksamkeit bleiben. Die Bremer Handelskammer ist bei vier solcher Conferenzen, nämlich denjenigen im Bezirke der Hannoverschen Staatsbahn, der Magdeburg-Halberstädter Bahn, der Rheinisch-Westfälischen Bahnen und der Oldenburgischen Staatsbahn betheiligt. Zwei dieser Bezirksconferenzen, die der Hannoverschen Staatsbahn und die der Rheinisch-Westfälischen Eisenbahnen haben behufs Vorbereitung der Vorlagen für die Plenar-Versammlungen und zur Erledigung schleuniger Angelegenheiten sogenannte Verkehrsausschüsse eingesetzt. Die Bremer Handelskammer ist in beiden Ausschüssen vertreten.

Ueber die Reform des Gütertarifschemas, eine Frage, welche im Laufe des verflossenen Jahres im Vordergrunde des Interesses stand, sagt der Bericht: Die Mängel, welche das heutige Schema aufweist, hatten eine starke Agitation gegen dasselbe ins Leben gerufen. Dieselbe hatte schliesslich dazu geführt, dass die ständige Tarifcommission der Deutschen Eisenbahnen und der Ausschuss der Verkehrsinteressenten ein wesentlich modificirtes Tarifschema entwarfen. Nachdem dasselbe in den verschiedenen Bezirksconferenzen eingehend discutirt worden, gelangte es schliesslich im Deutschen Handelstage zur Berathung. Das Referat in der Frage hatte die Bremer Handelskammer, das Correferat die Handelskammer zu Breslau. Beide sprachen sich für Wiedereinführung der zweiten Stückgutclasse aus, allerdings mit dem wesentlichen Unterschiede, dass der Referent auch im Uebrigen die Vorlage der ständigen Tarifcommission und des Ausschusses der Verkehrsinteressenten acceptirte, Correferent dagegen die zweite Stückgutclasse nur annehmen zu wollen erklärte, wenn im Uebrigen das heutige Tarifschema und seine Einheitssätze überall intact blieben. Ausser diesen beiden Anschauungen war als

dritte vertreten und speciell von Mannheim geführt diejenige, welche principiell für das Wagenraumsystem und daher auch gegen die zweite Stückgutclasse eintritt. Das Resultat war Annahme der Vorlage der ständigen Tarifcommission mit 54 gegen 46 Stimmen. Die Annahme war übrigens mit der Massgabe erfolgt, dass gleichzeitig mit den Vorschlägen der Tarifcommission auch der Antrag der Sächsischen Staatsbahn zur Einführung gelange, dahin gehend, dass Güter der Stückgutclasse I bei Aufgabe von 5 000 kg auf einen Frachtbrief und Wagen zu den ermässigten Sätzen der Stückgutclasse II gefahren werden.

Der Sieg, welchen die Gegner der einen Stückgutclasse, d. h. die Gegner des Sammelsystems bei dieser Abstimmung davon getragen, weist allerdings keine grosse Majorität auf. Zieht man jedoch in Erwägung, dass ein grosser Theil der Minorität sich nicht so sehr gegen die zweite Stückgutclasse als gegen die weiter gehenden Forderungen der Vorlage der Tarifcommission aussprach, so gewinnt die Abstimmung einen wesentlich anderen Charakter. Ob dieselbe vor der Hand einen practischen Erfolg haben wird, kann dahinstehen. Die Thatsache, dass das Sammelsystem unhaltbar, bleibt nach wie vor bestehen und muss sich schliesslich auch trotz des Widerstandes Süddeutschlands Geltung verschaffen.

Die Tariffrage hat auch anderweit die Kammer lebhaft beschäftigt. Leider scheint es jedoch, sagt der Bericht über die Principien der Tarifconstruction, als wenn die Befürchtungen, welche die Kammer gelegentlich der Verstaatlichung der Privatbahnen mit Bezug auf die Tariffrage gehegt hat, sich bewahrheiten sollten. Den Versuch, im Tarifwesen an Stelle der Individualisirung die Einheitlichkeit zum leitenden Momente zu erheben, hatte bereits der im vergangenen Jahre dem Bundesrath vorgelegte Entwurf eines Reichsgesetzes, betreffend das Eisenbahntarifwesen, gemacht. In derselben Richtung bewegt sich nach Erachten der Kammer die in der Vorbereitung begriffene und voraussichtlich in den nächsten Monaten zum Abschluss gelangende Umarbeitung der Tarife der Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehenden Bahnen. Materielle und formelle Einheit soll in den Tarifen der genannten Bahnen geschaffen werden. Zu Grunde gelegt wird die wirkliche Bahnlänge, und im Uebrigen werden für sämmtliche Bahnen gleiche Einheitssätze acceptirt. Dass dieses Vorgehen den thatsächlichen Bedürfnissen des Verkehrs entspreche, kann die Handelskammer nicht anerkennen. Entweder werden wieder eine grosse Anzahl von Ausnahmen statuirt und dann ist die Einheitlichkeit doch nicht mehr gewahrt oder die Einheitlichkeit wird stricte durchgeführt und dann hat sie eine Unzahl von Härten im Gefolge.

Die Hannoversche Staatsbahn anlangend sind die Einheitssätze mit der Einschränkung adoptirt, dass bezüglich der Güter der Specialtarife für Transporte bis zu 150 km die bisherigen billigen Sätze bestehen bleiben sollen. Allerdings sollen dieselben nur „einstweilen“ fortbestehen.

Inwieweit die Tendenz der Vereinheitlichung die Erstellung von Ausnahmetarifen oder den Fortbestand derselben tangiren wird, bleibt abzuwarten. Dass an massgebender Stelle speciell die Bedeutung der Seehafenausnahmetarife voll gewürdigt wird, kann Seitens der Kammer nur dankend bestätigt werden.

Die Englischen Eisenbahnen im Jahre 1880.

Mit grosser Genugthuung constatiren Englische Fachblätter den überaus günstigen Stand der Eisenbahnunternehmungen in England. „Engineering“ lässt sich folgendermassen darüber vernehmen:

In keinem anderen Gebiete der Industrie und des Verkehrs ist ein so constanter Fortschritt während des Jahres 1880 zu verzeichnen gewesen, wie bei den grossen Englischen Eisenbahnlinien. Auf allen Punkten war ein enormes und nahezu gleichmässiges Anwachsen der Verkehrseinnahmen zu bemerken; die Dividenden sind gestiegen und zeigen Aussicht auf weiteres Steigen, ebenso ist der Werth der Actien im Laufe des Jahres gestiegen. Die Betriebsausgaben sind niedrig gewesen und einige der Gesellschaften haben bisher unproductives Capital zur Neueröffnung von Zweiglinien verwandt. Natürlicherweise haben diejenigen Linien, welche in den Bergwerksdistricten liegen, im bei weitem grössten Massstabe gewonnen, denn das Wiederaufleben der Industrie begann mit den Berg- und Hüttenwerken; aber dieses Wachsthum hat sich bereits auch auf diejenigen Linien erstreckt, welche dem sonstigen Güterverkehr dienen und beginnt nunmehr sich auf diejenigen Linien auszudehnen, welche ausschliesslich oder besonders dem Personenverkehre dienen. Während es unwahrscheinlich ist, dass der Verkehr der Linien in den Montandistricten noch weiter zunehmen wird, erscheint es andererseits wahrscheinlich, dass der sonstige Güterverkehr aus der zunehmenden Circulation des Geldes und aus dem allgemeinen Aufschwunge des Handels auf allen Linien in grösserem oder geringerem Grade profitiren wird. Eine bemerkenswerthe Zunahme des Verkehrs ist somit einer der charakteristischen Züge des vergangenen Jahres. Nicht nur haben Eisenbahnlinien, wie die North Western, welche eine Zunahme von 830 000 £ gegen die Einnahme des vergangenen Jahres zu verzeichnen hat, gewonnen, sondern auch kleinere Linien, wie die Furness Railway, können eine Zunahme von 120 000 £ constatiren — ein Gewinn, wie er in diesem Verhältniss kaum in der Geschichte der Eisenbahnunternehmung dagewesen ist. Aehnliche Erfolge haben auch andere Eisenbahnlinien zu verzeichnen; die Zunahme der Einnahmen aus dem Güterverkehr beziffert sich z. B. bei der Lancashire and Yorkshire Railway auf 190 000 £ und bei der Midland Railway auf 200 000 £. Was diejenigen Eisenbahnen betrifft, welche hauptsächlich dem Personenverkehre dienen, so hat die London and North Western Eisenbahn um 460 000 £ ihre Einnahmen gesteigert, während sich die Great Northern mit 35 000 £ und die Metropolitan mit 25 000 £ begnügt haben. Daraus geht hervor, dass der gesammte Verkehr nicht nur dadurch gewachsen ist, dass ihm aus den neu eröffneten Linien neue Quellen zugeflossen sind, sondern dass es das allgemeine Wiederaufleben von Handel und Industrie ist, welches den Strom des Verkehrs schwellen liess, vielleicht mit Ausnahme jener ländlichen Districte, welche nur wenig von einer besseren Ernte profitiren konnten.

Während somit aber einerseits unzweifelhaft eine Zunahme der auf die Eisenbahnen gelangenden Massen zu verzeichnen stand, gelang es erfreulicher Weise den Eisenbahnverwaltungen auch noch die laufenden Betriebsausgaben zu verringern. Die Kohlen sind während des ganzen Jahres wohlfeil gewesen, Stahl, Eisen, sowie alle anderen Materialien standen mit wenigen Ausnahmen niedrig in Preisen und auch die Löhne haben nur um ein Geringes gegen die Sätze wieder zugenommen, bis auf welche sie im Laufe der nunmehr hoffentlich glücklich überwundenen Periode des Darniederliegens aller Geschäfte gesunken waren. So erwiesen sich also alle Factoren sehr zu Gunsten der Eisenbahnen, selbst wenn man berücksichtigt, dass die Hauptsache der den Eisenbahnen neu zugeführten Güter solche betraf, welche sich als Rohproducte schwerer und umständlicher transportiren lassen und einen geringeren Gewinn abwerfen. Unter diesen günstigen Umständen ist es erklärlich, dass der Reingewinn der Eisenbahngesellschaften erheblich gewachsen ist, und dass die Gesellschaften ansehnliche Gewinnantheile vertheilen konnten. Es ist jedoch augenscheinlich, dass die günstigen Umstände, welche dieses Resultat herbeigeführt haben, nur noch bis zu einem gewissen Punkte hin von derselben Wirkung werden bleiben können, denn sobald das Aufleben von Handel und Industrie einigermassen anhält, wird der Werth des Geldes steigen und die Preise von Kohle, Eisen, Stahl und anderen Gebrauchsmaterialien werden wiederum anziehen, so dass nur ein nochmaliges Wachsen des Verkehrs und der daraus folgenden Einnahmen die Dividenden auf derselben Stufe erhalten könnten, welche sie jetzt einnehmen. F. W.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Wien, 17. Januar 1881. (Ministerwechsel: Kremer und Pino. Gemeinsame Bahnen. Bosnathalbahn. Getreidetarifherabsetzung. Pest-Semlin u. Ofen-Raab. Böhmische Localbahnen. Trencsin-Sillein. Clubvortrag. Dividendenschätzungen. Siebenbürger Bahn.)

Wieder ein Ministerwechsel! Handelsminister Kremer hat nach halbjähriger Amtirung demissionirt. Die leidige Politik beeinflusst bei uns auch die neutral scheinenden Gebiete des Staatslebens. Während der kurzen Zeit seiner Wirksamkeit hat Kremer Vieles geleistet und angebahnt, so die Uebernahme der Albrechtbahn in den Staatsbetrieb, den vorläufigen Abschluss des Kaufvertrages mit der Elisabeth Westbahn, die Handelskammerenquêten, betreffend die Tarife, und die energische Inangriffnahme der Arlbergbahn; die nur langsamere Durchführung des Localbahngesetzes ist Factoren beizumessen, welche dem ministeriellen Eingreifen nicht förderlich sind; seine gleich beim Amtsantritte dem Montanindustrievereine gegebene Antwort, keine Experimente machen zu wollen, kennzeichnet den zielbewussten Staatsmann. Traurig, dass in Oesterreich auch den Ressortministern nicht die zur vollendeten Einarbeitung in ihr Amt erforderliche Zeit gelassen wird und die fähigsten Männer sich so bald abnutzen. Glücklicherweise verfügt das Handelsministerium über so eminente Kräfte, welche mit aufopferungsvollem Fleisse ihren Aufgaben gerecht werden, dass dieser Uebelstand sich weniger fühlbar macht. Die neuen Minister können sich ruhig auf diese Arbeiter verlassen und verdanken es letzteren, wenn sie sich bald in ihren so schwierigen Fächern orientirt haben. Der neue Handelsminister, Freiherr Pino von Friedenthal, hat nach einer anfänglich judiziellen, dann vielseitigen administrativen Carrière als successive Statthalter in Czernowitz, Triest und Linz, somit in den verschiedenen Theilen des Reiches dessen Bedürfnisse kennen gelernt; als langjähriges Mitglied des Abgeordnetenhauses wurde er auch wiederholt in den Eisenbahnausschuss und als dessen Obmann berufen, er steht also den Bahnangelegenheiten nicht fremd gegenüber. Es wäre nur überaus wünschenswerth, dass ihm mehr Zeit als seinen Vorgängern gelassen werde. Gerade die ihm — ob mit Recht oder Unrecht, gehört nicht hierher — vorgeworfene Schmiegsamkeit den verschiedenen politischen Systemen gegenüber, welche das Reich über sich ergehen

lassen musste, verbürgen eine dauerhafte erspriesslichere Thätigkeit; der das Bahnwesen leitende Handelsminister soll zunächst Fachmann sein und sich weniger mit Politik befassen, kann also jedem Systeme gewissenhaft dienen.

Die Theilung gemeinsamer Bahnen soll von dem abgetretenen Handelsminister Kremer durch den Antrag auf die Lostrennung der Ungarischen Linie der Ungarisch-Galizischen Eisenbahn beabsichtigt worden sein. Die Seitens der Ungarischen Regierung angeblich gestellten Bedingungen hierfür sind deshalb bezeichnend, weil dieselben zeigen, wie sehr das den Vortheil Ungarns allüberall energisch wahrende Communicationsministerium den hohen Werth dieser Gemeinsamkeit schätzt, um für deren Aufhebung auch einen hohen Preis zu fordern. Ein grosser verhängnissvoller Irrthum wäre damit Oesterreichischerseits begangen worden, welcher vielleicht durch den Rücktritt des genannten Ministers sanirt wird. Es wurde auch in dieser Zeitung des Oeftern auseinandergesetzt, wie nothwendig für den Bestand der Monarchie die Aufrechthaltung der gemeinsamen Bahnen ist: eines der Bindemittel, welche mit ihren eisernen Klammern die beiden Reichshälften fest aneinander halten; ihnen ist zunächst die Einheitlichkeit der bahnlichen Einrichtungen hüben und drüben zu verdanken, welche den Mangel eines gemeinsamen Eisenbahnamts leichter vermissen lässt. Dass gerade ein Oesterreichischer Minister an die Sprengung dieses Verbandes denken solle, ist unglaublich. Wir reproduciren daher auch nicht die daran geknüpften Mittheilungen.

Die Bosnathalbahn soll nach dem im Ungarischen Abgeordnetenhause angenommenen Gesetzentwurfe mit dem Maximalbetrag von 3 381 000 fl. ausgebaut werden. Nicht nur die Weiterführung der Strecke Zenica-Sarajevo, sondern auch Brod-Zenica selbst soll nach einem angenommenen Resolutionsantrage bald in eine normalspurige Bahn umgewandelt werden. Bekanntlich hat die Opposition in Oesterreich eine ganz entgegengesetzte Richtung vertreten; der Grund liegt in der Möglichkeit einer Durchsetzung der so sehr angestrebten Linie Sissek-Novi.

Zur Herabsetzung der Localtarife für Getreide und Mehl wurden die Oesterreichischen Bahnverwaltungen mittelst Erlass aufgefordert, in welchem der Handelsminister wörtlich sagt: „Indem ich gleichzeitig die betreffenden Landesbehörden beauftrage, im Wege der politischen Unterbehörden, insbesondere in den zunächst in Betracht kommenden Grenzbezirken über die Ursachen des berührten Uebelstandes (des schwachen Cerealientransportes) und die zu dessen Beseitigung geeigneten und leicht durchzuführenden Mittel Erhebungen zu pflegen, glaube ich schon jetzt die Aufmerksamkeit der Oesterreichischen Eisenbahnverwaltungen auf diesen Gegenstand lenken zu sollen, und lade die Verwaltungen ein, hierüber Studien einzuleiten und durch entsprechende Tarifmassnahmen, eventuell durch Ermässigung der Frachtsätze für Getreide, Mehl und Mahlproducte und etwa durch Erleichterung bei der Einlagerung, wo dies erforderlich ist, zur Hebung der inländischen Mühlenindustrie und möglichsten Beseitigung der Mehleinfuhr aus dem Auslande beizutragen. Ich darf ein thatkräftiges Entgegenkommen der Bahnverwaltungen umsomehr erwarten, als dieses auch im Interesse der Bahnen selbst gelegen ist, welchen sonst in vielen Fällen ein so bedeutendes Transportquantum theils ganz, theils für längere Strecken entgeht, und sehe der Bekanntgabe des in dieser Richtung gefassten Entschlusses in Bälde entgegen."

Pest-Semlin ist in erster, Ofen-Raab in zweiter Reihe fortdauernd das Object der Unterhandlungen mit mehreren Concessionswerbern bei der Ungarischen Regierung. Sie will aus Ofen-Raab eine grosse Transitlinie schaffen, daher auch Raab-Ebenfurt acquiriren und den Ausbau von Ebenfurt - Leobersdorf bei der Oesterreichischen Regierung durchsetzen, welcher Bau auch eine Bedingung der vorerwähnten Lostrennung der Ungarisch-Galizischen Bahn sein sollte. Die Umgehung Wiens durch diesen Bau wird aber denselben noch auf lange hinausschieben.

Folgende Localbahnen werden in Böhmen gegenwärtig projectirt. Die Prag-Duxer Eisenbahn hält es für geboten, eine Localbahn von ihrer Station Zlovitz nach Wellwarn zu führen. Der Bau wäre nicht kostspielig und kommt hinzu, dass die Zuckerfabriken dieses Rayons die Braunkohle hierdurch billig zu beziehen in der Lage wären. Die Staatsbahn ist ebenfalls geneigt, von der Station Kralup nach Wellwarn eine Linie zu führen. Ein grösseres Netz von Locallinien hat die Bauunternehmung Muzika & Co. zu bauen ins Auge gefasst. Die Frachtverträge sind abgeschlossen und die Länderbank hat die Finanziirung zugesichert. Um die Linie zur Zuckerfabrik nach Modran, welche an die Franz Josefbahn anschliessen soll und welche ebenfalls auf Basis eines Frachtvertrages ins Leben gerufen werden soll, bewerben sich die Oesterreichische Localbahngesellschaft und die Bauunternehmung Muzika & Co.

Der Bau der Trencsin-Silleiner Strecke der Ungarischen Staatsbahn (Waagthallinie) bildete in der Generalversammlung des Trencsiner Comitates den Gegenstand lebhafter Erörterungen. Es wurde nämlich der Bericht des zu diesem Zwecke entsendeten Ausschusses in Verhandlung gezogen und die Anträge desselben vollinhaltlich angenommen. Der Commissionsbericht ist an der Hand eines grossen Materiales bestrebt, den ministeriellen Ausführungen entgegen den Beweis zu erbringen, dass der Ausbau dieser Strecke nicht nur für das in erster Linie in Betracht kommende Oberland eine Lebensfrage bedeute, sondern auch für den internationalen Verkehr von grösster Wichtigkeit sei. Die Kosten der Ausführung glaubt die Commission reduciren zu können, wenn anstatt der bei der fünfmaligen Uebersetzung des Waagflusses projectirten Brücken nur ebensoviele Dampffähren in Anwendung kommen. Die Generalversammlung beschloss, sowohl die interessirten Gemeinden wie auch die übrigen Anrainer aufzufordern, behufs unentgeltlicher Ueberlassung des benöthigten Terrains ihre diesbezüglichen Erklärungen der Commission in kürzester Zeit zukommen zu lassen und die Municipien zu ersuchen, den Ausbau dieser für das Land wichtigen Linie durch Petitionen massgebenden Orts zu beschleunigen.

Im Eisenbahnclub hielt Prof. Tinter einen Vortrag über „Entfernungen auf der Erde im Verhältnisse zu jenen der Himmelskörper" und entrollte in klarer geistvoller Rede ein staunenerregendes Bild der himmlischen Körper, welches trotz der zahlreichen mathematischen Formelillustrationen spannend fesselte. Treffend bemerkte Präsident Obermayer: Der Vortragende habe es verstanden, uns dem Alltagsleben zu entrücken und in höhere Regionen zu führen, die uns mit solcher Bewunderung erfüllen, wie die Männer der Wissenschaft aller Zeiten.

Nachstehende Dividendenschätzungen pro 1881 sind dem „E. B." entnommen. Was die wichtigsten unserer Transportunternehmungen anbelangt, so wird die Nordbahn ungeachtet ihrer Mehreinnahmen schwerlich eine höhere Dividende vertheilen, als für 1879, denn ihre Direction verfolgt schon seit Jahren die Politik, einen Theil des Gewinnes zurückzuhalten. Die Oesterreichische Staatseisenbahngesellschaft hat schon im Vorjahre nur durch allerhand Künsteleien eine Dividende von 30 Frcs. zu zahlen vermocht. Wenn sie auch heuer von so traurigen Zwischenfällen, wie jenen von Szegedin, verschont geblieben ist, so werden ihre Einnahmen jene des Vorjahres doch nicht mehr erreichen. Die Karl Ludwigbahn wird nach buchhalterischer Richtigstellung der Ausweise wahrscheinlich gegen 1880 ein Plus der Einnahmen zeigen. Da die Reserve voll ist und auch die Specialreserven reichlich dotirt sind, so dürfte sie im Stande sein, etwa 17 fl., vielleicht etwas darüber, pro Actie zu zahlen. Die Böhmische Westbahn bewegt sich seit Jahren so ziemlich immer in demselben Rahmen und ihre Dividende wird deshalb auch gegen das Vorjahr keine grosse Variation erfahren. Von den beiden Nordwestbahnlinien steht so ziemlich fest, dass die Elbethalbahn 10 fl., die garantirte Linie 8 fl. an die Actionäre zahlen werde. Die beiden Mährischen Bahnen, die Centralbahn und die Grenzbahn, weisen kein erfreulicheres Ergebniss aus, als im früheren Jahre.

Siebenbürger Bahn. Die Generaldirection der Siebenbürger Bahn theilt uns mit, dass die ihre Bahn betreffende Notiz in No. 4 auf Seite 55 unserer Zeitung, wonach der Stempelbetrag pro Actiencoupon 28 kr. betrüge, dahin zu berichtigen sei, dass derselbe 2,8 kr. betragen habe. Die Redaction.

Italienische Correspondenz.

Der Eisenbahnenquêtecommission ist die Fristverlängerung von 3 Monaten, welche sie, wie wir in voriger Nummer mitgetheilt, für die Vollendung ihrer Arbeiten nachgesucht hatte, durch ein in der „Gazz. uff." veröffentlichtes Königliches Decret bewilligt worden.

Secundärbahnproject Pesaro-Macerata Feltria. Als Beispiel für die Constructionsverhältnisse einer Eisenbahn der einfachsten Art, welche von der Regierungscommission für die Classification der in Gemässheit des Gesetzes vom 29. Juli 1879 zu erbauenden Eisenbahnen als „Typus 5" bezeichnet wurde, erscheinen die nachstehenden, dem „Monitore de Str. f." entnommenen Notizen, betreffend das Eisenbahnproject Pesaro - Macerata Feltria, von Interesse.

Die projectirte Bahn soll von der Eisenbahnstation Pesaro (zwischen Rimini und Ancona am Adriatischen Meere) abzweigen, und durch die Thäler des Foglia und der Aspa führend, Pesaro mit Macerata Feltria verbinden. Als Spurweite ist das für den betreffenden Typus festgesetzte Mass von 0,70 m angenommen; die ganze Länge der Bahn ist 54 km, wovon nach dem Projecte bei 41,7 km die gewöhnliche Fahrstrasse für die Anlage der Eisenbahn mitbenutzt werden soll, während für den Rest von 12,3 km ein besonderer Bahnkörper herzustellen ist. Der kleinste Curvenradius ist auf 40 m festgesetzt. Als Maximalneigungsverhältniss kommt 38 auf 1 000 (1 : 26,3) vor. Es liegen von der ganzen Bahn: in der Horizontalen und in Neigungen bis 1 : 100 = 27,6 km, in Neigungen von 1 : 100 und 1 : 50 = 13,2 km, 1 : 50 und 1 : 33,3 = 10,0 km, 1 : 33,3 und 1 : 28,3 = 2,8 km, 1 : 28,3 und 1 : 26,3 = 0,4 km, Summa 54,0 km.

Der Oberbau soll aus Vignolschienen von 12 kg Gewicht pro laufenden Meter bestehen, die Schienen sollen auf eichenen Querschwellen, welche 0,70 m von einander entfernt liegen, gelegt werden. Ueberall da, wo das Geleis auf die gewöhnliche Fahrstrasse zu liegen kommt, ist die Ausführung einer geeigneten Ein-

friedigung zur Trennung des für das Landfuhrwerk freigelassenen Raumes der Strasse von der Eisenbahn vorgesehen.

Die Baukosten sind veranschlagt auf 1 536 000 Lire, die Kosten für Beschaffung der Betriebsmittel auf 324 000 Lire, so dass die Gesammtkosten 1 860 000 Lire oder pro Kilometer rot. 34 500 Lire (ca. 27 600 *M*) betragen würden.

Zum Zwecke der Ausführung haben die interessirten Communen sich als Consortium constituirt; das im Auftrage desselben ausgearbeitete Project ist zunächst der Regierung behufs Erlangung einer Staatssubvention in Gemässheit des Gesetzes vom 29. Juli 1879 vorgelegt worden.

Eisenbahnrecht.

v. O. **Charakter der Eisenbahn als eines öffentlichen Weges — Schadensersatz aus Entwerthung benachbarter Grundstücke.** „Die mit Genehmigung der Staatsregierung, also publica autoritate angelegten Eisenbahnen haben, weil sie für den öffentlichen Verkehr bestimmt sind, wie die Landstrassen, den rechtlichen Charakter eines öffentlichen Weges, gleichviel ob sie vom Staate selbst oder von einem Privaten mit Genehmigung des Staates erbaut werden. Denn die Eigenschaft einer via publica wird lediglich durch ihre Zweckbestimmung, d. h. durch ihre Bestimmung für den gemeinen Gebrauch bedingt, weshalb auch Eisenbahnen, die im Privateigenthum stehen, unter diesen Begriff fallen. — Im vorliegenden Falle erscheint der Badische Fiscus, der mit Genehmigung der Hessischen Staatsregierung die fragliche Eisenbahn theilweise auf diesseitigem Staatsgebiet erbaute, als Privater. — Wenn nun auch der Ersatz eines durch die Anlegung einer solchen via publica einem angrenzenden Grundstück zugefügten Schadens nicht mit der sog. Klage ex lege Aquilia verfolgt werden kann, weil diese Klage wesentlich einen widerrechtlich zugefügten Schaden voraussetzt, bei einer mit Staatsgenehmigung angelegten Eisenbahn aber diese Voraussetzung der Widerrechtlichkeit wegfällt, so muss doch, nach den Grundsätzen des öffentlichen Rechts, wie sie sich aus Gründen der nach der Natur der Sache bedingten Rechtsnothwendigkeit in Theorie und Praxis ausgebildet haben, der Grundsatz als feststehend anerkannt werden, dass der Staat oder Private, welche einen öffentlichen Weg anlegen oder verändern, verpflichtet sind, die durch die Anlage verursachte Beschädigung eines anliegenden Grundstücks mit entsprechendem Geldäquivalent zu ersetzen; es ist dies ein in der Rechtsprechung der Gerichte, namentlich auch der Hessischen Gerichte, vielfach und unwandelbar anerkannter Rechtssatz. — Da nun im vorliegenden Falle feststeht, dass die Kläger in Folge der an ihrem als Steinbruch benutztem Grundstücke hinziehenden Eisenbahn an der Benutzung des Grundstücks zu diesem Zwecke gehindert sind, sowie dass im Interesse der Beseitigung der Gefährdung des öffentlichen Eisenbahnverkehrs den Klägern diese Benutzung gerichtlich verboten wurde, so ist es gewiss, dass die Eisenbahnanlage die Ursache des Schadens ist, welcher den Klägern als Folge der eingetretenen Unmöglichkeit der Benutzung des Grundstücks als Steinbruch durch dessen Entwerthung entstanden ist. — Die Erwägung des Vorderrichters, dass die Kläger einen Theil des Grundstücks, insoweit es in die Eisenbahnlinie fällt, durch freiwilligen Verkauf an den Badischen Fiscus abgetreten haben, ist hiernach völlig unerheblich, da das Recht auf Entschädigung der Kläger, bezl. die Entschädigungspflicht des Fiscus auch dann bestanden haben würde, wenn die Kläger gar keinen Theil des Grundstücks an den Fiscus abgetreten hätten. — Uebrigens ist auch der angeführte Grund an sich unrichtig, denn nach Art. 1 des Gesetzes über die Abtretung von Privateigenthum zu öffentlichen Zwecken von 1821 kann Jeder, der sein Eigenthum zu öffentlichen Zwecken abtritt, unbedingt volle Entschädigung verlangen, gleichviel, ob die Abtretung, wie Art. 2 vorsieht, durch freiwillige Uebereinkunft erfolgt, oder ob er nach Massgabe der Art. 3 u. ff. auf dem gesetzlich vorgeschriebenen Wege zwangsweise zur Abtretung genöthigt wird. In beiden Fällen gilt das Princip des Art. 1 und aus diesem Princip folgt, dass der Private, welcher einen Theil seines Grundstücks freiwillig abgetreten hat, als Entschädigung den Minderwerth verlangen kann, welcher durch die Anlage der Eisenbahn in Ansehung des in seinem Eigenthum verbliebenen Theiles entstanden ist, wie dies vielfach in ähnlichen Eisenbahnprocessen durch die Gerichte ausgesprochen wurde. Dieser Ersatz bildet einen Theil der nach dem Gesetz berechtigten vollen Entschädigung". (Erk. d. I. Civilsen. des Ober-Land.-Ger. zu Darmstadt v. 23. Juni 1880 in S. d. Wittwe u. Erben d. S. wider den Badischen Eisenbahn-Fiscus. U. 170/80; Archiv f. practische Rechtswissensch. III. F. Bd. I. S. 155 ff.)

Heberlein'sche Frictionsschnellbremse.

Auf der Königlichen Militäreisenbahn fanden in Gegenwart Sr. Excellenz des Generalfeldmarschalls Grafen von Moltke, des Vorsitzenden des Königlich Preussischen Eisenbahncommissariats Berlin, eines Vertreters des Reichseisenbahnamtes und eines grossen Theiles des Offiziercorps des Königlichen Eisenbahnregimentes Probefahrten mit einem mit der neuesten Heberleinschen selbstthätigen Frictionsschnellbremse ausgerüsteten Zuge statt. Die Versuche erstreckten sich auf nahezu alle Fälle und Modalitäten, unter welchen die schnelle und zuverlässige Wirkung der Bremsen besonders wichtig ist; unter Anderm wurde auch die Trennung eines Zuges durch Kuppelungsbruch und dergleichen während der Fahrt zur Darstellung gebracht. — Der General von Moltke, sowie die übrigen anwesenden Herren waren von den Resultaten der Versuche sehr befriedigt, und wurde hier, wie bereits auf verschiedenen anderen Bahnen, wiederum der Beweis geliefert, dass die Heberlein'sche Frictionsbremse in ihrer neuesten Construction eine ebenso einfache als vollkommene und zuverlässige selbstthätige Eisenbahnbremse ist. Es steht daher zu hoffen, dass aus dem seit Jahren andauernden Wettkampfe zwischen der Heberlein'schen, den Englischen und Amerikanischen Bremsen die Deutsche Erfindung siegreich hervorgehen wird. (Leider ist Heberlein, wie die Zeitungen melden, vor Kurzem gestorben. Die Red.)

Das Flugproblem.

(Nach einem Vortrage des Ingenieurs P. W. Lippert der Kaiserin Elisabeth Westbahn im Oesterr. Ingenieur- und Architectenverein.)

Auf die Möglichkeit anderer Communicationen als der gegenwärtig vollkommensten — der Eisenbahnen — sollten deren Organe doch zeitweilig einen Blick werfen. Der genannte Verein widmet dem Flugproject eine ernste Aufmerksamkeit und hat dafür eine eigene Fachgruppe für Flugtechnik gegründet. Dasselbe klingt nicht so abenteuerlich, wenn man die darüber gehaltenen Vorträge anhört. Einen solchen glauben wir unseren Lesern deshalb auszugsweise nachstehend auch mittheilen zu sollen.

Der Vortragende bot eine klare Darlegung der Ursachen, warum volle drei Generationen seit Montgolfier keine weiteren Erfolge an dem hochinteressanten Flugproblem erzielten.

Er wies zuerst nach, dass ein Ballontrain reichlich 4 mal schwerer und 1 000 mal voluminöser als ein gut construirter Flugapparat ohne Ballon sei und dass es überhaupt unseren jetzigen, dem Wolkenzuge ausdrücklich entgegen gerichteten Flugzwecken geradezu widerstreite, mit einer in einen Ballon eingekapselten Wolke und noch dazu in solchen Höhen gegen den Wind anzukämpfen, in welchen viel stärkere Windströmungen entfesselt sind, als unsere Anemometer auf der Erdoberfläche anzeigen. Da also zu Gunsten des Ballonflügels weder ein geringerer Reisewiderstand, noch die Benutzung vortheilhafterer Luftströmungen sprechen (indem ja auch die Seitenwinde ähnlich den conträren Winden der Annäherung ans Reiseziel entgegenwirken), so hat man einen ideellen Vortheil der Ballone gesucht und eine mysteriöse Gleichgewichtsarbeit angenommen, welche schon bei der Gaserzeugung aufgespeichert werde, um dann, wenn die Gasrakete längst abgebrannt und der Ballon gefüllt ist, diesem die Eigenschaft eines Reiseerleichterers, trotz Mehrgewicht und Mehrvolumen, zu verleihen.

Die alten Flugtechniker haben dieser Grossvätertheorie entsprechend auch eigene Schwebemechanismen und erst in zweiter Linie die Rudermaschinerie ins Auge gefasst, und damit in allerlei practischen Formen den Nonsens vertreten: Fliegen sei gleich Schweben plus Fliegen.

Die neuere Schule der Flugtechnik wendet sich daher der Erkenntniss zu, dass vogelartige Flieger zwar durch Schlag die Lufttheilchen unter den Flügeln zu einem tragenden Luftpolster verdichten müssen, dass aber dieser Schlag eben nichts weiter ist, als der für die Zwecke des Vorwärtsruderns ohnehin unerlässliche Ruderschlag, so dass also Flugmaschinen eben auch nur wie andere Maschinen Mechanismen repräsentiren zur Umsetzung mechanischer Arbeit (hier des aufgebotenen Rudereffectes) in eine passendere andere Combination (hier aus der Schlagrichtung in die Fahrrichtung).

Diese Umsetzung wird nun nach dem Programm der alten Schule auf einem so unöconomischen Umwege erzielt, dass der Vortragende an mehreren Beispielen, namentlich durch die Zerlegung der Schraubenpropeller in rundlaufende Drachen, den Beweis führen konnte, wie sogar die besseren unter diesen Constructionen, jene à la Foreanini(?), drei mal mehr Arbeit zum Fluge aufbrauchen, als bei derselben Flügelgrösse zur Reise nach Vogelart nothwendig wäre.

Die blosse Empirie tappte bisher ohne vorausgegangene Klarlegung der Flugtheorie um so rathloser im Dunkeln umher, als ihr selbst die einfachsten theoretischen Fingerzeige vorenthalten blieben, wie z. B. das Rechnungsergebniss, dass das Flügelgewicht niemals mehr als $^1/_3$ des Gesammtgewichts eines Fliegers betragen dürfe, dass aber bis zu dieser Grenze jede — nur immer erreichbare — Flächenvergrösserung der Flügel ohne alle Klappenkünsteleien u. dgl. anzustreben sei.

Ein vorgezeigtes Flügelmodell, 3 kg schwer bei reichlich 12 qm Tragfläche, diente dem Vortragenden zur Veranschaulichung

bei dem Beweise, dass das Einheitsgewicht einer Trägerconstruction keineswegs relativ um so grösser werde, auf je mehr Elemente und dem zufolge auf je mehr Unterstützungspunkte, also auf je grössere Flächen man die zu tragende Last vertheilt.

Weitere Experimente von principieller Wichtigkeit über die Räthselfragen des Fluges wurden für einen späteren Vortrag desselben Redners zugesagt.

Personal-Nachrichten.

Rechte Oderufer Bahn. Am 18. d. Mts feierte in Breslau der Geheime Regierungsrath Herrmann Grapow, Vorsitzender der Direction der Rechte Oderufer Eisenbahn, sein 25 jähriges Dienstjubiläum.

Preussische Staatsbahnen. Dem Mitgliede der Königlichen Direction der Köln-Mindener Eisenbahn, Eisenbahndirector Bail zu Köln, ist die nachgesuchte Entlassung aus dem Staatseisenbahndienste Allerhöchst ertheilt worden. Versetzt sind: der Eisenbahndirector Gerlach, bisher in Bromberg, nach Köln als Mitglied der Königlichen Direction der Köln-Mindener Eisenbahn daselbst; der Regierungsassessor Paul Meyer, bisher in Breslau, nach Köln als Hülfsarbeiter bei derselben Direction, und der Regierungsassessor Dr. Joesten, bisher in Kattowitz, nach Elberfeld als Hülfsarbeiter bei der Königl. Eisenbahndirection daselbst.

Der am 20. December 1880 in Köln verstorbene Maschinenmeister der Köln-Mindener Eisenbahn, **Julius Rohde** (geb. in Löbau den 17. November 1823), ist in weiteren Kreisen durch seine hervorragende Betheiligung an den unter Leitung des Oberbau- und Geh. Regierungsraths Lohse in Köln in den Jahren 1868 bis 1872 ausgeführten Bau der Harburg Hamburger Bahn und des Bahnhofes Hamburg (Venlo-Hamburg) rühmlichst bekannt geworden. Er ist der Constructeur des eisernen Ueberbaues der dortigen grossen Elbbrücken, deren Trägersystem von Lohse angegeben ist; ferner der Constructeur der Eisenbahndrehbrücke und der sehr ausgedehnten hydraulischen Krahnanlagen, sowie der hydraulischen Kippvorrichtung zum Entladen der Kohlenwagen auf dem Bahnhofe zu Hamburg. Diese letzteren Constructionen, welche bis in ihre Einzelheiten Rohde's eigenstes Werk sind, haben in langjährigem Betriebe noch keinen Mangel gezeigt und dürfen daher als mustergültige Constructionen hingestellt werden. Dieselben haben übrigens auch mancher nachfolgenden Ausführung bereits als Vorbild gedient. In den letzten Jahren beschäftigte er sich eingehend mit der Frage einer zweckmässigeren Ueberführung der Kohlen aus den Eisenbahnfahrzeugen in hochbordige Seeschiffe für Hamburg, und beendete vor Kurzem die detaillirte Ausarbeitung eines Projectes zur Lösung dieser ebenso schwierigen als wichtigen Frage. — Ausser an den obigen Arbeiten ist Rohde noch bei der Bauausführung der Weichsel- und Nogatbrücken bei Dirschau und Marienburg (1850 bis 1857) und der Rheinbrücke bei Köln (1857 bis 1858) thätig gewesen. Im September 1880 wurde er durch den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten zum Vorsteher des maschinentechnischen Büreaus der Königlichen Direction der Köln-Mindener Eisenbahn nach Köln berufen; jedoch nur kurze Zeit war es ihm vergönnt, dem neuen Amte sich zu widmen. — Die Maschinentechnik des Eisenbahnbaues verliert in Rohde einen ihrer bedeutendsten Vertreter. (Deutsche Bauztg.)

Miscellen.

Nach der „Eisenbahn" wurden im verflossenen Jahre auf Französischen Eisenbahnen **Waggons mit Reservoirs zum Weintransport** mit einem Fassungsraum von 100 hl verwandt, um die Kosten für die Gebinde und den bei Eisenbahntransporten unvermeidlichen Gewichtsverlust (das Caliren) zu vermeiden.

Das Project einer Schiffseisenbahn über den Isthmus von Panama ist dadurch in ein neues Stadium getreten, dass Capitain Eads, der Verfechter dieses Unternehmens, von der Regierung die Erlaubniss zur Anfertigung der speciellen Vorarbeiten erhalten hat. Wie der „Engineering" meldet, dürfte ein Zeitraum von 2 Monaten hinreichen, die beste Route festzustellen. Dem Resultat dieser Vorarbeiten wird in Amerika mit dem höchsten Interesse entgegengesehen.

M. M. Freiherr von Weber. Unter den 6 Ehrenmitgliedern, welche die „American Society of Civil-Engineers" im Jahre 1880 erwählt hat, befindet sich auch der kürzlich zum Geh. Regierungsrath ernannte M. M. Freiherr von Weber. Von Ausländern sind nur vier mit dieser Auszeichnung bedacht worden: der Engländer Sir John Hawkshaw, der Franzose E. Malézieux, der Holländer Justin und unser berühmter Landsmann. F. W.

Internationale Ausstellung für Electricität.

In Paris findet im Juli dieses Jahres, wie bereits mitgetheilt worden, eine internationale Ausstellung für Electricität statt. An dieser Ausstellung wird sich auch Deutschland, und zwar in hervorragender Weise betheiligen. Vor einigen Tagen fand im Posten- und Telegraphenministerium zu Paris eine Versammlung der mit der Einrichtung der exposition internationale d'electricité betrauten Commission unter dem Vorsitze des Ministers Cochery statt. Der als Generalcommissar designirte Deputirte Berger, welcher bei der letzten grossen Weltausstellung dieselben Functionen versah und hierbei die Anerkennung aller Betheiligten fand, entwickelte im Einzelnen, welche Vorbereitungen bereits getroffen wären. Von besonderem Interesse war der Hinweis, dass die Ausstellung Gelegenheit bieten würde, das System der electrischen Eisenbahnen näher kennen zu lernen. Von den letzteren werden einige, wie Herr Berger hervorhob, auf ebener Erde errichtet, ebenso wird eine andere auf einem Viaduct von dem Deutschen Hause Siemens angelegt. Die letztere wird von dem Quai de la Conférence ausgehen und am Fusse einer Treppe der ersten Etage des Palais de l'Industrie ausmünden, nachdem sie das letztere in seiner ganzen Länge durchlaufen hat. Nicht minder grossartige Experimente werden mit der electrischen Beleuchtung gemacht werden. Die hierbei zur Verwendung gelangende Kraft soll im Ganzen 800 Pferdekraft betragen. Ausser Deutschland haben bereits England, Belgien, Spanien, die Vereinigten Staaten, Italien und die Schweiz sich bereit erklärt, der Einladung zu der Exposition internationale d'électricité zu entsprechen.

Das Telephon in Württemberg.

In der Stadt Stuttgart wollte eine der bekannten Unternehmungen schon vor längerer Zeit telephonische Verbindungen einrichten; dieses Unternehmen ist aber unter dem Hinweis auf die gesetzlichen Bestimmungen, nach welchen es in Württemberg ein Vorrecht des Staates ist, derartige Einrichtungen ausschliesslich zu betreiben, alsbald untersagt worden. Nunmehr soll die Telephonie in genannter Stadt von Seiten des Staates eingerichtet werden. Die Königliche Telegraphendirection hat an die bedeutenderen Geschäftsfirmen etc. ein Schreiben erlassen, des Inhalts, es sei beabsichtigt, in der Stadt Stuttgart und ihrer näheren Umgebung telephonische Verbindungen zwischen öffentlichen Gebäuden und Privathäusern sowohl unter sich als mit einem centralen Umschaltungsapparat und durch diesen mit dem Haupttelegraphenbureau herzustellen und mit den nöthigen Apparaten, deren Auswahl noch von weiterer Prüfung der Leistungsfähigkeit der verschiedenen Systeme abhänge, auszustatten. Diese Einrichtungen sollen sodann gegen Entrichtung einer jährlichen Gebühr an Behörden und Private zur Benutzung überlassen werden. Mittelst derselben würde jeder Theilnehmer in den Stand gesetzt, sich während der üblichen Geschäftsstunden jederzeit durch Vermittlung des centralen Umschaltungsapparats mit jedem anderen Theilnehmer direct in mündlichen Verkehr zu setzen, ebenso der Telegraphenstation auf telephonischem Wege Mittheilungen zukommen zu lassen, welche an einen beliebigen Empfänger in loco oder telegraphisch nach einem anderen Orte befördert werden sollen. Auch unmittelbare Leitungen ohne Berührung des centralen Umschaltungsapparates, z. B. zwischen Privatwohnung und Geschäftslocal, anzulegen und zu unterhalten, ist die Verwaltung bereit.

Die Bedingungen der Theilnahme an diesen Einrichtungen sind folgende:

1. Die jährliche Gebühr für die Benutzung einer Leitung zwischen dem centralen Umschaltungsapparat und dem Geschäftslocal oder der Wohnung des Theilnehmers, für die Benutzung des in diesen Localen aufzustellenden telephonischen Apparats, sowie für die Bedienung des Umschaltungsapparats, beträgt, wenn die herzustellende Leitung bis zu 2 km lang ist, 200 *M.*, bei längerer Leitung erhöht sich die jährliche Gebühr für jeden weiteren Kilometer Leitung oder einen Theil desselben um 50 *M.*

2. Wenn ein und derselbe Besitzer verschiedene Stellen innerhalb des Stadtbezirks mit dem Centralumschaltungsapparat durch eine gemeinsame Leitung verbunden wünscht, so erhöht sich die Gebühr für jede Zwischenanstalt um 100 *M.*

3. Für die telephonische Verbindung von zwei oder mehreren Localen desselben Theilnehmers unter einander ohne Berührung des Umschaltungsapparats ist zu bezahlen bei einer Leitungslänge bis zu 2 km jährlich 120 *M.*, bei längeren Leitungen für jeden weiteren Kilometer oder einen Theil desselben mehr 50 *M.*

4. Den vorstehend unter 1—3 erwähnten Gebühren treten die Selbstkosten der Telegraphenverwaltung für diejenigen Entschädigungen hinzu, welche etwa in einzelnen Fällen für die Benutzung von Privatgrundstücken zu den Leitungen und zur Anbringung der Leitungsstützpunkte zu bezahlen sein sollten.

Die Zahlung der Jahresbeiträge hat jährlich im Voraus zu erfolgen.

Etwaige Unterbrechungen begründen nur dann einen Anspruch auf Rückerstattung der Gebühr für den betreffenden Zeitraum, wenn die Unterbrechung mindestens 4 Wochen ununterbrochen dauert.

Ein bezüglicher Vertrag wird bei Leitungen unter 2 km mindestens auf die Dauer von 2 Jahren, bei längeren Leitungen auf die Dauer von 4 Jahren abgeschlossen. Wofern 3 Monate vor Ablauf der Vertrag von keiner Seite gekündigt wird, wird eine Verlängerung um 1 Jahr angenommen, so wird es dann von Jahr zu Jahr gehalten.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Tarif-Bekanntmachungen.

I. Localtarife.

Erste Ungarisch-Galizische Eisenbahn. K. K. Dniesterbahn. Erzherzog Albrechtbahn. K. K. Tarnów-Leluchower Staatseisenbahn. Mit 1. Februar 1881 tritt ein neuer **Localtarif** in Wirksamkeit, welcher sowohl für die Erste Ungarisch-Galizische Eisenbahn und die von ihr betriebene K. K. Dniester- und Tarnów-Leluchower Staatseisenbahn, als auch für die Erzherzog Albrechtbahn Giltigkeit hat.

Exemplare dieses Tarifes können in allen Stationen und in den commerciellen Bureaux der oben genannten Bahnen gegen Erlag des Betrages von 1 fl. bezogen werden. Wien, am 15. Jänner 1881. Die Direction. (Nachdruck wird nicht honorirt.) (280)

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Vom heutigen Tage ab kürzen wir bei allen Transporten, welche von Stationen der Rheinischen-, Köln-Mindener-, Bergisch-Märkischen-, Dortmund-Gronau-Enscheder-, Westfälischen und der Aachen-Jülicher Bahn mit der Routenvorschrift im Frachtbriefe „via Heidelberg" für die auf der rechten Rheinseite gelegenen und „via Mannheim" für die auf der linken Rheinseite gelegenen Rheinisch-Westfälischen Stationen auf unserer Station Basel eintreffen und bei Gütersendungen, welche auf unserer Station Basel nach Stationen der vorgenannten Bahnen aufgegeben werden — die tarifmässige Fracht um 10 ₰ pro 100 kg. Soweit dieser Betrag nicht bei der Frachterhebung oder Weiterrechnung in Basel abgesetzt werden kann, erfolgt die Auszahlung desselben auf Vorlage der Originalfrachtbriefe bei diesseitiger Stelle. Karlsruhe, den 10. Januar 1881. Generaldirection. (269)

Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen. Nachtrag VII zu Heft 11 unseres **Localgütertarifs**, ermässigte Taxen zwischen Alt-Münsterol Grenze und Stationen der Linie Mülhausen-Basel enthaltend, tritt am 20. d. Mts. in Kraft. Strassburg, den 17. Januar 1881. Kaiserliche Generaldirection. (323)

Vom 1. Februar d. J. ab findet directe Abfertigung von **Eil-** und **Stückgütern von und nach der Haltestelle Prödel** statt. Ueber die Höhe der Sätze ertheilen die Expeditionen auf den betreffenden Stationen Auskunft. Magdeburg, den 18. Januar 1881. Königliche Eisenbahndirection. (328)

II. Tarife für directe Verkehre mit besonderen Namen.

Deutsch-Italienischer Verband. In der Waarenclassification zum Deutsch-Italienischen Gütertarif vom 1. October 1880 treten fortab **bezüglich der Italienischen Strecken** folgende Aenderungen ein.

Steingut (Majolika-Waaren) bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg (bezw. im Falle der Verwendung Italienischer Wagen von mindestens 8 000 kg) pro Wagen oder Frachtzahlung hierfür Classe 18 statt 13.

Glaswaaren, ordinäre (einschliesslich Hohlglas) einfach in Stroh verpackt und lose verladen, bei Aufgabe von mindestens 6 000 kg pro Wagen oder Frachtzahlung hierfür Classe 17. Berlin, den 15. Januar 1881. Die Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahngesellschaft. (321)

Mit dem 1. Februar cr. tritt der dritte Nachtrag zum **Deutsch-Polnischen Verbandsgütertarif**, Theil II, in Kraft. Derselbe enthält:

a) eine Ergänzung der Bestimmungen zu § 54 (Nachnahme und Provision),

b) Bestimmungen über die Beförderung von Fahrzeugen aller Art.

Exemplare dieses Nachtrages sind zum Preise von 0,05 ℳ pro Stück bei den Verbandstationen käuflich zu haben. Bromberg, den 11. Januar 1881. Königliche Eisenbahndirection als geschäftsführende Verwaltung. (331 J)

K.K. privilegirte Oesterreichische Nordwestbahn. Mit 1. Februar d. J. resp. mit dem Beginne der Elbe-Schifffahrts-Saison 1881 tritt ein neuer Tarif für den **Elbe-Umschlags-Verkehr** zwischen den Umschlagsplätzen **Laube** bei Tetschen der Oesterr. Nordwestbahn und **Tetschen**, Landungsplatz der **Böhmischen Nordbahn** einerseits und Stationen der **Kaiser Ferdinands-Nordbahn**, der **Kaiser Franz Josef-Bahn**, der **Oesterr. Staats-Eisenbahn**, sowie der **Turnau-Kralup-Prager Bahn** und **Oesterr. Nordwest-** und **Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn** andererseits in Kraft.

Dieser neue Tarif enthält nunmehr directe Frachtsätze für alle Classen und demgemäss auch eine complete Waaren-Classification.

Exemplare desselben liegen in allen betheiligten Stationen sowie auch bei den Verwaltungen der oben angeführten Eisenbahnen zur Einsichtnahme auf und können speciell von der Betriebsdirection der Oesterr. Nordwestbahn bezogen werden. Wien, am 14. Jänner 1881. Die General-Direction. (310)

Die im **Norddeutsch-Sächsischen Verbande** z. Zt. massgebenden Frachtsätze zwischen Altona und Ottensen einerseits und Bodenbach, Tetschen, Eger, Franzensbad und Reitzenhain andererseits werden vom 20. Januar c. ab für Sendungen, welche die letztgenannten Stationen nur transitiren, um 0,09 ℳ in Eilgut, 0,06 ℳ in der Stückgutclasse und in Classe A1 resp. um 0,04 ℳ in den übrigen Tarifclassen und Specialtarifen gekürzt. Dresden, am 14. Januar 1881. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung. (311)

Nord-Ostsee-Hannover-Thüringischer Verbands-Güter-Verkehr. Die für nachstehende Industrieartikel des Thüringer Waldes: „Bleistifte, leonischer Draht, Farben, Griffel, Glaswaaren, Märbel, Porzellan, Schiefertafeln, Spielwaaren, Stores oder Holzdrahtwaaren" im Verkehr mit den Nord- und Ostseehäfen seither bei Auflieferung in Quantitäten von 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief oder Zahlung der Fracht für dieses Gewicht bestandenen Ausnahmefrachtsätze treten mit dem 1. März c. ausser Kraft.

Es bleiben fernerhin Ausnahmesätze für den Verkehr mit den Nord- und Ostseehäfen nur noch für folgende Industrieartikel: „Spielwaaren, leonischer Draht, Farben, Griffel, Schiefertafeln und Märbel" und zwar nur für Quantitäten von 5 000 kg oder Frachtzahlung für dieses Gewicht bestehen.

Auskunft ertheilt bis zum Erscheinen der bezüglichen Tarifnachträge unser Tarifbureau. Erfurt, den 14. Januar 1881. Namens der Verbandsverwaltungen die Direction der Thüring. Eisenbahn-Gesellschaft. (326)

Auf Seite 74 des **Nachtrags III** zum **Rheinisch-Westfälisch-Thüringischen Verbandstarif** sind die Frachtsätze für den Verkehr zwischen Meiningen und Barmen (Ober-) Rhein. sowie Meiningen und Bochum Rhein. im Specialtarif III irrthümlich mit 1,00 ℳ declarirt, während dieselben 1,15 ℳ betragen.

Die Berichtigung dieser Sätze auf 1,15 ℳ tritt mit dem 1. März 1881 in Kraft. Elberfeld, den 17. Januar 1881. Königliche Eisenbahndirection als geschäftsführende Verwaltung. (317)

Hessische Ludwigsbahn. Mit dem 1. Februar cr. kommt für den **Schlesisch-Südwestdeutschen Verbandsverkehr** ein neuer Tarif zur Einführung. Derselbe enthält gegen den seitherigen Tarif theils Ermässigungen, theils Erhöhungen. Soweit Erhöhungen eintreten, bleiben die alten Taxen bis 1. März cr. in Giltigkeit. Mainz, den 18. Januar 1881. In Vollmacht des Verwaltungsrathes: Die Specialdirection. (330)

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Zu den Südwestdeutschen Tarifheften 6 und 8 ist ein Anhang erschienen, enthaltend Entfernungszahlen und Routenzeichen für verschiedene Relationen, welche für den Fall der Unterbrechung des Verkehrs über die Schiffbrücken bei Maxau bezw. bei Speyer Anwendung finden. Näheres ist bei den betreffenden Verbandstationen zu erfahren. Karlsruhe, den 19. Januar 1881. Generaldirection der Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen. (327)

Hessische Ludwigsbahn. Am 20. Januar a. cr. tritt der **9. Nachtrag zu Tarifheft 9** des **Südwestdeutschen Verbandes** in Kraft. Derselbe enthält theilweise veränderte Frachtsätze zwischen unseren Linksrheinischen Stationen einerseits und der Station Mannheim, Badische Bahn andererseits. Nähere Auskunft ertheilen die Stationen sowie unser Tarifbüreau, von welchem auch Exemplare à 5 ₰ pro Stück bezogen werden können. Mainz, den 19. Januar 1881. In Vollmacht des Verwaltungsrathes: Die Specialdirection. (329)

Am 1. Februar 1881 tritt ein **neuer Transittarif** für den Verkehr zwischen Stationen der **K. K. priv. Oesterreichischen Staatseisenbahngesellschaft**, der **K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn** und der **Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn** einerseits und **Prag** (Station der K. K. priv. Böhmischen Westbahn), dann Prag (Bubna), Prag (Smichov) und **Kralup** (Stationen der K. K. a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn) in Wirksamkeit.

Durch diesen Tarif werden der Transittarif vom 1. August 1879 nebst Nachtrag I vom 10. Juli 1880 für den Verkehr mit Prag (Böhmische Westbahn), ferner die Tarifsätze und besonderen Bestimmungen der Gruppe D, dann die Tarifsätze der Gruppe E des Nachtrages I zum Anhange zu Heft I des Tarifes für den Oesterreichischen Eisenbahnverband, giltig vom 5. August 1879, aufgehoben.

Der neue Transittarif findet unter den demselben beigefügten Tarifbestimmungen und Ausnahmen für den directen Verkehr nach Bayern und darüber hinaus sowohl bei Verwendung directer Frachtbriefe als auch bei Adressirung an eine Mittelsperson in Prag resp. Kralup behufs Reexpedition nach dem Auslande Anwendung.

Exemplare des Transittarifes erliegen bei den unterzeichneten Bahnverwaltungen zur Einsicht auf und können daselbst bezogen werden. Prag und Wien, am 15. Januar 1881. Direction der K. K. priv. Böhmischen Westbahn. Generaldirection der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn. Generaldirection der K. K. priv. Kaiser Franz-Josefbahn. Generaldirection der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn. Generaldirection der K. K. priv. Oesterreichischen Staatseisenbahngesellschaft. Direction der K. K. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn. (320)

Thüringische Eisenbahn. Im **Thüringisch - Bayerisch - Württembergischen** Verbande kommen für die Stationen Aschaffenburg und Gemünden der Bayerischen Staatsbahn am 20. Januar cr. theilweis ermässigte Frachtsätze zur Einführung. Dagegen werden mit 1. März cr. für die genannten Stationen sowohl, als auch für die Stationen Amorbach, Heigenbrücken, Karlstadt, Laufach, Lohr, Miltenberg, Partenstein der Bayerischen Staatsbahn zum Theil erhöhte Sätze eingeführt werden.

Der bezügliche Tarifnachtrag ist demnächst bei den Verbandsexpeditionen käuflich zu haben, bis dahin ertheilt unser Tarifbureau Auskunft. Erfurt, den 14. Januar 1881. Die Direction. (314)

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Mit 1. Februar d. J. resp. mit Beginn der diesjährigen Elbe-Schifffahrtssaison tritt der am 15. März 1880 für die Dauer der Elbe-Schifffahrtssaison 1880 zur Einführung gebrachte **Uebernahmetarif** sowie der hierzu gehörige **Nachtrag I** vom 15. Mai 1880 und der **Nachtrag II** vom 25. October 1880 für den Verkehr zwischen **Dresden-Elbequai** einerseits und Stationen der **a. priv. Kaiser Ferdinands Nordbahn**, der **K. K. priv. Kaiser Franz-Josefbahn**, der **K. K. priv. Oesterreichischen Staats-Eisenbahngesellschaft**, der **K. K. priv. Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn**, sowie der **Oesterreichischen Nordwestbahn** und **Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn** andererseits wieder in Kraft. Wien, am 17. Januar 1881. Die Generaldirection. (319)

III. Tarife für andere directe Verkehre.

Am 20. d. Mts. tritt ein **neuer Tarif** für die **Beförderung von Leichen, Equipagen** und anderen **Fahrzeugen**, sowie von **lebenden Thieren** (excl. Hunden) im directen Verkehr zwischen Stationen der **Berlin-Görlitzer** Eisenbahn einerseits und Stationen der **Halle - Sorau - Gubener, Cottbus-Grossenhainer** und **Märkisch-Posener** Eisenbahn andererseits in Kraft, durch welchen die directen Abfertigungen des früheren Tarifs vom 1. September 1878 in einer grösseren Anzahl von Relationen beschränkt werden.

Auskunft ertheilt unser Verkehrsbureau. Berlin, den 19. Januar 1881. Königliche Eisenbahn-Direction. (333 J)

Für Roheisentransporte ab **Burgsolms** nach **Ehrenfeld** via **Wetzlar-Köln** tr. tritt vom 15. d. Mts. ab der directe Ausnahmefrachtsatz von 51 ℳ pro 10 000 kg in Kraft. Frankfurt a/M., den 14. Januar 1881. Königliche Eisenbahn-Direction. (318 H & V)

Güterverkehr mit Stationen der Hessischen Ludwigsbahn einerseits und Belgien und England andererseits. Am 1. März c. tritt der Hessisch-Belgische resp. Hessisch-Belgisch-Englische Tarif vom 1. Januar 1880 nebst Nachtrag I vom 15. September 1880 und dem Ausnahmetarif für die Beförderung von Kartoffeln vom 15. September 1880 ausser Kraft.

An deren Stelle treten mit genanntem Tage neue Frachten, welche theilweise Erhöhungen und Ermässigungen nachweisen, worüber unser Tarifbureau und dasjenige der Hessischen Ludwigsbahn nähere Auskunft geben können. Köln, den 16. Januar 1881. Königliche Direction der Rheinischen Eisenbahn, zugleich Namens der mitbetheiligten Verwaltungen. (315)

IV. Specialtarife für bestimmte Transport-Artikel.

Für den **Transport frischen Fleisches** in Ladungen à 10 000 kg pro Wagen und Frachtbrief (resp. bei der Frachtzahlung für dieses Quantum) vom hiesigen Viehhofe nach Paris ist seit dem 1. d. Mts. ein ermässigter **Ausnahme-Frachtsatz** in Höhe von 92,95 Francs pro 1 000 kg in Kraft getreten, zu welchem ausserdem noch für die Ueberführung vom hiesigen Viehhofe auf der Ringbahn eine Gebühr von 5 Frcs. pro Achse der verwendeten Eisenbahnwagen hinzugerechnet wird. Berlin, den 19. Januar 1881. Königliche Eisenbahn-Direction. (332 J)

Für **Roheisentransporte** ab Burgsolms nach Ehrenfeld via Wetzlar-Köln trans. tritt vom 15. d. Mts. ab der directe **Ausnahmefrachtsatz** von 51 ℳ pro 10 000 kg in Kraft. Frankfurt a/M.-Sachsenhausen, den 14. Januar 1881. Königliche Eisenbahndirection. (313)

Für **Schwefelkiestransporte** zwischen Hamburg und Grünau tritt ein directer Ausnahmetarifsatz zum Betrage von 0,86 ℳ pro 100 kg sofort in Kraft. Berlin, den 17. Januar 1881. Die Direction der Berlin-Görlitzer Eisenbahngesellschaft.

2. Eröffnungen etc.

Bergisch - Märkische Eisenbahn. Am 1. Februar cr. wird die dem Königlichen Eisenbahn-Betriebs-Amte zu Essen unterstellte Zweigbahnstrecke zwischen Dortmunderfeld und Huckarde — als Eisenbahn untergeordneter Bedeutung — mit der Station **Huckarde** eröffnet. Auf der genannten Strecke findet ein Personenverkehr nicht Statt, auch ist die Station Huckarde nur für den Wagenladungs-Güter-Verkehr eingerichtet.

Für die neue Bahnstrecke treten die Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung, des Betriebs-Reglements für die Eisenbahnen Deutschlands, sowie die Bestimmungen des Localtarifs der Bergisch-Märkischen Eisenbahn in Kraft.

Die nachstehend bezeichneten Nachträge, welche die Güter- etc. Frachten im Verkehr mit Station Huckarde enthalten, sind bei unseren Güter-Expeditionen käuflich zu haben.

1. Nachtrag 18 **zum Local - Güter - Tarif** vom 1. Januar 1878, welcher neben den Transportbestimmungen für den Verkehr mit Station Huckarde auch noch ermässigte Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen Attendorn, Listernohl, Olpe, Gerlingen und Rothemühle, sowie für verschiedene andere Relationen zur Einführung bringt. Der Nachtrag enthält ferner u. A. noch die Bestimmung bezüglich der Transportvergünstigung für die aus dem Kunstgewerbe-Museum zu Berlin behufs deren Aufstellung nach den Provinzialstädten zu sendenden Gegenstände.

2. Nachtrag 8 **zum Ausnahme - Tarif** für **Steinkohlen** etc., welcher Frachtsätze für die Station Huckarde, ermässigte Frachtsätze für die Stationen Attendorn, Listernohl, Olpe, Gerlingen, Rothemühle und andere Relationen enthält.

Elberfeld, den 15. Januar 1881. Königliche Eisenbahn-Direction. (316)

Aachen-Jülicher Eisenbahn. Die Haltestelle Grevenberg ist mit dem 1. Januar 1881 aufgehoben.

3. Betriebsstörungen etc.

Rheinische Eisenbahn. Seit gestern hat der Betrieb unserer beiden Traject-Anstalten zu Griethausen und Bonn in Folge Eisgangs eingestellt werden müssen. Die Wiedereröffnung der Trajectanstalten wird auf diesem Wege demnächst mitgetheilt werden. Köln, den 16. Januar 1881. Königliche Direction.

Bayerische Staatsbahnen. Unter Bezugnahme auf das Ausschreiben vom 20. December v. J. wird bekannt gegeben, dass der regelmässige Verkehr auf der Strecke Kirchenlaibach-Hof am 6. Januar cr. wieder eröffnet worden ist. Generaldirection.

Oldenburgische Eisenbahn. Oldenburg, den 20. Januar 1881. Unter Bezugnahme auf § 14 des Wagenregulativs machen wir hierdurch bekannt, dass im Bereiche der diesseitigen Verwaltung mit dem 19. d. Mts. der Güterverkehr in Folge Schneeverwehungen eingestellt ist. Die Dauer der Betriebsstörung ist von den Witterungsverhältnissen abhängig. Grossherzogliche Direction.

Alföld - Fiumaner Eisenbahn. Grosswardein-Essegger Strecke. Wegen Eisgang wurde am 14. Januar l. J. der Trajectverkehr über die Donau zwischen Gombos-Erdöd auf unbestimmte Zeit eingestellt. Die Betriebs-Direction.

4. Submissionen.

Lieferung von Brettersäumlingen. Die Anlieferung von ca. 2 900 cbm Säumlinge zum Anheizen der Locomotiven soll vergeben werden Die Lieferungsbedingungen sind bei der Magazin-Hauptverwaltung in Chemnitz zu erfahren. Angebote sind unter Angabe des Preises für 1 cbm versiegelt und mit der Aufschrift „Submission für Säumlinge" bis zum 5. Februar d. J. an die unterzeichnete Königliche Generaldirection einzusenden. Die Auswahl unter den Anbietern, welche bis zum 17. Februar cr. an ihre Gebote gebunden sind, bleibt vorbehalten. Wer bis dahin Mittheilung nicht erhält, hat das Angebot als erledigt zu betrachten. Dresden, am 15. Januar 1881. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen. von Tschirschky. (312)

Königlich Württembergische Staatseisenbahn. Wir beabsichtigen die Anschaffung von 200 stärkeren und 100 schwächeren Wagenachsen von Flussstahl.

Die Lieferungsbedingungen können von unserem Secretariate bezogen werden.

Die Offerten sind versiegelt und mit der Bezeichnung „Submission für Wagenachsen" versehen bis spätestens den 1 Februar d. Js, Mittags 12 Uhr unserem Secretariat zuzustellen. Stuttgart, den 15. Januar 1881. Königliche Eisenbahndirection. Abth. III. (322)

Die Anfertigung und Lieferung von 15 Tenderlocomotiven und 15 offenen hochbordigen Güterwagen soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Das für die Locomotivlieferung gültige Programm und die zugehörigen Bedingungen werden gegen Einsendung von 1 ℳ und die für die Wagenlieferung massgebenden Zeichnungen und Bedingungen gegen Einsendung von 1 ℳ 50 ₰ von dem unterzeichneten Bureau abgegeben.

Der Submissionstermin ist auf den 3. Februar, Vormittags 11 Uhr anberaumt und sind bis dahin spätestens dem genannten Bureau die Offerten mit der Aufschrift:

„Submission auf Locomotiven beziehungsweise Güterwagen"

einzusenden. Frankfurt a/M. - Sachsenhausen, den 8. Januar 1881. Königliche Eisenbahndirection, Maschinentechnisches Bureau. (H 652)

Holländische Eisenbahn. Die Lieferung von:

170 Stück Gussstahl Herz- und Kreuzungsstücke (Bedingungsheft No. 210),

132 Paar Zungenvorrichtungen für einfache und Englische Weichen (Bedingungsheft No. 211),
894 t Gussstahlschienen mit 116 t Laschen und Kleineisenzeug (Bedingungsheft No. 209),
14 200 eichene Querschwellen (Bedingungsheft No. 208),
472 cbm eichene Weichenschwellen (Bedingungsheft No. 208)
soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.
Die Bedingungshefte sind gegen portofreie Einreichung von 1 Gulden 50 Cents pro Stück vom Bureau des Herrn Oberingenieurs hierselbst zu beziehen.
Offerten sind bis spätestens den 7. Februar 1881, 12 Uhr Mittags an den genannten Herrn Oberingenieur einzureichen.
Dieselben sollen am selben Tage im Local „het Vosje" Rokin 31 in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten Nachmittags 1½ Uhr eröffnet werden. Amsterdam, den 15. Januar 1881. Der Betriebsdirector. (303)

Submission auf Dampfkessel und Locomobilen. Die Anfertigung und Lieferung von 2 Röhrendampfkesseln und 2 Locomobilen für den Bau des Brandleitetunnels der Baustrecke Erfurt-Ritschenhausen soll vergeben werden.
Die Bedingungen und Zeichnungen liegen in dem Generalbureau (Fürstenstrasse 1—10, Magdeburg) aus, können auch gegen Einsendung von 2 ℳ von demselben bezogen werden.
Offerten sind mit der Aufschrift:
„Submission auf Dampfkessel und Locomobilen"
versehen, bis zum Termine, den 28. Januar d. Js., Vormittags 10 Uhr, an uns einzureichen und werden in Gegenwart der erschienenen Submittenten eröffnet werden. Magdeburg, den 11. Januar 1881. Königliche Eisenbahndirection. (300)

Privat-Anzeigen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin SW. (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 7. 1881.

Die Zeitung erscheint
Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin SW., Kleinbeerenstr. 3.
Commissionär für den Buchhandel:
Adolph Refelshöfer,
Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Zeitung des Vereins



Beilagen zur Zeitung
und
Privat-Inserate
wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei
von H. S. Hermann,
Berlin SW., Beuth-Strasse 8,
einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3000 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.
Einundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 25. Januar 1881.

Dieser Nummer liegt No. 2 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Dieser Nummer liegt ein Prospect von G. L. Brückmann, Dortmund und Berlin, Friedrichstr. 100, über E. Willmann's eiserne doppelwandige Bahnwärterbude bei.

Eisenbahnschulen.

Bekanntlich sind bei den Preussischen Staatsbahnverwaltungen Instructionsstunden für die mittleren und niederen Beamten neuerdings eingeführt worden. Die erste Anregung dafür datirt aus dem Jahre 1875*), allein erst ein Ministerialerlass vom 11. März 1878**) hat die Königlichen Directionen zu einer allgemeinen Einführung von Instructionsstunden vorzugsweise zum Zwecke der geeigneten Vorbildung für die Aspiranten der Unter- und Subalternbeamtenstellen veranlasst. Die Einrichtung hat sich inzwischen, wie von zuständiger Seite mitgetheilt wird, vollständig bewährt. Das Unterrichtswesen bei der Staatseisenbahnverwaltung unterliegt der oberen Leitung der Königlichen Eisenbahndirectionen und der Königlichen Eisenbahnbetriebsämter. Dieselben stellen den Lehrplan fest und überwachen den Unterricht durch ihre Organe. Die Instructionsstunden werden durchschnittlich wöchentlich ein- bis zweimal auf denjenigen Stationen, auf welchen ein grösserer Theil des Personals vereinigt ist, in der dienstfreien Zeit der Beamten abgehalten. Auf den kleineren Stationen, auf denen ein regelmässiger Unterricht nicht durchzuführen ist, pflegen die Beamten theils gelegentlich, theils in bestimmten Zwischenräumen durch die Stationsvorsteher, Bahnmeister, Bahncontroleure oder sonstige geeignete Vorgesetzte in den einzelnen Dienstzweigen unterwiesen zu werden. Für das Zugbegleitungs- und Locomotivpersonal sind Zeit und Ort des Unterrichts nach Massgabe des Dienstturnus der einzelnen Personale so festgesetzt, dass abwechselnd sämmtlichen Beamten die Theilnahme an demselben ermöglicht wird. Bei dem Bahnbewachungspersonal, bei welchem ein regelmässiger Unterricht mit Rücksicht auf die abgesonderte Stationirung besonders erschwert ist, hat man versucht, den Unterricht an den Tagen, an welchen die Gehalts- und Lohnzahlungen erfolgen, abzuhalten. An dem Unterricht nehmen Theil das Bureau-, Stations-, Expeditions-, Werkstätten-, Locomotiv-, Zugbegleitungs- und Bahnbewachungspersonal, und zwar thunlichst in gesonderten Lehrcursen für die einzelnen Beamtenkategorien. Die Theilnahme am Unterricht ist in der Regel facultativ. Soweit sie bei einzelnen Verwaltungen obligatorisch gemacht worden ist, beschränkt sich die Verpflichtung meist auf solche Beamte, welche noch die vorgeschriebenen Prüfungen zu bestehen haben. Die im Vorbereitungsdienst befindlichen Beamten (Civilsupernumerare, Militäranwärter), sowie die als Hülfsbeamte fungirenden ständigen Arbeiter sind zur Theilnahme ebenfalls je nach dem berechtigt oder verpflichtet. Den Gegenstand des Unterrichts bilden in erster Linie die für die betreffenden Beamtenkategorien bestehenden besonderen Reglements, Dienstvorschriften und Instructionen, dann das Betriebsreglement, das Bahnpolizeireglement, die Signalordnung, die gemeinsamen Bestimmungen für alle Beamten im Staatseisenbahndienst, die Organisation der Staatseisenbahnverwaltung. Hierzu treten besonders für die Stations- und Expeditionsbeamten die Tarifvorschriften, die Zollgesetzgebung, das Control- und Abrechnungswesen, Eisenbahngeographie u. s. w. Die Bureaubeamten werden ausserdem über die Verfassung des Reichs und Preussens, die Organisation der Behörden des Staats, die Bestimmungen über das Etats-, Cassen- und Rechnungswesen u. s. w. unterrichtet, und thunlichst auch mit den wichtigeren, die Eisenbahnverwaltung berührenden gesetzlichen Bestimmungen bekannt gemacht. Für die Bureaubeamten ist in der Regel eine grössere Stundenzahl als für die übrigen Beamten vorgesehen. Den unteren Beamten wird vielfach noch ein besonderer Unterricht in den Elementarfächern (Lesen, Schreiben und Rechnen) ertheilt, um denselben Gelegenheit zur Erwerbung oder zur Befestigung derjenigen Fähigkeiten und Kenntnisse zu geben, welche nach dem Bahnpolizeireglement und nach den vom Bundesrath erlassenen Bestimmungen über die Befähigung von Bahnpolizeibeamten etc. vom 12. Juni 1878 von ihnen verlangt werden. Als Lehrer fungiren ausschliesslich Beamte, und zwar in erster Linie solche, welche sich freiwillig dazu erboten haben, weiterhin die Dienstvorgesetzten der betreffenden Kategorien (Bureauvorsteher, Güterexpeditionsvorsteher, Stationsvorsteher, Werkmeister, Bahncontroleure etc.) oder sonst geeignete ältere, unter Umständen auch höhere Beamte. Die Unterrichtsertheilung geschieht nach dem Ermessen der Lehrer in der Form einer zwangslosen Unterhaltung über ein gegebenes Thema, oder in fortlaufenden, zuweilen auch systematischen Vorträgen. Bei einigen Verwaltungen bestehen besondere Repetitionskurse zur specielleren Vorbereitung der Beamten für die abzulegenden Prüfungen, bei welchen den Zuhörern Gelegenheit geboten wird, über Dinge, welche sie in den Vorträgen oder beim Studium nicht verstanden haben, sich vom Vortragenden nähere Erläuterungen geben zu lassen. Ungeachtet die Theilnahme am Unterricht, wie gesagt, in der Regel eine freiwillige ist, erfreuen die Instructionsstunden sich im Allgemeinen eines sehr regen Besuches. Das Interesse der Beamten an denselben lässt auch erkennen, dass diese die ihnen durch den Unterricht erwachsenden Vortheile zu schätzen wissen. Neben dem meist hervorgetretenen günstigen Einfluss auf die Ergebnisse der Prüfungen haben die Unterrichtsstunden zur Folge, dass die Dienstvorschriften zum besseren Verständniss gelangen; die Sicherheit und Gewandtheit, mit welcher der Dienst versehen wird, hat sich erhöht, das Bewusstsein der Verantwortlichkeit und das Pflichtgefühl der Beamten ist durch die bessere Ausbildung gehoben worden, die Disciplin hat sich vielfach befestigt. Den als Lehrer fungirenden Beamten erwächst zwar durch die Abhaltung des Unterrichts und durch die erforderliche Vorbereitung eine mehr oder weniger bedeutende Nebenarbeit, und es ist besonders anzuerkennen, dass sich diese Beamten gleichwohl mit Interesse und Freudigkeit der Sache hingegeben haben. Andererseits darf aber auch nicht übersehen werden, dass die Lehrer durch diese Thätigkeit insbesondere auch mit den Fähig-

*) Man vergleiche auch den Ministerialerlass, abgedruckt im Jahrgang 1875 No. 43 S. 424 unserer Zeitung.

**) Siehe Jahrgang 1878 No. 99 S. 1239.

keiten und Eigenthümlichkeiten ihres Personals besser bekannt und hierdurch in die Lage versetzt werden, mehr für eine Verwendung der einzelnen Individuen nach ihren Fähigkeiten und ihrer Brauchbarkeit Sorge zu tragen. Die Einführung allgemein gültiger Normativbestimmungen für das Unterrichtswesen ist seither nicht erfolgt, ein Bedürfniss dazu hat sich einstweilen noch nicht herausgestellt, vielmehr wird bis auf Weiteres dem selbstständigen Ermessen der Betriebsämter ein angemessener Spielraum und eine gewisse freie Beweglichkeit vorzubehalten sein, schon weil die Verschiedenartigkeit der persönlichen und localen Verhältnisse in den einzelnen Bezirken eine besondere Rücksichtnahme erfordert, während durch eine zu streng einheitliche Gestaltung der Bestimmungen leicht die Fortentwickelung der Sache und das Interesse an der Pflege des Gegenstandes beeinträchtigt werden könnte.

Das Central-Wagenabrechnungsbureau der unter Preussischer Staatsverwaltung stehenden Eisenbahnen.

Ein Erlass des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 28. December v. J. ordnet die Errichtung eines Central-Wagenabrechnungsbureaus der Staats- und unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen in Magdeburg an.

Die Instruction für das Central-Wagenabrechnungsbureau lautet:

Instruction für das Central-Wagenabrechnungsbureau der Preussischen Staats- und unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen.

§ 1. Für die Preussischen Staats- und unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen wird zum Zweck der Wagenmiethabrechnung mit den übrigen Bahnen des Deutschen Eisenbahnvereins und des Internationalen Wagenverbandes mit Ausschluss der Reichseisenbahnen für Elsass-Lothringen (§ 11) ein gemeinschaftliches

„Central-Wagenabrechnungsbureau"

in Magdeburg errichtet.

Dasselbe wird der Königlichen Eisenbahndirection zu Magdeburg unterstellt und führt seine Geschäfte nach Massgabe der vorliegenden Instruction und der von der genannten Königlichen Direction dem Bureau zu ertheilenden Geschäftsordnung.

§ 2. Dem Centralabrechnungsbureau liegt ob:

1. Die Coursfeststellung und Miethsberechnung für die auf den Preussischen Staats- und unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen kursirenden fremden Wagen.
2. Die Prüfung der von den fremden Verwaltungen über die Wagen der Staats- und unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen aufgestellten Schuldrapporte.
3. Die Ausgleichung der Wagenmiethbeträge zwischen den Staats- und unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen unter einander, sowie die Miethsausgleichung zwischen diesen und den fremden Bahnen.

§ 3. Die zur Abrechnung (§ 2 zu 1) erforderlichen Rapporte sind von den Stationen der Staats- und unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen an das Centralabrechnungsbureau theils direct, theils durch Vermittelung der betriebstechnischen Bureaus der vorgesetzten Königlichen Directionen nach der im § 7 angebenen näheren Anweisung einzusenden. Die von den fremden Verwaltungen aufgestellten Schuldrapporte (§ 2 zu 2) gehen dem Centralabrechnungsbureau direct zu.

§ 4. Nach Feststellung der von den einzelnen Königlichen Directionen zu zahlenden Miethbeträge sowie des Guthabens derselben, werden die Gesammtbeträge an Schuld und Guthaben in einen monatlichen Generalabschluss der Wagenmiethen zusammengestellt. In diesem Generalabschluss sind die Bahnen in alphabetischer Reihenfolge aufzuführen und ist anzugeben, durch welche Saldirungsstelle (Generalsaldirungsstelle in Berlin etc.) die Ausgleichungen der Saldi erfolgen soll. Je ein Exemplar dieses Generalabschlusses ist den betheiligten Königlichen Directionen bis zum 15. des auf die Abrechnung folgenden Monats zu übersenden. Die Saldirungsstellen erhalten gleichzeitig ein Exemplar zur Baarausgleichung der Saldi in der nächsten Saldirungsperiode.

Die von fremden Wagen auf den diesseitigen Bahnen und die von diesseitigen Wagen auf fremden Bahnen durchlaufenen Wagenachskilometer sind zugleich mit dem Generalabschluss den Königlichen Directionen mitzutheilen.

§ 5. Bezüglich der Kurs- und Miethsberechnung bilden die Preussischen Staats- und unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen den übrigen Bahnen gegenüber ein einheitliches Netz. Demgemäss wird über jeden Wagenkurs innerhalb dieses Netzes nur ein Schuldrapport aufgestellt. Desgleichen sind in den Schuldrapporten (§ 16 des Vereinswagenregulativs) die Benutzungszeiten und Fristüberschreitungen für die Staats- und unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen zusammen zu berechnen.

Die Vertheilung der Wagenmiethen (einschliesslich der Zeitmiethe und der Verzögerungsgebühren) auf die einzelnen Verwaltungsbezirke erfolgt nach Massgabe der in jedem Verwaltungsbezirk von den betreffenden fremden Wagen zurückgelegten Kilometer.

Die nach Massgabe der Bestimmungen des Wagenregulativs bezw. des internationalen Reglements bei Leertouren und bei regulativwidriger Benutzung zu zahlenden Entschädigungen bezw. Conventionalstrafen fallen der schuldigen Verwaltung allein zur Last.

Die hiernach ermittelten Guthaben der fremden Bahnen werden nach Zusetzung der anerkannten Revisionsbeträge bahnweise zusammengestellt und denselben in einer besonderen Nachweisung unter Beifügung der Schuldrapporte bis zum Schlusse des auf die Wagenbenutzung folgenden Monats mitgetheilt.

§ 6. Für die specielle Kursfeststellung und Miethsberechnung zwischen den Staats- und vom Staat verwalteten Privatbahnen einerseits und den fremden Bahnen andererseits bleiben die Bestimmungen des Vereinswagenregulativs und des internationalen Wagenreglements nach wie vor massgebend, soweit nicht etwa andere Vereinbarungen zwischen einzelnen Verwaltungen, insbesondere bezüglich der Naturalausgleichung getroffen sind.

Von derartigen Vereinbarungen ist dem Centralabrechnungsbureau Kenntniss zu geben.

Bezüglich der auf solche fremde Verwaltungen, welche nicht zum Deutschen Eisenbahnverein oder internationalen Verbande gehören, entfallenden Wagenmiethen tritt eine Aenderung in der bisherigen Berechnung nicht ein. Diejenigen Wagen dieser fremden Verwaltungen, welche durch eine Königliche Direction eingeführt werden, sind von dem Centralabrechnungsbureau den übrigen Bahnen des Deutschen Eisenbahnvereins bezw. des internationalen Wagenverbandes formularmässig mitzutheilen.

§ 7. Für die Zwecke der Wagenmiethsabrechnung findet auf den Uebergangsstationen der Staats- und unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen einerseits und der fremden Bahnen andererseits eine Notirung sämmtlicher ein- und ausgehenden Wagen statt. Von diesen Stationen sind folgende Rapporte, nach Eigenthumsbahnen, Bahnanschlüssen, Personen-, Gepäck- und Güterwagen getrennt, an das Centralabrechnungsbureau einzusenden:

1. Schuldrapporte nach den Bestimmungen des Vereinswagenregulativs (§ 16) für die auf die diesseitigen Bahnen übergehen den fremden Wagen, in der Regel dekadenweise.

   Diese Rapporte sind von den Stationen nur bezüglich der Wagennummer, der Uebergabe- und Rückgabezeiten, der Bestimmungsstationen und der Rubrik, ob beladen oder leer, auszufüllen. Für Stationen mit geringem Wagenübergange kann die Aufstellung von Monatsrapporten durch das Centralabrechnungsbureau angeordnet werden.
2. Uebergangsrapporte über diejenigen fremden Wagen, welche sich in Hintour (Transit) befinden, oder welche nicht vorher auf derselben Station übernommen worden und demgemäss nicht bereits durch den Schuldrapport (zu 1) rapportirt sind, und zwar dekadenweise.
3. Uebergangsrapporte über die auf fremde Bahnen übergehenden Wagen der Staats- und unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen und der Reichsbahnen, sowie über diejenigen zurückkehrenden Wagen dieser Bahnen, welche in Hintour diese Station nicht passirt haben, und zwar monatlich.

   Die Rapporte zu 1—3 sind mit Umschlagsverzeichnissen dem Centralabrechnungsbureau direct einzureichen. Ausser diesen von den genannten Uebergangsstationen aufzustellenden Rapporten sind von allen Stationen folgende Rapporte an das betriebstechnische Bureau einzureichen und von diesem an das Centralabrechnungsbureau weiterzusenden:
4. Stationsrapporte über alle auf der Station angekommenen und abgegangenen fremden Wagen, welche für die Station bestimmt sind, oder welche wegen Ueberlastung der Züge, wegen Reparatur, Umladung, Umexpedition, Zollabfertigung oder aus anderen Gründen daselbst Aufenthalt erleiden, unter specieller Erläuterung aller vorgekommenen Verzögerungen. Wagen, welche nur wegen Zugwechsels ausgesetzt werden und mit dem fahrplanmässigen Anschlusszuge zur weiteren Beförderung gelangen, sind nicht zu rapportiren.

   Diese Bestimmung findet für die Uebergangsstationen auch auf diejenigen Wagen Anwendung, welche von denselben bereits durch die Schuld- oder Uebergangsrapporte (zu 1 und 2) rapportirt sind.

   Bei Stationen mit erheblichem Wagenverkehr werden nach näherer Bestimmung des Centralabrechnungsbureaus die Wagen verschiedener Eigenthumsbahnen getrennt rapportirt.

   Sind fremde Wagen nicht zu rapportiren, so erfolgt Vacatanzeige.
5. Anzeigen über diejenigen fremden Wagen, welche in Reparatur genommen oder nach Beendigung der Reparatur an den Betrieb zurückgegeben werden, sowie ferner über diejenigen, welche wegen Zollrevision einen Aufenthalt

von mehr als drei Tagen, oder wegen Verkehrsstockung und Uebernahmeverweigerung Aufenthalt erleiden.

Die durch § 14 B. al. 2 des Vereinswagenregulativs vorgeschriebene Veröffentlichung der Verkehrsstockungen durch die Vereinszeitung erfolgt nach wie vor durch die betreffende Verwaltung, welche hiervon dem Centralabrechnungsbureau Mittheilung zu machen hat.

Die Stationsrapporte zu 4 und die Anzeigen zu 5 werden am 5., 15. und 25. an das betriebstechnische Bureau und von diesem spätestens am fünften Tage darauf an das Centralabrechnungsbureau (übersichtlich geordnet), die Schuld- und Uebergangsrapporte (zu 1 und 2) am 8., 18. und 28. jeden Monats, bezw. bei monatlicher Rapportirung (zu 3) am 8. des folgenden Monats an das Centralabrechnungsbureau direct eingereicht.

Diejenigen Wagen, welche in den Rapporten der I. und II. Dekade nicht vollständig rapportirt werden können, sind in der folgenden Dekade vorzutragen. Ueber die in der III. Dekade und in den Monatsrapporten nicht zur vollständigen Rapportirung gelangenden Wagen sind bis zum 15. des folgenden Monats Nachtragsrapporte einzureichen.

Bei der Notirung und Rapportirung der Wagen ist mit der grössten Sorgfalt zu verfahren. Insbesondere gilt dies von den Schuldrapporten (zu 1), da dieselben nach der Feststellung den betreffenden fremden Verwaltungen urschriftlich zugehen. Die Uebergangsstationen haben für eine Uebereinstimmung ihrer Rapportirung mit derjenigen der Nachbarbahn Sorge zu tragen.

Stationen, welche in der Aufstellung oder Einsendung der Rapporte nachlässig und säumig sind, werden den vorgesetzten Dienststellen (Betriebsämtern etc.) zur weiteren Veranlassung namhaft gemacht.

§ 8. Das Centralabrechnungsbureau correspondirt mit sämmtlichen Dienststellen der Staats- und unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen innerhalb seines Ressorts direct. Die Dienststellen sind verpflichtet, den an sie ergehenden Requisitionen Folge zu leisten. Desgleichen ist das Centralabrechnungsbureau verpflichtet, dienstliche auf sein Ressort bezügliche Anfragen zu erledigen.

§ 9. Im Verkehr mit den dem Deutschen Eisenbahnverein und dem internationalen Wagenverbande angehörigen Verwaltungen tritt das Centralabrechnungsbureau an die Stelle der bisher bei den einzelnen Verwaltungen bestehenden Wagencontrolen und erledigt die durch die Prüfung der Wagenmiethabrechnung etc. bedingten Correspondenzen.

§ 10. Die persönlichen und sächlichen Ausgaben des Centralabrechnungsbureaus werden auf die einzelnen Verwaltungen nach Massgabe der von den fremden Wagen in ihrem Verwaltungsbereich zurückgelegten, von dem Centralabrechnungsbureau ermittelten Wagenkilometer vertheilt. Die Vertheilung und Liquidation der Kosten geschieht jährlich durch diejenige Direction, welcher das Centralabrechnungsbureau unterstellt ist. Diese Direction beschafft zugleich die für das Centralabrechnungsbureau und für sämmtliche Stationen erforderlichen Formulare und überweist dieselben dem Centralabrechnungsbureau, welches der Direction über die Verwendung Rechnung zu legen hat. Die Vertheilung der einzelnen Formulare an die Dienststellen erfolgt auf vorgängige Requisition durch das Centralabrechnungsbureau in der Regel für einen dreimonatlichen Bedarf.

Die Veräusserung der Maculatur geschieht ebenfalls durch die betreffende Direction, welche den Erlös unter die einzelnen, dem Verbande angehörigen Verwaltungen nach dem für die Ausgaben festgestellten Massstabe vertheilt.

§ 11. Die Ermittelung der Miethbeträge, welche die Staats- und unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen sich gegenseitig nach Massgabe der besonderen Vorschriften zu vergüten haben, erfolgt bei den einzelnen Verwaltungen. Bis zum 20. des auf die Benutzung folgenden Monats sind die zu zahlenden Beträge behufs Ausgleichung der Saldi dem Centralabrechnungsbureau formularmässig mitzutheilen.

In derselben Weise erfolgt die Abrechnung über die gegenseitige Wagenbenutzung zwischen den Reichsbahnen in Elsass-Lothringen und den Staats- und unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen.

§ 12. Diese Instruction tritt mit dem 1. April 1881 in Kraft.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Zur Reform der Schienenstatistik.

Der Beschluss zu No. XXI der Tagesordnung der letzten Generalversammlung, betreffend die Revision der Formulare und Bestimmungen für die Führung der Schienenstatistik (siehe den betreffenden Commissionsbericht No. 63 S. 800 d. vorig. Jahrg.) ist bekanntlich perfect geworden (siehe No. 89 S. 1111 d. vorig. Jahrg.).

Zufolge dieses Beschlusses hat die Bearbeitung und Einreichung des Fragenhefts zur Schienenstatistik nicht mehr jedes Jahr, sondern alle drei Jahre, zu erfolgen, und zwar zuerst (für die Jahre 1879, 1880 und 1881) bis zum 1. Juli 1882. Abgesehen von anderen, aus der S. 800 cit. abgedruckten Anweisung für die Aufstellung der Schienenstatistik zu ersehenden Punkten, ist besonders hervorzuheben, dass Versuchsstrecken nur in solchen Bahnen anzulegen bezw. beizubehalten sind, in welchen über jedes Geleise jährlich eine Bruttolast befördert wird von wenigstens

2 000 000 t bei Bahnneigungen von 1 : ∞ bis 1 : 180 excl,
1 000 000 t bei stärkeren Neigungen bis 1 : 120,
500 000 t bei stärkeren Neigungen bis 1 : 60,
250 000 t bei noch stärkeren Neigungen.

In Ausführung des perfect gewordenen Beschlusses hat unterm 7. d. M. die geschäftsführende Direction des Vereins die Vereins-Verwaltungen ersucht, gemäss § 20 des Vereinsstatuts, 1. über die eingerichteten Versuchsstrecken, sowie über das Resultat der vorgenommenen Ursprungsmessung binnen drei Monaten zu berichten, und 2. die für jede Versuchsstrecke besonders aufzustellenden Tabellen bis zum 1. Juli 1882 einzusenden.

Erkenntnisse betreff. eine wichtige Stempelfrage.*)

I. Erkenntniss erster Instanz.

In der Processsache:

1. der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft zu Stettin, vertreten durch ihr Directorium, Klägerin und Litisdenunciantin,
2. der Handlung Carl Ruetz & Co. in Liquidation zu Rothe Erde bei Dortmund, Litisdenunciatin und Litisdenunciantin,
3. der Gutehoffnungshütte, Actienverein für Bergbau und Hüttenbetrieb, zu Sterkrade, Litisdenunciatin,

gegen den Königlichen Fiscus, vertreten durch die Königliche Provinzialsteuerdirection zu Stettin, Verklagten — VIa 886 von 1878 — hat das Königliche Kreisgericht zu Stettin, Abtheilung für Civilprocesssachen, in der Sitzung vom 20. November 1878, an welcher Theil genommen haben: von Mittelstädt, Kreisgerichtsrath, Vorsitzender, etc. gemäss den Verhandlungen für Recht erkannt, dass

1. der Verklagte nicht für befugt zu erachten, von dem Vertrage vom 23. Februar und 4. März 1874 einen Kaufstempel von 1 620 ℳ und von dem Vertrage vom 5/13. October 1874 beziehungsweise 14./20. Januar 1875 einen Kaufstempel von 1 210 ℳ zu erheben, vielmehr der Verklagte schuldig, an die Klägerin 2 828 ℳ 50 ₰ nebst 5 pCt. Zinsen seit dem 17. Januar 1878 zurückzuzahlen;
   Klägerin mit dem Antrage:
   den Verklagten nicht für befugt zu erachten, von dem Vertrage vom 23. Februar/4. März 1874 einen Cautionsstempel von 1 ℳ 50 ₰ zu erheben, und den Verklagten in die Zurückzahlung von noch 3 ℳ nebst gleichen Zinsen zu verurtheilen,
   abzuweisen;
2. der eventuelle Klageantrag:
   den Verklagten nur für befugt zu erachten, von dem in separato festzustellenden Materialienwerthe der in den vorgedachten Correspondenzverträgen bezeichneten Schienen einen Stempel von $1/3$ pCt. zu erheben, und den Verklagten zu verurtheilen, den mehrgeforderten und gezahlten Stempelbetrag nebst 5 pCt. Zinsen seit dem 17. Januar 1878 an die Klägerin zurückzuzahlen,
   für erledigt zu erachten;
3. die gerichtlichen Kosten des Processes ausser Ansatz zu lassen, die aussergerichtlichen Kosten dem Verklagten aufzulegen.
   V. R. W.

Gründe:

Zwischen der Klägerin und der Litisdenunciatin Carl Ruetz et Co. ist durch die in Abschrift übergebenen Correspondenzen vom 23. Februar 1874 und 4. März 1874 auf Grund der gleichfalls in Abschrift beigefügten Submissionsbedingungen vom 28. October 1873 und der vorgelegten Zeichnung ein Vertrag über die Lieferung von 30 000 Centner Schienen zu dem Preise von 4 Thaler 1,7 Sgr. und von 10 000 Centner Schienen zu dem Preise von 4 Thaler 1,9 Sgr. unter Genehmigung des Directorii der Klägerin geschlossen.

Die betreffenden Schreiben lauten:

a) Dasjenige vom 23. Februar 1874 des Baudirectors Schorss: „Hiermit übertrage ich Ihnen auf Grund Ihrer gefälligen Offerte vom 28 Januar cr. die Lieferung von 30 000 Ctr. (dreissig Tausend Centner) Schienen aus Walzeisen zum Preise von 4 Thlr. 1,7 Sgr. [in Worten etc.] pro Centner, franco Eisenbahnwagen auf Bahnhof Lebus der Königlichen Ostbahn, sowie von 10 000 Ctr. (zehn Tausend Centner) Schienen aus Walzeisen zum Preise von 4 Thlr. 1,9 Sgr. (vier Reichsthaler 1,9 Sgr.) pro Centner, franco Eisenbahnwagen auf Bahnhof Frankfurt a/O. der Königlichen Ostbahn, unter nachfolgenden Bedingungen:

---

*) Wir theilen die Erkenntnisse sämmtlicher drei Instanzen möglichst vollständig mit, da dieselben eine für die Eisenbahnverwaltungen Preussens fast täglich vorkommende wichtige Stempelfrage zu Gunsten der Eisenbahnen entscheiden. Die Redaction.

1. Die Lieferung der Schienen erfolgt auf Grund der von Ihnen unterm 28. Januar cr. anerkannten Bedingungen vom 28. October pr., vidimirte Abschrift dieser Bedingungen erfolgt zu Ihrem Gebrauche anbei.
2. Hinsichtlich der Anfertigung der Schienen sind die hier in 2 Exemplaren beigefügten Zeichnungen, sowie 2 Messingschablonen für das Schienenprofil sign. B. St. E. 19 und B. St. E. 20 massgebend, 1 Exemplar der Zeichnung wollen Sie gefl. durch Namensunterschrift und 1 Messingschablone durch Aufdrücken Ihres Fabrikstempels als richtig anerkennen und mir zurücksenden. Der für die Abnahme der Schienen gültige Massstab wird Ihnen nach circa 8 bis 14 Tagen zugehen.
3. Sie haben die Kosten des Submissionsverfahrens pro rata des übernommenen Lieferungsobjectes mit 40 Thlr. (vierzig Thaler) zu erstatten. Dieser Betrag ist an die Hauptkasse der B. St. E. hier innerhalb 8 Tagen nach Empfang dieses Schreibens abzusenden und mir von dem Geschehenen Mittheilung zu machen.
4. Zur Sicherstellung für die prompte Erfüllung des Vertrags haben Sie gemäss § 7 der Bedingungen von der circa 162 000 Thlr. betragenden Contractsumme von rot. 8 100 Thlr. (acht Tausend ein Hundert Thaler) innerhalb 14 Tagen in den vorgeschriebenen Werthpapieren an die sub 3. bezeichnete Kassenstelle einzusenden und mir über das Geschehene ebenfalls Mittheilung zu machen; der betreffende Depositalschein wird Ihnen demnächst durch das Directorium der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft zugehen.

Ich ersuche Sie ergebenst, mir gefälligst Ihr Empfangsschreiben, in welches der Wortlaut des vorstehenden Uebertragungsschreibens aufzunehmen ist, als Accept des vorstehenden Auftrags unter Wiederbeifügung der anerkannten Zeichnung und einer Messingschablone baldigst einzusenden und sehe ich demnächst das Geschäft als geschlossen an. Ich bemerke noch, dass die von Ihnen auszuführende Schienenlieferung für den Bau der Strecke von Wriezen bis Frankfurt a/O. erfolgt. Mit der Bauleitung dieser Strecke ist der Abtheilungsbaumeister Werner in Wriezen a/O. beauftragt und ersuche ich Sie ergebenst, hinsichtlich der durch Versendung der Schienen erforderlich werdenden Correspondenz sich nur an den genannten Herrn zu wenden, welcher von mir mit entsprechender Instruction versehen werden wird. Mir bitte ich Nachricht von dem Beginn der Fabrikation zukommen zu lassen. Stettin, 23. Februar 1874. Der Baudirector und Bevollmächtigter der Berlin-Stettiner Eisenbahn. Schorss".

b) Dasjenige vom 4. März 1874 der Handlung Carl Ruetz & Co.: „Wir bekennen uns zum Empfange Ihrer geehrten Zuschrift vom 23. Februar cr., J.-No. 2362, womit Sie uns auf Grund unserer Offerte vom 28. Januar cr. die Lieferung von 30 000 Centner (in Worten: dreissigtausend Centner) Schienen aus Walzeisen zum Preise von 4 Thlr. 1,7 Sgr. (in Worten: vier Thaler einen siebenzehntel Silbergroschen) pro Centner, franco Eisenbahnwagen auf Bahnhof Lebus der Königlichen Ostbahn, sowie von 10 000 Centner (in Worten: zehntausend Centner) Schienen aus Walzeisen zum Preise von 4 Thlr. 1,9 Sgr. (in Worten: vier Thaler einen und neunzehntel Silbergroschen) pro Centner, franco Eisenbahnwagen auf Bahnhof Frankfurt a/O. der Königlichen Ostbahn für die Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft übertragen und nehmen von diesem Auftrage beste Vormerkung, sowie ferner davon, dass die Ausführung dieses Lieferungsgeschäftes unter folgenden Bedingungen, welche wir hiermit acceptiren, zu erfolgen hat.

Die Lieferung der Schienen erfolgt auf Grund der von uns unterm 28. Januar cr. anerkannten Bedingungen vom 28. October pr., wovon wir vidimirte Abschrift erhalten haben.

Hinsichtlich der Anfertigung der Schienen sind die Ihrem w. Auftragschreiben beigefügt gewesenen 2 Exemplare Zeichnungen und 2 Messingschablonen für das Schienenprofil sign. B. St. E. 19 und B. St. E. 20 massgebend, von denen wir eine Zeichnung durch Unterschrift anerkannt und eine Schablone 19 mit unserem Firmenstempel versehen remittiren, und sind wir der Einsendung des für die Abnahme der Schienen gültigen Massstabes in der versprochenen Frist gewärtig.

Die Kosten des Submissionsverfahrens pro rata des übernommenen Lieferungsobjectes ad 40 Thaler (in Worten: vierzig Thaler) haben wir bereits der Hauptkasse der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft eingesandt. Wir sehen hierüber Ihren gefälligen Nachrichten entgegen und empfehlen uns inzwischen mit Hochachtung und Ergebenheit Carl Ruetz & Co."

Die Submissionsbedingungen enthalten 18 umfassende Paragraphen mit der Unterschrift:

Stettin, den 28. October 1878. Der Baudirector der Berlin-Stettiner Eisenbahn. Schorss.

Darunter steht folgende Submissionsofferte:

„Unter den vorstehend aufgeführten Bedingungen vom 28. October 1873, die mir genau bekannt sind und denen ich mich in jeder Beziehung ohne Vorbehalt unterwerfe, offerire ich:

Loos 4a die Lieferung von 30 000 Centner Schienen franco Eisenbahnwagen auf Bahnhof Lebus der Königlichen Ostbahn für den Preis von 4 Thlr. 1,7 Sgr., geschrieben vier Thaler einen und siebenzehntel Silbergroschen pro Centner Deutsches Gewicht;

Loos 4b die Lieferung von 10 000 Centner Schienen franco Eisenbahnwagen auf Bahnhof Frankfurt a/O. der Königlichen Ostbahn für den Preis von 4 Thlr. 1,9 Sgr., geschrieben vier Thaler einen und neunzehntel Silbergroschen, pro Centner Deutsches Gewicht,

und halte mich bis 4 Wochen an diese meine Offerte gebunden. Rothe Erde bei Dortmund, den 28. Januar 1874. Carl Ruetz & Co."

Später ist der Actienverein Gutehoffnungshütte in den von der Klägerin mit der Handlung Carl Ruetz & Co. geschlossenen Vertrag bezüglich der 30 000 Centner Schienen mit Genehmigung der Klägerin eingetreten.

Ueber diesen Eintritt sind folgende Schreiben gewechselt, welche lauten:

a) Das Schreiben vom 5. October 1874 des Schorss an die Handlung Carl Ruetz & Co.: „Mit Bezug auf die gefälligen Schreiben vom 29. August resp. 17. September cr. benachrichtige ich Sie ergebenst, dass ich bereit bin, die Ausführung der von Ihnen übernommenen Lieferung von 30 000 Centner Schienen für die Eisenbahn von Wriezen nach Frankfurt a/O. auf die Gutehoffnungshütte, Actienverein für Bergbau und Hüttenbetrieb, in Sterkrade, vorbehaltlich der späteren Genehmigung des Directoriums der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft, unter den der Lieferung zu Grunde gelegten Bedingungen zu den festgestellten Lieferungsterminen zu übertragen. Ich habe der Gutehoffnungshütte hiervon heute Mittheilung gemacht. Bei dieser Uebertragung muss aber zur Bedingung gemacht werden, dass die Bürgschaftserklärung des Schaafhausen'schen Bankvereins vom 8. Juni cr. auch auf das neue Contractsverhältniss ausgedehnt wird. Sie wollen eine desfallsige Erklärung des Schaafhausen'schen Bankvereins einfordern und mir baldigst zugehen lassen, mir auch zugleich den Empfang des vorliegenden Schreibens bestätigen".

b) Das Schreiben vom 5. October 1874 des Schorss an die Gutehoffnungshütte: „Mit Bezug auf die gefälligen Schreiben vom 7. resp. 28. September cr. benachrichtige ich Sie ergebenst, dass ich bereit bin, die Ausführung der von den Herren Carl Ruetz & Co. in Rothe Erde contractlich übernommenen Lieferung von 30 000 Centner Schienen für die Eisenbahn von Wriezen nach Frankfurt a/O., von welchen 10 000 Centner bis zum 1. November d. J. und 20 000 Centner bis zum 1. August k. J. zu liefern sind, unter den dem gedachten Contract zu Grunde liegenden, Ihnen bereits anderweit mitgetheilten Bedingungen vom 28. October v. J., vorbehaltlich der späteren Genehmigung durch das Directorium der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft, zu den vereinbarten Preisen Ihnen zu übertragen. Sie haben jedoch für das von Ihnen zu liefernde Schienenquantum die festgesetzte fünfjährige Garantie selbst zu übernehmen, auch hat der Schaafhausen'sche Bankverein, welcher für die Erfüllung des mit den Herren Ruetz et Co. abgeschlossenen Vertrages sich in Höhe der nach den Bedingungen zu bestellenden Caution verbürgt hat, diese seine Bürgschaft auch auf das mit Ihnen zu schliessende Contractsverhältniss auszudehnen. In letzterer Beziehung werden die Herren Ruetz & Co., welchen ich heute entsprechende Mittheilung gemacht habe, das Erforderliche zu veranlassen haben.

Wenn Sie bereit sind, hiernach die Lieferung der qu. 30 000 Centner Schienen zu übernehmen, so wollen Sie mir Ihre Erklärung des Einverständnisses baldigst zugehen lassen".

c) Das Schreiben vom 13. October 1874 der Gutehoffnungshütte an den Baudirector Schorss: „Auf das gefällige Schreiben vom 5. c., J.-N. 5123, erwidern wir höflichst, dass wir bereit sind, die Lieferung der von Ihnen mit den Herren Ruetz & Co. in Rothe Erde bei Dortmund contrahirten 30 000 Centner Schienen zu denjenigen Bedingungen zu übernehmen, die Sie in Ihrem erwähnten Briefe aufgeführt haben.

Sie würden uns verbinden, wenn Sie uns möglichst rasch von der Genehmigung Ihrer Direction in Kenntniss setzen wollten, da es uns sonst schwer möglich sein würde, die ersten 10 000 Centner bis zum 1. November cr. anzuliefern.

Indem wir einer gefälligen baldigen Rückäusserung entgegensehen, zeichnen wir u. s. w."

d) Das Schreiben vom 14. Januar 1875 des Schorss an die Gutehoffnungshütte: „Im Anschluss an mein Schreiben vom 5. October 1874 — No. 5123 — übertrage ich Ihnen mit Genehmigung des Directoriums der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft nunmehr definitiv die Lieferung von 30 000 Centner Schienen für die Eisenbahn von Wriezen nach Frankfurt a/O. unter den Ihnen bereits bekannten Bedingungen und zu denjenigen Preisen, welche mit den Herren Ruetz & Co. in Rothe Erde, in deren Pflichten und Rechte Sie vollständig eintreten, vereinbart sind.

Den Empfang dieses Schreibens bitte ich mir in Anerkennung des übernommenen Auftrages gefl. bald bestätigen zu wollen".

e) Das Schreiben vom 20. Januar 1875 der Gutehoffnungshütte an den Director Schorss: „Wir befinden uns im Besitze Ihrer sehr geehrten Zuschrift vom 14. d. M. — No. 6481 — und bemerken aus derselben gerne, dass uns nunmehr definitiv die Lieferung von 30 000 Centner Eisenbahnschienen für die Strecke Wriezen nach Frankfurt a/O., über welche Sie s. Z. Vertrag mit

den Herren C. Ruetz & Co. abgeschlossen haben, übertragen worden ist".

Seitens des Verklagten sind nun folgende Stempel:

a) zu dem Vertrage der Klägerin mit Carl Ruetz & Co. ein Lieferungsstempel von $^1/_3$ pCt. von 162 000 Thlr. mit 1 620,— ℳ.
b) zu demselben Vertrage mit Rücksicht auf die in dem § 7 der Submissionsbedingungen festgesetzte Cautionsbestellung ein Cautionsstempel von . . 1,50 „
c) zu dem Vertrage der Klägerin mit der Gutehoffnungshütte ein Lieferungsstempel von $^1/_3$ pCt. von 121 000 Thlr. mit . . . . 1 210,— „

erfordert. Diese Beträge sind auch von der Klägerin, aber unter dem ausdrücklichen Vorbehalte der Rückforderung, unter dem 17. Januar 1878 an das Königliche Hauptsteueramt zu Stettin gezahlt worden.

Klägerin ist hingegen der Ansicht und hat näher ausgeführt: dass nur eine nicht stempelflichtige Correspondenz unter Abwesenden vorliege, namentlich soviel den Vertrag mit der Gutehoffnungshütte angehe, ev. nur ein Werkverdingungsvertrag vorliege, schlimmsten Falles aber der Lieferungsstempel nur von dem Materialienwerthe gefordert werden könne.

Den Cautionsstempel hat Klägerin mit Rücksicht auf den von ihr zu nehmenden Regress gegen die Litisdenunciaten bestritten. Danach hat Klägerin die in dem Urtelstenor wiedergegebenen Klageanträge gestellt.

Im Falle des Unterliegens will Klägerin Regress gegen die Litisdenunciaten nehmen, weil in dem § 10 der Submissionsbedingungen festgesetzt ist:

dass der Lieferant die Kosten des etwa in duplo auszufertigenden Contracts und der Stempel zu tragen hat.

Die Handlung Ruetz & Co. hat den Grund des Regresses als bekannt angenommen und sich bereit erklärt, falls Klägerin in diesem Processe unterliegen sollte, ihr den Gegenstand insoweit zu vertreten, als nicht für die Gutehoffnungshütte eine ausschliessliche Verbindlichkeit besteht.

Dagegen hat die Gutehoffnungshütte den Grund des vorbehaltenen Regresses nicht anerkannt und sich nicht für verpflichtet gehalten, der Klägerin für den Fall des Unterliegens den Gegenstand des Processes zu vertreten. Beide Litisdenunciatinnen haben aber der Klägerin assistirt und sich ihren An- und Ausführungen und Anträgen angeschlossen. Dabei hat die Handlung Ruetz & Co. noch ein Erkenntniss des Königlichen Obertribunals vom 12. Februar 1875 in Sachen der Actiengesellschaft Union gegen den Steuerfiscus beigefügt, in welchem ausgeführt ist, dass in einem Vertrage der vorliegenden Art hinsichtlich der übertragenen Arbeit ein Verdingungsvertrag vorliege. Ferner hat die Gutehoffnungshütte sich noch auf die Cabinetsordre vom 30. April 1847 berufen, nach welcher eventuell nur ein Stempel von 1 ℳ 50 ₰ gefordert werden könne. Zugleich hat die Handlung Ruetz & Co. auch von ihrer Seite der Gutehoffnungshütte den Streit verkündet, weil diese ihr den reclamirten Stempel pro rata derjenigen Betheiligung zu erstatten habe, mit welcher sie in den ursprünglichen Vertrag zu gleichen Rechten und Pflichten eingetreten sei.

Der Verklagte ist dabei verblieben und hat näher begründet, dass eigentliche schriftliche Verträge und zwar reine Lieferungsverträge vorliegen. Ferner ist nach der Ansicht des Verklagten die Cabinetsordre vom 30. April 1847 hier nicht anzuwenden, weshalb von ihm angetragen ist, die Klägerin abzuweisen.

In der Replik hat Klägerin noch angeführt, dass auch das Material zu den Schienen speciell herzustellen gewesen sei, wie auch schon aus dem § 16 der Submissionsbedingungen hervorgehe.

Im Uebrigen enthalten die Replik und die weiteren Schriftsätze der Litisdenunciatinnen nur Ausführungen in dem angegebenen Sinne.

Klägerin hat diese An- und Ausführungen bestritten.

Es hat erkannt werden müssen, wie geschehen ist. Formell ist zu bemerken, dass die Litisdenunciatin Gutehoffnungshütte nur in dem Verhandlungstermine mit der Litisdenunciation der Litisdenunciatin Ruetz & Co. bekannt gemacht ist. Es darf dies aber genügen, weil die Gutehoffnungshütte sich bereits auf die Litisdenunciation der Klägerin umständlich erklärt hat und es überhaupt zweifelhaft erscheint, ob die weitere Litisdenunciation eines Litisdenunciaten nach der allgemeinen Gerichtsordnung zulässig ist.

In der Sache kann nicht anerkannt werden, dass jede Correspondenz schlechthin stempelfrei ist, sondern es kommt in jedem einzelnen Falle darauf an, ob ein eigentlich schriftlicher Vertrag vorliegt, welcher nur äusserlich und unwesentlich in die Correspondenzform gekleidet ist.

Dies hat vorliegend bezüglich des Vertrages vom 23. Februar/4. März 1874 zwischen der Klägerin und der Handlung Carl Ruetz & Co. bejaht werden müssen. Dafür sprechen namentlich folgende Umstände:

1. Zunächst basirt dieser Vertrag wesentlich auf den Submissionsbedingungen vom 28. October 1873, welche von der Klägerin ausgegangen und unterzeichnet, ferner von der Handlung Carl Ruetz & Co. in ihrer Offerte vom 28. Januar 1874 auf demselben Schriftstücke anerkannt, endlich von beiden Theilen in den gegenseitigen Schreiben vom 23. Februar und 4. März ausdrücklich in Bezug genommen sind. In diesen Bedingungen — von welchen Klägerin das mit der Offerte der Handlung Ruetz & Co. versehene Exemplar zurückerhalten, der letzteren aber ein zweites Exemplar in beglaubigter Abschrift mit ihrem Schreiben vom 23. Februar 1874 zugestellt hat — sind die gegenseitigen Rechte und Pflichten in einer grossen Anzahl von Paragraphen ganz nach Art eines förmlichen schriftlichen Vertrages und mit einer Präcision und Vollständigkeit enthalten, welche eben nur durch die Abfassung eines förmlichen Vertrages mit Sicherheit zu erreichen ist.

2. In seinem Schreiben vom 23. Februar 1874 hat der Baudirector Schorss der Handlung Carl Ruetz & Co. vorgeschrieben:

dass diese in dem betreffenden Empfangsschreiben den Wortlaut des vorstehenden Uebertragungsschreibens aufnehmen solle,

worin die Absicht nach einer förmlichen Vertragsurkunde deutlich ausgedrückt ist.

3. Demgemäss hat auch die Handlung Carl Ruetz & Co. ihr Schreiben vom 4. März eingerichtet, indem dasselbe demjenigen vom 23. Februar 1874 des Schorss genau und wörtlich entspricht. Es fehlt nur der Satz wegen der Caution. Diese findet aber ihre Begründung bereits in den Bedingungen vom 28. October 1873 und sollte über die Absendung des geforderten Betrages in den nächsten Tagen besondere Mittheilung gemacht werden, wonach diese Auslassung nichts zu bedeuten hat. Es ist nicht zu verstehen, dass Klägerin diese Uebereinstimmung zwischen den beiden Schreiben bestreitet. Dieselben erscheinen vielmehr in der That als gleichlautende Exemplare desselben schriftlichen Vertrages je unter Unterschrift des einen Contrahenten, welche gegen einander ausgetauscht sind. Auf jeden Fall ist die obige Annahme eines nur äusserlich in Briefform erscheinenden, nach Fassung und Inhalt wirklich schriftlichen Vertrages begründet.

Danach hat der Correspondenzvertrag vom 23. Februar und 4. März 1874 zwischen der Klägerin und der Handlung Carl Ruetz & Co. allerdings für stempelpflichtig erklärt werden müssen.

Vergl. Plenarbeschluss des Obertribunals vom 2. September 1839 (Entsch. Bd. 5, S. 30 f.). — Erkenntniss desselben vom 20. Januar 1865 (Entsch. Bd. 54, S. 369 f.), insbesondere Erkenntniss desselben vom 11. Mai 1877 (Centralblatt der Abgaben-, Gewerbe- und Handelsgesetzgebung und Verwaltung in den Königlich Preussischen Staaten pro 1877, S. 168—171).

Dagegen kann nur der gewöhnliche Vertragsstempel von 1 ℳ 50 ₰ mit Grund verlangt werden.

Denn es muss der Klägerin darin beigetreten werden: dass dieser Vertrag kein Lieferungsvertrag ist, sondern ein Werkverdingungsvertrag und zwar in seinem ganzen Umfange.

Es handelt sich im Allgemeinen um die Lieferung von Eisenbahnschienen, zu welcher der Lieferant das Material herzugeben hat.

Die Frage nun, welchem Stempel derartige und ähnliche Verträge unterliegen, ist controvers und auch von dem Königlichen Obertribunal verschieden beantwortet.

Vergl. Hoyer, Die Preuss. Stempelgesetzgebung, S. 294—298.

In einigen Erkenntnissen ist ein Lieferungsvertrag, in anderen ein aus Lieferung und Werkverdingung gemischter Vertrag, in anderen nur ein Werkverdingungsvertrag angenommen worden, ohne dass diese Difformität aus der thatsächlichen Verschiedenheit der Fälle oder, wie in dem von der Litisdenunciatin Carl Ruetz & Co. vorgelegten Erkenntnisse vom 12. Februar 1875 motivirt ist, aus der Verschiedenheit des eingelegten Rechtsmittels vollständig erklärt werden möchte.

Der letzteren Ansicht ist der Vorzug zu geben, was namentlich für den vorliegenden Fall hat geschehen müssen.

In dieser Hinsicht bleibt thatsächlich aus den Bedingungen vom 28. October 1873 Folgendes zu bemerken:

In dem § 5 ist dem Baudirector der Klägerin zugestanden: die Fabrikation der Schienen durch einen hierzu designirten Techniker beaufsichtigen zu lassen, welchem Zutritt zu allen Fabrikräumen jederzeit gestattet werden muss.

In dem § 6 ist bedungen: dass der Lieferant fünf Jahre nach beendeter Lieferung für alle Beschädigungen haftet, welche durch Verwendung schlechter Materialien zu den Schienen oder deren fehlerhafte Fabrikation entstehen sollen.

In dem § 9 ist bedungen: sollte der Lieferant infolge Arbeitsüberhäufung zu dem Wunsche veranlasst sein, einen Theil der Lieferung an ein anderes Werk zu übertragen, so kann solches nur mit ausdrücklicher Genehmigung des unterzeichneten Baudirectors geschehen.

In dem § 14 sind „Länge und Gewicht der Schienen" speciell vorgeschrieben.

Weiter lauten die §§ 15, 16, 17, 18 wörtlich:

§ 15. Die Schienen sind genau nach der dem Fabrikanten einzureichenden Zeichnung und gestempelten messingenen Schablone anzufertigen. Die Aussenflächen derselben müssen rein

und glatt gewalzt sein und dürfen die Oberflächen weder Schweissfugen noch Unebenheiten, schlecht ausgewalzte Stellen, Lang- oder Kantenrisse, Abblättungen, Brandlöcher, Blasen, Splitter, Brüche, Vertiefungen, Walznäthe zeigen. Die Schienen dürfen weder krumm noch windschief, sondern müssen vollkommen gerade gerichtet sein, so dass sie nach allen Seiten hin auf einer ebenen Fläche genau aufliegen. Das Profil muss an jedem Punkte der Schiene genau dasselbe und überall vollkommen rechtwinklig und symmetrisch zur Grund- und Mittellinie ausgewalzt sein. Die Schnittflächen müssen eben, glatt und rein sein und genau rechtwinklig zu den Oberseiten und Unterflächen stehen. Die Enden der Schienen dürfen durch das Abschneiden weder gebogen noch zusammengedrückt werden; es muss die Schnittfläche genau der Schablone entsprechen und nicht mittelst Scheeren, sondern durch Sägen erzeugt werden, schliesslich von den Schnittgraden in der Weise vollkommen befreit sein, dass die Kanten durch Abfeilen leicht gebrochen werden.

Nach dem Abschneiden dürfen die Schienen nicht wieder ins Feuer gebracht werden. Vertiefungen oder sonstige Mängel beim Walzen dürfen durch Ausschweissen nicht scheinbar ausgeglichen werden; jede derart ausgebesserte Schiene wird zurückgewiesen.

In Bezug auf die Längenmasse wird festgesetzt, dass

für die 24 Fuss langen Schienen Differenzen bis zu 4 mm,
für die 21 Fuss langen Schienen Differenzen bis zu 3 mm,
für die 18 Fuss langen Schienen Differenzen bis zu 2 mm

zulässig sind, wogegen Schienen, welche mehr als diese gestatteten Differenzen länger oder kürzer sind, bei der Abnahme zurückgewiesen werden. Dem Fabrikanten wird ein Massstab eingehändigt, welcher für die Abnahme massgebend ist.

Am Fuss erhält jede Schiene drei rechtwinklige, in den Ecken abgerundete Einklinkungen, deren Entfernungen in einer Zeichnung festgestellt werden, welche dem Lieferanten eingehändigt wird.

Jede Schiene ist an jedem Ende nach der Zeichnung im Stege mit zwei Löchern zu versehen.

Für die richtige Grösse der Löcher und deren Entfernung vom Kopf und untereinander wird dem Fabrikanten eine Schablone eingehändigt.

§ 16. Die Fabrikationsmethode ist vom Lieferanten bei Abgabe der Offerten speciell darzulegen, doch wird hier von vornherein bestimmt, dass zum Kopf der Schienen hartes Feinkorneisen, zum Fuss dagegen zähes, sehniges Eisen verwendet werden soll.

§ 17. Die fertigen Schienen müssen bei 3 Fuss = $0{,}_{942}$ m Freilage in der Mitte eine Belastung von 200 Centnern 24 Stunden lang tragen, ohne dass dadurch eine bleibende Durchbiegung entsteht. Auch müssen sie bei derselben Freilage und entsprechendem grösseren Druck eine Durchbiegung von mindestens 1¾ Zoll = 46 mm aushalten, ohne zu reissen oder zu brechen.

§ 18. Das Zeichen der Firma des Werkes und die Jahreszahl ist auf einer Seite der Schienen mit erhabener Schrift am Stege einzuwalzen.

Wenn nun der Unterschied des Verdingungsvertrages und Lieferungsvertrages hauptsächlich in der Pflicht der Anfertigung im Gegensatze zum blossen Verschaffen besteht,

§§ 925 f., 869, 900, 920 f. Titel 11 Theil I. Allg. Landrechts. — § 981 daselbst,

nach den vorstehenden Vertragsbedingungen aber,

nach welchen die Schienen nach einer bestimmten Zeichnung und Schablone und in sonst speciell vorgeschriebener Form und Beschaffenheit in einer Fabrik unter gewissen Erfordernissen der Fabrikation und unter zulässiger Aufsicht der Klägerin hergestellt werden sollten,

die Vertragenden der Anfertigung und der Art der Herstellung offenbar eine vorzügliche Aufmerksamkeit und Bedeutung beigemessen haben: so kann kein Zweifel darüber obwalten, dass kein Lieferungsvertrag vorliegt, sondern ein Verdingungsvertrag und zwar in der Modification einer Werkverdingung.

Denn es treffen die sämmtlichen Requisite des § 925 — namentlich dasjenige eines bestimmten Arbeitsergebnisses — unbedenklich zu, wobei es gleichgültig ist, ob jede einzelne Schiene oder die Schienen in ihrer Gesammtheit als das verdungene Werk angesehen werden. Die Sachverständigkeit der Unternehmerin als einer grösseren Fabrikantin ist ausser allem Zweifel, wenn es auf solche ankommen sollte.

Vergl. Erk. d. Obertr. vom 8. November 1869 (Entsch. Bd. 62 S. 77). Erk. desselben vom 14. October 1872 (Striethorst Arch. B. 86, S. 251). Erk. dess. vom 27. April 1877 in Sachen Fiscus ca. Gutehoffnungshütte (nicht gedruckt). — Erk. des Reichsoberhandelsgerichts vom 26. März 1872 (Entsch. Bd. 6 S. 29 f.) Erk. dess. vom 7. October 1878 (Entsch. Bd. 11 S. 155 f.).

Die landrechtlichen Bestimmungen über die Begriffe des Lieferungsvertrages und des Verdingungsvertrages stimmen aber mit den im gewöhnlichen Verkehre über diese Verträge herrschenden Vorstellungen wesentlich überein, an welche das Stempelgesetz und der Tarif sich angeschlossen haben.

Vergl. cit. Erk. des Obertr. vom 14. October 1872.

Alle Gründe hingegen, aus welchen der Verklagte die Annahme eines Lieferungsvertrages herleiten will, können nicht für zutreffend erachtet werden.

Zunächst ist darauf hingewiesen, dass die Contrahenten selbst sich der Ausdrücke

„Lieferung der Schienen", „Lieferungsobjecte", „Lieferant"

ausschliesslich bedient haben. Allein aus solchen äusserlichen Bezeichnungen kann das rechtliche Wesen eines Vertrages nicht entnommen werden, sondern dieses kann nur aus dem ganzen Vertragsinhalte geschehen. Ferner ist es auch nicht richtig, dass jene Ausdrücke ausschliesslich gebraucht sind, daneben sind auch andere angewendet wie

„Anfertigung", „Unternehmer", „Werk".

Ebenso ist es rein äusserlich und unwesentlich, dass die Vergütung nach dem Gewichte der Schienen festgesetzt ist. Es ist selbstverständlich, dass dabei das Verhältniss des Arbeitswerthes zu dem Materialienwerthe die gebührende Berücksichtigung gefunden hat.

Ferner ist es gleichgültig, dass der Unternehmer in dem § 6 die Haftung auf fünf Jahre für alle Beschädigungen übernommen hat,

welche durch Verwendung schlechter Materialien entstehen sollten.

Denn diese Verpflichtung widerspricht in keiner Weise dem Wesen einer Werkverdingung und die gleiche Haftung ist übernommen für alle Schäden, welche aus der fehlerhaften Fabrikation der Schienen entstehen sollten.

Vor Allem ist von dem Verklagten hervorgehoben: dass den Schienen die Eigenschaft vertretbarer Sachen beigelegt werden müsse, woraus die Anwendung des Art. 338 des Handelsgesetzbuchs gefolgert werden soll. Es ist nun richtig, dass ein Lieferungsvertrag im Sinne des Art. 338 auch dann vorliegt, wenn der Lieferant die Gegenstände der Lieferung — ihre Vertretbarkeit vorausgesetzt — selbst herstellt. Dagegen ist nicht anzuerkennen, dass die Begriffsbestimmung des Art. 338 der Stempelgesetzgebung untergelegt werden darf. Auf jeden Fall kann nicht eingesehen werden: dass nach einer bestimmten Zeichnung und Schablone in specieller Form und Beschaffenheit in einer bestimmten Fabrik unter Controle der Bestellerin zu einem speciellen Zwecke herzustellende Eisenbahnschienen vertretbare Sachen sind. Unter solchen Voraussetzungen ist vielmehr die Specialität der bestellten Schienen gegeben und ist es nicht erheblich, dass solche in einer grossen Menge verdungen sind.

Erk. d. Obertr. vom 8. November 1869 und vom 14. October 1872 a. a. O. — Erk. des Reichsoberhandelsgerichts vom 12. Mai 1871 (Entsch. Band 2 S. 287 f.). Erk. d. vom 20. October 1877 (Entsch. Bd. 23, S. 87) — Contra-Erk. dess. vom 28. Januar 1873 (Entsch. Bd. 9, S. 12 f.)

Hingegen ist nach dem Allgemeinen Landrecht und allgemeinen Begriffen jene Unterscheidung überhaupt nicht zu machen, dass der Lieferungsvertrag vertretbare Sachen und der Werkverdingungsvertrag nicht vertretbare zum Gegenstande hat.

Vergl. die cit. Erk. des Obertr. vom 8. November 1869 und vom 14. October 1872.

Aus diesen Gründen ist denn auch von dem Königlichen Obertribunal in dem von der Handlung Carl Ruetz & Co. vorgelegten Erkenntnisse vom 12. Februar 1875 auf eingelegte Revision unter freier Prüfung der That- und Rechtsfrage somit unanfechtbar festgestellt:

dass in einem Falle der vorliegenden Art ein reiner Lieferungsvertrag nicht unterstellt werden kann.

Darnach kann es nur noch darauf ankommen:

ob der Vertrag vom 23. Februar und 4. März 1874 zu theilen ist und zwar ein Lieferungsvertrag insoweit vorliegt, als es sich um die Beschaffung des Eisenmaterials zu den Schienen durch die Unternehmerin handelt.

Dies hat gleichfalls vereinbart werden müssen.

Allerdings muss anerkannt werden, dass das Obertribunal wiederholt in dem entgegengesetzten Sinne entschieden hat, so namentlich auch in dem zuletzt erwähnten Revisionserkenntnisse vom 12. Februar 1875. Ferner befolgen die Verwaltungsbehörden die entgegengesetzte Praxis.

Vergl. F.-M.-Rescr. vom 30. Januar 1863 bei Hoyer a. a. O. S. 296 u. 297 Note 3.

Diese Rechtsprechung und Praxis beruht wesentlich auf der No. 1 der allgemeinen Vorschriften des Stempeltarifes vom 7. März 1822:

enthält eine schriftliche Verhandlung verschiedene stempelpflichtige Gegenstände oder Geschäfte, so ist der Betrag des Stempels für jeden dieser Gegenstände und jedes dieser Geschäfte nach den darauf Anwendung habenden Vorschriften besonders zu berechnen.

In dem älteren Erkenntnisse vom 14. April 1859 (Entsch. Bd. 42, Seite 107 f.) ist von dem Obertribunal angenommen: dass unter den verschiedenen stempelpflichtigen Geschäften nur solche zu verstehen sind, welche verschiedene Rechtsgeschäfte oder Verträge ihrem Rechtsbegriffe nach vorstellen, ohne Unterschied, welche thatsächlichen Merkmale der gesetzliche Rechtsbegriff eines und desselben Vertrages umfasst. Das heisst mit anderen Worten, dass verschiedene selbstständige Geschäfte vorliegen müssen.

Von dieser natürlichen Auffassung ist aber das Plenum des Senates für Strafsachen in dem Erkenntnisse vom 27. Januar 1862 (Entsch. Bd. 47 S. 445) ausdrücklich zurückgetreten, indem ausgeführt ist: dass es nur darauf ankomme, dass der thatsächliche Inhalt des vorliegenden Geschäftes — abgesehen von der civilrechtlichen Einheit desselben — unter verschiedene Positionen des Stempeltarifes falle. Das heisst mit anderen Worten, dass die einzelnen Theile des Geschäftes unter der angegebenen Voraussetzung als verschiedene Geschäfte im Sinne der No. 1 des Stempeltarifes gelten sollen. Diese Auffassung hat aber keine allgemeine Anerkennung gefunden. Es kann derselben auch nicht beigetreten werden, da der Theil nicht als ein von dem Ganzen verschiedenes Geschäft angesehen werden kann, was auch von solchen Theilen gelten muss, welche als accidentalia negotii bezeichnet zu werden pflegen. Dem gewöhnlichen Wortsinne und den allgemeinen Rechtsgrundsätzen entspricht nur die ältere Auffassung des Obertribunals. Es ist nicht ersichtlich, dass der Stempeltarif sich von beiden entfernt hat.

Vergl. von Kraewel in Gruchot, Beiträge Bd. 20, S. 861 f.

Das Obertribunal hat auch selbst an der Auffassung des Plenarbeschlusses vom 27. Januar 1862 nicht überall festgehalten. Es ist zum Beispiel in dem Erkenntnisse vom 20. September 1872

bei Hoyer a. a. O. S. 311 und 312

entgegen der Praxis der Verwaltungsbehörden der Grundsatz aufgestellt:

wenn in einem Erbrecesse Miterben sich zum Zwecke der Erbtheilung Nachlassforderungen cediren oder Schuldverschreibungen ausstellen, so unterliegen solche Cessionen und Schuldverschreibungen nicht der besonderen Verstempelung,

weil

bei der Frage, ob die in einem Acte enthaltenen Willensvereinbarungen der Contrahenten sich zu einem Rechtsgeschäfte oder zu mehreren Rechtsgeschäften gestalten, zwischen naturalia und accidentalia negotii überhaupt nicht zu unterscheiden, sondern entscheidend ist, ob die Willensvereinbarungen der Erben die Grenze des Erbtheilungsverfahrens überschritten haben.

Anlangend den vorliegenden Vertrag, so ist aus den §§ 926, 956 Tit. 11 Thl. I Allgemeinen Landrechts zu entnehmen, dass an der Natur des Werkverdingungsvertrages dadurch nichts geändert wird: dass der Werkmeister die Materialien herzugeben übernommen hat. Danach liegt hier im Sinne des Gesetzes ein einheitlicher Vertrag vor. Dem entspricht auch der ganze Inhalt des Vertrages, in welchem der Werth des Materials nicht besonders festgesetzt, sondern für Material und Arbeit Eine Vergütung bedungen ist.

Aus denselben Gründen hat das Appellationsgericht zu Posen in dem Erkenntnisse vom 31. October 1876 in einer wesentlich gleichartigen Processsache des Fiscus gegen die Gutehoffnungshütte angenommen:

dass hiernach ein einheitlicher Vertrag vorliege, der unter eine gesetzlich bestimmte Kategorie von Verträgen falle und deshalb nur nach diesem Gesichtspunkte beurtheilt werden dürfe, ohne dass es gestattet sei, Momente aus ihm loszulösen, die integrirende Theile desselben seien, und diese als ein besonderes selbstständiges Rechtsgeschäft zu behandeln.

Die gegen diese Entscheidung eingelegte Nichtigkeitsbeschwerde ist von dem Obertribunal in dem soviel bekannt nicht zum Abdruck gelangten Erkenntnisse vom 27. April 1877 zurückgewiesen:

weil ein Verstoss gegen die No. 1 des Stempeltarifes nicht stattfinde, da der Appellationsrichter festgestellt habe, dass neben dem Verdingungsgeschäft weder nach der Absicht der Parteien noch thatsächlich ein besonderes Materiallieferungsgeschäft abgeschlossen worden, indem er namentlich geltend mache, dass ein Preis nur für das ganze Werk, nicht aber ein besonderer für das dazu nöthige Material verabredet worden sei.

Dies ist auch hier geltend zu machen.

Ferner ist das Obertribunal, namentlich in dem Erkenntnisse vom 2. November 1876 (Entsch. Bd. 78, S. 245 f.) der hier vertretenen Ansicht positiv dahin gefolgt:

dass ein einheitlicher Vertrag bei jedem einzelnen der beiden Geschäfte zwischen der Klägerin und der Eisenbahndirection zu Hannover besteht, nicht aber eine Zerlegung desselben je nach Massgabe der einzelnen Leistungen der Klägerin an Material, Arbeit, Transportkosten u. s. w. rechtlich angezeigt ist.

Die in diesem Erkenntnisse beurtheilten Verträge stimmen thatsächlich mit dem hier vorliegenden überein, wie die vorangeschickte Darstellung des Sachverhaltes und die Erkenntnissgründe ergeben.

Es kann auch, soviel die hier streitige Frage angeht, offenbar keinen Unterschied machen, dass in jenem Erkenntnisse das in Hannover geltende gemeine Recht in Anwendung gekommen ist. Der Stempeltarif vom 19. Juli 1867 für Hannover hat aber in der No. 1 nur die gleiche Nummer des Altpreussischen Tarifes vom 7. März 1822 wörtlich wiederholt.

In der Replik ist von der Klägerin noch eingewendet: dass es dem Verklagten obliege, eventuell den Werth des Materials, welches er bestempeln wolle, anzugeben. Dies ist an sich vollkommen richtig, da Verklagter seine Stempelforderung zu rechtfertigen hat.

Es kann indessen vorliegend diese Unterlassung dem Verklagten nicht entgegengehalten werden, weil Klägerin selbst die eventuelle Ermittelung des betreffenden Werthes einem besonderen Verfahren zugewiesen wissen will.

Dass der erforderte Cautionsstempel von 1 ℳ 50 ₰ gerechtfertigt ist, kann keinem Bedenken unterliegen.

Ebenso kann eventuell unzweifelhaft nicht anerkannt werden, was die Gutehoffnungshütte ausgeführt hat: dass ein Lieferungsvertrag im Sinne der Cabinetsordre vom 30. April 1847 vorliegt, da die fraglichen Schienen nicht zum Zwecke des Wiederverkaufes, sondern zu dem Zwecke der eigenen Verwendung in dem Unternehmen der Klägerin bezogen sind.

Vgl. Hoyer a. a. O. S. 394—400.

Bezüglich des Vertrages zwischen der Klägerin und der Gutehoffnungshütte kann von vornherein nicht zugegeben werden, dass in den gegenseitigen Schreiben vom 5. und 13. October 1874 und vom 14. und 20. Januar 1875 ein eigentlich schriftlicher Vertrag zu erkennen ist. Dafür ergeben Fassung und Inhalt dieser Schreiben nicht den nöthigen Anhalt. Die generelle Bezugnahme auf den mit der Handlung Ruetz & Co. geschlossenen Contract, in welchen die Gutehoffnungshütte eintreten sollte, kann in dieser Hinsicht um so weniger angeführt werden, als solche gar nicht zu umgehen war. Im Uebrigen ist die Bekanntschaft der Gutehoffnungshütte mit diesem Contracte und den betreffenden Submissionsbedingungen vorausgesetzt und nicht einmal ersichtlich, dass dieselben der Gutehoffnungshütte seitens der Klägerin mitgetheilt worden. Eventuell würde in Frage kommen, ob wirklich ein neuer selbstständiger Vertrag — nach Analogie desjenigen mit der Handlung Ruetz & Co. — zwischen der Klägerin und der Gutehoffnungshütte geschlossen oder letztere nur in den ursprünglichen Vertrag mit Zustimmung der Klägerin eingetreten ist. Denn nur unter der ersten Voraussetzung könnte ein nochmaliger Lieferungsstempel erhoben werden, falls nämlich ein Lieferungsvertrag überhaupt zu unterstellen.

Wenn hingegen die oben entwickelten Gründe zutreffen, so könnte auch dieser Vertrag immer nur als ein einheitlicher Werkverdingungsvertrag angesehen und danach mit 1 ℳ 50 ₰ bestempelt werden.

Die Entscheidung wegen der Kosten war gemäss dem § 2 Titel 23 Theil I Allgemeine Gerichtsordnung § 4 No. 1 des Gesetzes vom 10. Mai 1851 (G.-S. S. 622) zu treffen, wie geschehen ist. gez. v Mittelstaedt. Dietz. Wentzel.

Demgemäss wurde erkannt: „dass der Verklagte nicht für befugt zu erachten, von dem Vertrage vom 23. Februar und 4. März 1874 einen Kaufstempel von 1 620 ℳ und von dem Vertrage vom 5. und 13. October 1874 bezw. 14. und 20. Januar 1875 einen Kaufstempel von 1 210 ℳ zu erheben, vielmehr Verklagter in die Zurückzahlung von 2 828 ℳ 50 ₰ nebst 5 pCt. Zinsen seit dem 17. Januar 1878 zu verurtheilen; der weitergehende principale Klageantrag abzuweisen; der eventuelle Klageantrag für erledigt zu erachten; die aussergerichtlichen Kosten des Processes dem Verklagten aufzulegen; die gerichtlichen Kosten ausser Ansatz zu lassen. Dies ist verkündet. Verhandelt wie oben. v. Mittelstaedt. Dietz. Wentzel."

Die Sibirische Eisenbahn.

Russland geht von der richtigen Ansicht aus, dass es für seine wirthschaftlichen Verhältnisse vorläufig weit nothwendiger ist, die Verkehrswege von Osten, also von Asien her, in Angriff zu nehmen, als sie im Innern des Landes zu vervollständigen. Asiatische Bahnen müssen sofort grosse Massen von Landesproducten, welche an der Ursprungsstelle so gut wie keinen Werth haben, auf dem Schienenwege an die Grenze gelangt aber zu Reichthümern werden, nach dem Inlande bringen. Zu den Projecten, welche in dieser Hinsicht bereits seit Jahren geplant werden, gehört vor Allem die durchgehende Sibirische Eisenbahn, welche Nischnii-Nowgorod über Perm und Kartharinenburg mit Tjumen am Ostabhange des Ural verbinden soll. Von diesem Projecte ist es die etwa 350 km lange Strecke Katharinenburg-Tjumen, welche in letzter Zeit der Ausführung sehr nahe gekommen ist. Zum ersten Mal war davon im Jahre 1875 die Rede, indem sich der zu Paris versammelte geographische Congress damit beschäftigte, weil ein Delegirter der Russischen „Gesellschaft für Handel und Industrie", General Bogdanowicz, versuchte, Frankreich für diese Eisenbahn, welche angeblich dem gesammten Europa bedeutenden Nutzen verspricht, zu gewinnen. Die Natur der Franzosen, welche solchen grandiosen Projecten von vorherein immer etwas zuneigt, zeigte sich auch diesem Projecte günstig und liess es an moralischer Unterstützung der Russen nicht fehlen. Von thatsächlicher Theilnahme konnte jedoch natürlich nicht die Rede sein. Inzwischen trat das Project wegen des Türkischen Krieges etwas zurück und erst in neuerer Zeit wurde es wieder aufge-

nommen, indem der Graf Melikoff, derselbe, dem Russland jetzt eine verhältnissmässig ungestörte Ruhe zu verdanken hat, sich dafür interessirte. Die Arbeiten sind nunmehr auf der etwa 350 km langen Strecke Katharinenburg-Tjumen in Angriff genommen worden und zwar unter der Leitung und auf Kosten des Ministeriums der Wegecommunicationen, indem man sich vorbehält, die Strecke nach der Vollendung an einen Privatconcessionär oder an eine Actiengesellschaft abzutreten, in gleicher Weise, wie auch im Jahre 1868 die Moskau-Brester Bahn, die in dem damaligen Nothjahre des Smolenskischen Gouvernements von der Regierung begonnen worden und später nach einer vorangegangenen Abschätzung an die sich bildende Actiengesellschaft übergegangen ist.

Die Freude über den Beginn der Arbeiten soll sich in den angrenzenden Districten ungemein lebhaft geäussert haben. Als die Nachricht auf dem Markte von Nischnii-Nowgorod durch den Generalgouverneur, den früheren Botschafter in Constantinopel, General Ignatieff, bekannt gegeben ward, wurde dieselbe mit Enthusiasmus aufgenommen. Man ist sich dort sehr klar über die ungeheuren Vortheile, welche die Ausführung der Linie mit sich bringt. In Frankreich hat dieser Enthusiasmus seinen Widerhall gefunden; Französische Journale sprechen mit Begeisterung davon, nennen das Unternehmen ein dem 19. Jahrhundert würdiges; meinen, dass Asien damit Europa die Hand reiche und dass die damit geschaffene Linie Paris-Peking als mächtige Concurrentin der Linie London-Calcutta gegenüber treten werde.

Der Eifer unserer beiderseitigen Nachbarn übersieht (wie F. W. im „D. Handelsbl." bemerkt) nur Eines — die anormale Spurweite der Russ. Bahnen. Dieselbe wird, so lange sie existirt, ein entschiedenes Hinderniss für den internationalen Verkehr Russlands sein. Russland dringt in neuester Zeit sogar darauf, die wenigen Meilen mit normaler Spur in solche mit der weiteren umzuändern und strebt somit eher dahin, sich noch mehr abzuschliessen, statt sich zu internationalisiren. Eine Hebung des Weltverkehrs ist somit aus der Entwickelung Russischer Eisenbahnlinien bis auf Weiteres nicht zu erwarten.

Aus dem Deutschen Reich.

Berlin, 24. Januar. (Politische Wochenschau. Ankaufsvorlage der Rhein-Nahebahn. Secundärbahnvorlage. Die Stellung der Unterbeamten. Verrechnung von Einnahmen und Ausgaben aus den Gemeinschaftlichkeitsverhältnissen. Reichseisenbahnamt. Eisenbahnvorarbeiten.)

In voriger Woche wurden die parlamentarischen Arbeiten durch eine überraschend schnelle Erledigung des Gesetzes über die Zuständigkeit der Verwaltungsbehörden und Verwaltungsgerichte, unter glücklicher Beseitigung von mehr als 80 Amendentsanträgen wesentlich gefördert. Das Gesetz wurde in viertägiger Verhandlung fast durchweg ohne andere als redactionelle Abänderungen nach den Vorschlägen der Commission in zweiter und dritter Berathung erledigt. Zahlreiche Petitionen, die dritte Lesung des Gesetzes über das Höferecht in Lauenburg, und die zweite Berathung der Schlachthausvorlage, sowie das Gesetz betreffend die Pensionscassen für Lehrer, Wittwen und Waisen nahmen die Zeit des Plenums in Anspruch. Ein Antrag auf Ausgabe von Staatspapieren, die auf den Namen lauten, und ein dazu gestelltes Amendement, deren Uebertragung betreffend, wurde der Staatsregierung zur Erwägung überwiesen. In zahlreichen Commissions- und Fractionssitzungen bemühten sich die Parteien, um gegenüber den grossen Fragen der Steuerreform Stellung zu gewinnen. Von der klerikal-conservativen Majorität wurde der früher vom Finanzminister selber nicht gebilligte dauernde Steuerlass von 14 Millionen nach dem Antrage Minnigerode angenommen. Es sollen drei Monatsraten der Classen und der fünf untersten Stufen der classificirten Einkommensteuer dauenrd ausser Hebung gesetzt und eine Reform der Personalsteuer in Aussicht genommen werden. Da man annimmt, dass sich durch Billigung dieser Beschlüsse der Minister mit sich selher in Widerspruch setzte und andererseits neue Vereinbarungen hinsichtlich der Steuerreform, welche das Tabaksmonopol berühren, zwischen den Conservativen und dem Reichskanzler bestehen sollen, so gilt die Stellung des Herrn Bitter für erschüttert. Bestärkt wird das Publikum in dieser Ansicht durch die überraschende Veröffentlichung einiger Briefe des Fürsten Bismarck aus dem Nachlasse des verstorbenen Staatsministers von Bülow, durch welche die Parallele der jetzigen und der beim Ausscheiden Camphausen's herrschenden Situation als eine sehr auffallende hingestellt wird. Auch Nachfolger aus der conservativen Partei werden von derselben Seite her bereits genannt. Speciell in Betreff des Tabaksmonopols lauten indessen die Dementis momentan bestimmter dahin, dass an diese Vorlage in Regierungskreisen neuerdings nicht gedacht worden sei, während andererseits gemeldet wird, Fürst Bismarck beabsichtige bei Gelegenheit der Neubesetzung des Finanzministeriums dieses Ressort mit dem Reichsschatzamt in Personalunion zu bringen. Klarheit wird in diese Verhältnisse erst durch die bevorstehenden Debatten über die Steuerreform im Preussischen Abgeordnetenhause gebracht werden. Dem Bundesrathe ging eine Reihe von Vorlagen zu, von denen derselbe die Gesetzentwürfe über die Erhebung von Reichsstempelabgaben, der Brausteuer in erster, und den Entwurf eines Gesetzes über die Küstenfrachtfahrt in erster und zweiter Berathung in zustimmendem Sinne erledigte. Der Preussische Volkswirthschaftsrath ist zum 27. d. M. berufen worden. Das Landesöconomiecollegium sprach sich gegen eine Erhöhung der Branntweinsteuer aus, und der Minister Lucius bestätigte, dass dieselbe nach dem Modus der Maischraumbesteuerung auch ihm unthunlich erscheine. Wie diese Körperschaft, so schloss auch nach inhaltreichen Specialverhandlungen der Deutsche Landwirthschaftsrath seine Sitzungen, letzterer mit einer Resolution zu Gunsten einer Ausdehnung des Unfallversicherungsgesetzes auf die ländlichen Arbeiter unter Berücksichtigung der besonderen Verhältnisse dieses Gewerbes. Auch mit einer Eisenbahnangelegenheit beschäftigte sich der Landwirthschaftsrath, insofern er in seiner Sitzung am 19. d. M. folgende Resolution annahm: „1. Die Einführung einer zweiten ermässigten Stückgutclasse liegt im dringenden Interesse der Deutschen Landwirthschaft. 2. Eine Ermässigung der Güter der Specialtarife bezüglich der event. neu einzurichtenden Wagenclasse bei Versendung von 5 000 kg erscheint gleichfalls dringend geboten. 3. Die Einreihung des Artikels „Spiritus" in den jetzigen Specialtarif I. (event. später II. Wagenclasse) ist herbeizuführen." Al. 3 wurde mit 26 gegen 23 Stimmen angenommen, welche Stimmenzahl das Verhältniss Norddeutschlands zu Süddeutschland darstellt. — Auf den 18. d. M. fiel der Gedenktag des zehnjährigen Bestehens des neuen Deutschen Reichs, der nicht ohne gebührende Berücksichtigung vorüberging. Es war eine tiefinnerliche Feier, deren ideellem Gehalt in erster Linie die Presse gerecht zu werden sich bemühte.

Der Gesetzentwurf, betr. den Ankauf der Rhein-Nahebahn seitens des Staates scheint zu einer principiellen Aenderung der den Privateisenbahnen obliegenden Verpflichtungen zu Gunsten militärischer Interessen führen zu sollen. Die Subcommission, welche seitens der Eisenbahncommission zur Vorberathung des Entwurfs, betreffend den Erwerb der Rhein-Nahebahn, eingesetzt worden war und welche am Freitag ihre erste Sitzung hielt, hatte einen Antrag des Abg. Hammacher entgegenzunehmen, welcher unter Absehung von dem Ankauf der Rhein-Nahebahn zu dem ursprünglich stipulirten Preise, folgende principiellen Gegenvorschläge in Form zweier Gesetzentwürfe machte:

a) Gesetz, betreffend die Verpflichtungen der Privateisenbahnen im Interesse der Landesvertheidigung. § 1. Jede Eisenbahngesellschaft ist verpflichtet, auf Verlangen der Staatsregierung die von derselben im Interesse der Landesvertheidigung für nothwendig erachteten Aenderungen und Erweiterungen ihrer Anlagen, insbesondere die Vermehrung ihrer Geleise vorzunehmen. § 2. Wenn und soweit diese Verpflichtung nicht auf Grund anderweitiger Gesetze oder der Concessionsbedingungen oder in Folge von Verträgen der Eisenbahngesellschaft obliegt, hat der Staat die Kosten der Ausführung sowie die Mehrkosten zu tragen, welche in dem Betriebe, der Unterhaltung und Erneuerung der Eisenbahn in Folge der Aenderung und Erweiterung entstehen. Die Uebernahme der Kosten auf den Staat erfolgt durch Gesetz. § 3. Die von dem Staate in Folge der Anordnungen auf Grund des § 1 getragenen Kosten sind von der betreffenden Eisenbahngesellschaft nach Massgabe der Mehrüberschüsse, welche sie durch die ausgeführten Anlagen für die Actionäre erzielt, der Staatscasse zu erstatten. § 4. Von den nach § 2 seitens des Staates zu tragenden Mehrkosten der Eisenbahngesellschaft kann der Staat die etwaigen Ersparnisse der Eisenbahngesellschaft, welche durch die von ihm angeordneten Aenderungen und Erweiterungen herbeigeführt werden möchten, in Abzug bringen.

b) Gesetzentwurf, betreffend die Ausführung des zweiten Geleises auf der Rhein-Naheeisenbahn und den Ankauf derselben für den Staat. § 1. Die Staatsregierung wird ermächtigt: 1. Die Rhein-Naheeisenbahn mit einem durchgehenden zweiten Geleise für Rechnung des Staates zu versehen und alle Mehrkosten auf den Staat zu berechnen, welche infolge dieser Erweiterungsanlage für Bahnunterhaltung und Bahnerneuerung der Rhein-Naheeisenbahngesellschaft erwachsen; 2. mit der Rhein-Naheeisenbahngesellschaft einen Vertrag zu schliessen, wonach sie deren Actien für den Preis von 72 ℳ (12 pCt.) für je eine Actie ankauft und das Recht erlangt, die Liquidation der Rhein-Naheeisenbahngesellschaft herbeizuführen u. s. w. (wie nach der Regierungsvorlage). § 2. Zur Deckung der Ausgaben werden der Staatsregierung für das zweite Geleise 3 750 000 ℳ und für den Ankauf der Rhein-Nahebahn 3 125 880 ℳ zur Verfügung gestellt. — Die übrigen Paragraphen sind rein formaler Natur.

Das Resultat der Verhandlungen der Subcommission war die Annahme des ersten der vorgeschlagenen „Gesetzentwürfe", wonach also der Staat jede Eisenbahngesellschaft nöthigen kann, die im Interesse der Landesvertheidigung für nothwendig erachteten Aenderungen und Erweiterungen ihrer Anlagen, insbesondere die Vermehrung ihrer Geleise vorzunehmen. Dagegen wurde von dem zweiten Antrag, der andere als die regierungseitig vorgeschlagenen

Ankaufsmodalitäten enthielt, nur die Nummer 1 des § 1 genehmigt, die Nummer 2 aber „als Consequenz" abgelehnt, wobei über den Kaufpreis nichts bestimmt wurde. Hiernach würde also die Rhein-Nahebahn mit einem durchgehenden zweiten Geleise für Rechnung des Staates zu versehen und alle Mehrkosten auf den Staat zu übernehmen sein, welche in Folge dieser Erweiterungsbauten für Bahnunterhaltung und Bahnerneuerung erwachsen. Auf Grund der gefassten Beschlüsse soll ein Gegenentwurf ausgearbeitet werden, welcher der weiteren Berathung der bezüglichen Commission zu Grunde zu legen ist.

Die Regierung hat übrigens die Hoffnung noch nicht aufgegeben, die ursprüngliche Ankaufsvorlage zur Annahme zu bringen.

Die Secundärbahnvorlage wurde in ihrem ersten Theile von der Budgetcommission in voriger Woche erledigt. Die Linien Allenstein-Koppelbude, Allenstein-Ortelsburg-Johannisburg, Konitz-Laskowitz und Zollbrück-Bütow wurden nach der Regierungsvorlage unverändert angenommen. In der der Berathung der einzelnen Linien vorangegangenen Generaldebatte wurde seitens mehrerer Redner die Behandlung der Secundärbahnen ohne feste allgemeine Regelung der Betheiligung des Staates, der Communalverbände und Interessenten als nicht wünschenswerth bezeichnet; es fehle jeder sichere Massstab für die Beurtheilung im einzelnen Falle und sei die Gefahr vorhanden, dass diejenigen, welche ihre Interessen am meisten geltend machen, auch am meisten berücksichtigt würden, man müsse daher zu festen Normen für die Betheiligung des Staates und zur Heranziehung der Provinzen in den geeigneten Fällen gelangen. Die Majorität nahm jedoch davon Abstand, eine bestimmte Resolution zu fassen, da die grosse Verschiedenheit der Verhältnisse in den einzelnen Gegenden eine gleichartige Behandlung nach allgemeinen Gesichtspunkten unmöglich mache.

Die Stellung der Eisenbahnunterbeamten beschäftigte die Budgetcommission in der Sitzung vom 17. d. M. in Folge eines Antrages des Abg. Büchtemann, die Königliche Staatsregierung zu ersuchen, die Stellen der Unterbeamten der Staatseisenbahnverwaltung (Weichensteller, Bahnwärter, Heizer, Bremser etc.) zukünftig wieder als etatsmässige in den Etat aufzunehmen. Die Vertreter der Staatsregierung vertheidigten den Standpunkt der Regierung, diese Beamten zukünftig nur im diätarischen Verhältniss zu beschäftigen, hauptsächlich damit, dass beabsichtigt werde, die Competenzen dieser Beamtenclassen den örtlichen Verhältnissen entsprechend zu reguliren, nicht etwa eine finanzielle Ersparniss auf Kosten dieser Beamten zu machen, und dass beabsichtigt werde, eine besondere Pensionscasse für sie einzurichten, bei welcher eine günstigere Berechnung der Pensionszeit (zum Theil doppelt, zum Theil anderthalbfach) gegenüber der Pensionsberechnung für die übrigen Staatsbeamten eintreten werde. Dem gegenüber wurde von fortschrittlicher und secessionistischer Seite ausgeführt, dass die Regelung der Gehaltsverhältnisse nach den örtlichen Verhältnissen erfolgen könne, auch wenn die Stellen dieser Beamten wieder etatsmässige würden; dagegen würde deren Stellung mehr in die Willkür der Vorgesetzten gestellt; die niedrigere Stellung entspreche nicht ihrer Thätigkeit als Bahnpolizeibeamte und dem Interesse der Sicherheit des Betriebes. Bei der Abstimmung wurde der Antrag des Abg. Büchtemann abgelehnt.

Wir reihen hier folgende zwei offiziöse Meldungen an:

In einem Erlass vom 5. Januar d. J. wird vom Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten genehmigt, dass diejenigen Beamten, welche nach dem Prüfungsreglement vom 19. August und 30. November 1874 bez. vom 26. Juni 1880 die auferlegte Prüfung wiederholt nicht bestanden, in derselben aber die Kenntnisse und die Befähigung dargethan haben, welche für die Anstellung in einer niederen Stelle ausreichen, von der bestimmungsmässigen Prüfung für diese niedere Dienststelle befreit bleiben, wenn der Prüfungscommission für die höhere Stelle Beamte solcher Dienstzweige angehören, aus welchen die Prüfungscommission für die niedere Stelle zu bilden ist. Das Zeugniss über die dargelegte Befähigung bleibt indessen von der Prüfungscommission für die niedere Dienststelle auszufertigen, an welche zu dem Ende die Prüfungsverhandlung abzugeben ist. Insofern nach Vorstehendem gleichwohl die Ablegung der Prüfung für eine niedere Dienststelle erforderlich ist, überlässt der Herr Minister dem Ermessen der Eisenbahndirectionen.

Der Aachen-Jülicher Eisenbahngesellschaft, der Höngener Eisenbahngesellschaft und der Crefelder Eisenbahngesellschaft ist neuerlich ebenfalls die Verpflichtung auferlegt, hinsichtlich der Besetzung der Subaltern- und Unterbeamtenstellen mit Militäranwärtern, soweit sie das 35. Lebensjahr noch nicht zurückgelegt haben, die für den Staatseisenbahndienst in dieser Beziehung giltigen Vorschriften in Anwendung zu bringen.

In Betreff der Verrechnung von Einnahmen und Ausgaben aus Gemeinschaftlichkeitsverhältnissen hat der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten an sämmtliche Königliche Eisenbahndirectionen folgenden Erlass gerichtet: „In den über die gemeinschaftliche Benutzung von Bahnhöfen etc. abgeschlossenen Verträgen ist vielfach die Vereinbarung getroffen, dass von jeder der betheiligten Verwaltungen näher bestimmte Leistungen im Interesse der Gemeinschaft zu übernehmen seien und die Abrechnung in der Weise zu erfolgen habe, dass von den Verwaltungen die von ihnen für die Gemeinschaft bestrittenen Ausgaben nachzuweisen, die Gesammtkosten nach einem bestimmten Verhältnisse auf jede der Verwaltungen zu repartiren und die Differenzen zwischen den hiernach sich ergebenden Beträgen und den wirklich geleisteten Ausgaben gegenseitig auszugleichen seien. Im Einverständnisse mit dem Reichseisenbahnamte muss ich es den Grundsätzen des Normalbuchungsformulars für die Eisenbahnen Deutschlands entsprechend erachten, dass bei der Verrechnung der desfallsigen Beträge Compensationen ausser Betracht bleiben und demnach der volle Antheil der fremden Verwaltungen an den von der eigenen Verwaltung geleisteten Ausgaben bei dem Einnahmetitel „Vergütung für Ueberlassung von Bahnanlagen und für Leistungen zu Gunsten Dritter", dagegen der volle Antheil der eigenen Verwaltung an den von fremden Verwaltungen geleisteten Ausgaben bei dem Ausgabetitel „Posten der Benutzung fremder Bahnanlagen bezw. Beamten" gebucht wird. Soweit hierauf bei der Etatsaufstellung Rücksicht nicht genommen sein sollte, sind die desfallsigen Beiträge bei den betreffenden Titeln als mehr gegen den Etat zu verrechnen. Die künftigen Etatsveranschlagungen sind nach dem Vorstehenden zu bewirken."

Das Reichseisenbahnamt hat dem Bundesrath zwei im Reichseisenbahnamt aufgestellte Denkschriften, behufs Aenderung und Ergänzung des § 4 Absatz 3 und des § 5 Absatz 7 des Bahnpolizeireglements für die Eisenbahnen Deutschlands und die Bestimmungen über die Befähigung von Bahnpolizeibeamten und Locomotivführern vom 12. Juni 1878, vorgelegt, damit derselbe über die vom Reichseisenbahnamt formulirten Vorschläge Beschluss fasse. Die erste Denkschrift behandelt die Drehkreuze bei Niveauübergängen. Die zweite Denkschrift behandelt einerseits die Dauer der Probezeit zur Ausbildung für den Schaffnerdienst und andererseits die Befähigung der Haltestellenvorsteher. In Bezug auf den zweiten Punkt wird vorgeschlagen, dass diese Personen mindestens dreimonatliche Beschäftigung im Staatsdienst und Fertigkeit im Telegraphiren und Kenntniss der Instruction über die Behandlung der Apparate und Leitungen, sowie über den dienstlichen Gebrauch derselben, ferner die Fähigkeit, über einen dienstlichen Vorgang eine Anzeige zu machen und die Kenntniss der für die Verwaltung einer Haltestelle in Betracht kommenden Bestimmungen erlangt haben müssen.

Zur Anfertigung der generellen Vorarbeiten für Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung ist der Auftrag bezw. die Erlaubniss ertheilt worden:

Für eine Eisenbahn von einem unweit Dürrgoy gelegenen Punkte der Breslau-Mittelwalder Bahn über Klettendorf nach Koberwitz zum Anschluss an die projectirte Linie von Koberwitz nach Zobten, der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft.

Für eine mit Benutzung der schmalspurigen Locomotivbahn von der Halleschen Saline nach der pfännerschaftlichen Grube Alt-Zscherben herzustellende Eisenbahn vom Bahnhof Halle a/S. nach der Zuckerfabrik Schwittersdorf, dem Vorstande der Zuckerfabrik Schwittersdorf und der consolidirten Halleschen Pfännerschaft zu Halle a/S. zu Händen des Betriebsdirectors der letzteren, Leopold daselbst.

Für eine Eisenbahn von Osterwieck nach der Station Wasserleben der Halberstadt-Vienenburger Eisenbahn, einem Comité zu Osterwieck im Kreise Halberstadt zu Händen seines Vorsitzenden, des Buchdruckereibesitzers A. W. Zickfeld daselbst.

Zwei Norddeutsche Canalprojecte.

Ueber den Stand zweier Norddeutschland besonders interessirenden Canalprojecte entnehmen wir dem „Jahresbericht der Bremer Handelskammer" Folgendes:

Der Nord-Ostseecanal. Das Project des Nord-Ostseecanals, bekanntlich bereits älteren Datums, ist neuerdings wieder Dank den eifrigen Bemühungen von H. Dahlström unter die Tagesfragen aufgenommen. Der Canal soll nach Dahlström in einer Länge von etwa 98 km von der Kieler Bucht nach Brunsbüttel führen und eine Abmessung von 58 m oberer Breite, 22 m Sohlenbreite und 8 m Tiefe haben. Die Canalpassage würde unter Anwendung von Dampfbetrieb 10—16 Stunden in Anspruch nehmen.

Der Canal würde in erster Linie den Deutschen Schifffahrts- und Handelsinteressen dienen. Die Abkürzung des Seeweges von den Elb- und Weserhäfen nach der Ostsee berechnet Dahlström auf 387 Seemeilen, die von der Themse auf etwa 200 Seemeilen. Für weiter nordwärts belegene Englische Häfen würde eine nennenswerthe Abkürzung überhaupt nicht mehr vorliegen. Am wichtigsten wäre der Canal natürlich für die Elbe, da hier die Schiffe direct aus dem Flussgebiet in den Canal und umgekehrt eintreten könnten. Aber auch die anderen Häfen würde er in der Concurrenz gegen England unzweifelhaft stärken. Würde sich doch der Zeitgewinn auch für die Nicht-Elbehäfen bei Dampfern auf ein bis zwei Tage, bei Seglern je nach Wind und Wetter auf mehrere Tage und selbst Wochen stellen.

Der Rhein-Wesercanal. Ueber dieses Project äussert sich die Kammer folgendermassen: Zur technischen und wirthschaftlichen Prüfung des Projects sind bekanntlich vom Minister der öffent-

lichen Arbeiten drei Comités eingesetzt, eins zu Dortmund, eins zu Münster und eins zu Minden. Sämmtliche Comités haben im Laufe des Jahres wiederholentlich Sitzungen abgehalten. Die letzte derselben fand am 4. December unter dem Vorsitze des Oberpräsidenten von Westfalen zu Rheine statt. Nach den, dem Comité daselbst gemachten Mittheilungen, ist die zur Bestreitung der Kosten der Vorarbeiten erforderliche Summe aus Staatsmitteln zur Verfügung gestellt. Die technischen Vorarbeiten sind bereits in Angriff genommen. Der Canal soll einmal in der Richtung von Dortmund nach den Ems- und Weserhäfen, sodann aber behufs Anschluss an den Weser-Elbecanal nach Minden gehen. Seitens des Mindener Comités war empfohlen worden, dieselbe auf der Strecke Bevergern-Minden, etwa bei Bramsche vorzunehmen und sie dann über den Dümmersee auf thunlichst directem Wege nach der Unterweser zu führen. Der vom Minister der öffentlichen Arbeiten mit der vorläufigen Prüfung der Angelegenheit betraute Geheime Oberbaurath Wiebe hat jedoch geglaubt, sich gegen diese Linie aussprechen zu sollen. An Stelle derselben ist nunmehr in Aussicht genommen ein Canal, welcher auf der Strecke Bevergern-Papenburg, halbwegs zwischen Meppen und Papenburg abzweigt und über Friesoythe und Oldenburg nach Elsfleth führt. Für die neue Linie spricht, dass ihre Anlage voraussichtlich nur geringe Kosten verursacht, indem sie bereits den Hunte-Emscanal vorfindet, desgleichen von Oldenburg abwärts lediglich eine Correction der Hunte in Frage kommt.

Was die Dimensionenfrage anlangt, so soll der Gesichtspunkt massgebend sein, dass Schiffe von 7 000 Ctr. Ladefähigkeit den Canal benutzen können. Für die Wassertiefe sind vorläufig 2 bezw. 2½ m in Ansatz gebracht. Bei 2 m würden kleinere Seefahrzeuge z. B. die Pünten, welche 3 000 Centner laden und 5 Fuss Tiefgang haben, den Canal befahren, bei entsprechender Einrichtung der Brücken also ihre Ladung direct im Kohlenrevier einnehmen können. Dass die Vorarbeiten nunmehr in nicht zu langer Zeit ihrer Vollendung entgegengeführt werden, steht zu erwarten, indem der Minister der öffentlichen Arbeiten thunlichste Beschleunigung derselben angeordnet hat.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

(Nach Schluss der Redaction eingegangen.)

Ostdeutsch - Oesterreichischer Verband-Verkehr. Am 1. Februar d. J. tritt unter gleichzeitiger Aufhebung des gemeinschaftlichen Tarifs für gebrannten Kalk, Cement und Kalkasche zwischen Oberschlesischen und Mährisch - Schlesischen Centralbahn- etc. Stationen vom 15. Juli 1877 nebst Nachträgen ein Nachtrag V zum obenbezeichneten Tarife, Theil II mit Ausnahmefrachtsätzen für den Transport obiger Artikel in Mengen von mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen zwischen Stationen und Ladestellen der Oberschlesischen Eisenbahn und Stationen der Kaiser Ferdinands Nord-, Mährisch-Schlesischen Centralbahn und der K. K. Staatsbahnen Kriegsdorf-Römerstadt und Erbersdorf-Würbenthal in Kraft.

Die neuen Sätze sind nur in Markwährung ausgedrückt und führen gegen die jetzt bestehenden Frachtsätze eine Erhöhung nicht herbei.

Druckexemplare des Nachtrages sind bei den Verkaufsstellen zum Preise von 0,10 Mark pro Stück zu haben. Breslau, den 21. Januar 1881. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn. (363)

Mit 1. Februar 1881 treten im **Stettin-Märkisch-Sächsischen Verbande** neue Frachtsätze für den Güterverkehr zwischen **Stettin** (B. St. B. und B. F. E.), sowie **Stettin-Dunzigbahnhof** einerseits und **Plagwitz-Lindenau,** Station der Sächsischen Staatsbahnen, andererseits in Kraft, welche bei den genannten Stationen zu erfragen sind. Dresden, am 22. Januar 1881. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung. (360)

Stettin-Südwestdeutscher Verband. Zum Stettin - Südwestdeutschen Verbandtarif vom 1. November 1880 gelangt am 1. Februar cr. Nachtrag I mit theilweise ermässigten, theilweise erhöhten Frachtsätzen zur Ausgabe. Die letzteren treten ebenso wie die im Nachtrage vorgesehenen Ausnahmetarife bis auf Weiteres nicht in Kraft. Breslau, den 20. Januar 1881. Namens der Verbandverwaltungen Directorium der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn-Gesellschaft. (361)

West-Nordwestdeutsch- und Hanseatisch-Rheinisch-Westdeutscher Eisenbahn-Verband. Zu den Heften 36. 38. 41. 43. 79. 81. 82. 89. 91. 92. 99. 101. 102. 107. 109. 110. 115. 117. 118. 123. 125 und 126 des West-Nordwestdeutschen Verbands - Gütertarifs sind Ergänzungsblätter, und zu den Heften 2. 4. 5. 12. 14. 15. 24. 26 und 27 des Hanseatisch-Rheinisch-Westdeutschen Verbands - Gütertarifs Nachträge erschienen, welche Ausnahmefrachtsätze für Eisen und Stahl des Sp.-T. II für den Verkehr zwischen Bremen, Bremerhafen, Geestemünde, Harburg, Vegesack, Hamburg, Altona trs, Ottensen tr., Flensburg, Kiel und Lübeck einer- und den Hüttenstationen an der Saar, in der Pfalz und in Lothringen-Luxemburg andererseits enthalten. Diese Drucksachen können von den Verbands-Güterexpeditionen bezogen werden. Hannover, den 17. Januar 1881. Namens sämmtlicher Verbands-Verwaltungen Königliche Eisenbahn-Direction. (362)

Pfälzische Eisenbahnen. Die Eisenbahnschiffbrücken über den Rhein bei Speyer und Maximiliansau sind am 22. d. M. wegen Eisgangs abgeführt worden. Ludwigshafen, 23. Januar 1881. Die Direction. v. Jäger.

---

1. Tarif-Bekanntmachungen.

I. Localtarife.

Berlin - Anhaltische Eisenbahn. Vom 1. Februar cr. ab sind auf unserer Station Berlin directe Schnellzug - Billets nach Messina via Hof und via Eger zu haben. Näheres durch unsere hiesige Billet-Expedition. Berlin, den 19. Januar 1881. Die Direction. (353)

Oberschlesische Eisenbahn. Für **Steinkohlen- und Cokestransporte** in Wagenladungen und unter dem Beding der vollständigen Ausnutzung der Tragfähigkeit oder des Raumes der Eisenbahnwagen zwischen **Guidogrube,** sowie **Cokes-Anstalt Glückauf bei Guidogrube** einerseits und Zabrze C. A. andererseits kommt ein **Frachtsatz** von 0,04 ℳ pro 100 kg zur Erhebung. Breslau, den 21. Januar 1881. Königliche Direction. (348)

Oberschlesische Eisenbahn. Die Anwendung der **Tarifsätze Sosnowice transito** bei Sendungen von Deutschen Stationen nach Stationen der Warschau-Wiener Eisenbahn und deren Hinterbahnen kann nur dann erfolgen, wenn die Frachtbriefe auf Sosnowice ausgestellt und vom Versender mit dem Vermerk versehen sind, „zur Weiterbeförderung nach N. N.“ (einer bestimmt zu bezeichnenden Station). Fehlt dagegen ein solcher Vermerk, so kommen die Tarifsätze für Sosnowice loco zur Erhebung. Breslau, den 20. Januar 1881. Königliche Direction Namens der übrigen Deutschen Verwaltungen. (336)

II. Tarife für directe Verkehre mit besonderen Namen.

Infolge Vereinigung des Köln-Mindener Bahnhofes zu Bremen mit demjenigen der Hannoverschen Staatsbahn werden mit dem 15. März d. J. die im Tarifheft No. 2 des **Deutsch - Polnischen Verbandgütertarifs** für Bremen der Köln-Mindener Bahn enthaltenen Tarifsätze aufgehoben. Bromberg, den 18. Januar 1881. Königliche Eisenbahn-Direction als geschäftsführende Verwaltung. (359)

Für die Beförderung von Eisenerz (Rasenerz) von den Hannoverschen Stationen Ibbenbüren und Velpe, sowie den Oldenburgischen Stationen Alfhausen, Augustfehn, Badbergen, Bersenbrück u. Bramsche einerseits nach den Stationen Bochum, Ruhrort, Rhein und Mülheim a. Rh. andererseits treten im **Friesisch-Westfälischen Verbande** anderweite (ermässigte) Ausnahmesätze in Kraft. Das Nähere ist auf den Verbandsstationen zu erfahren. Oldenburg, 1881, Januar 18. Namens der betheiligten Verwaltungen Grossherzogliche Eisenbahndirection. (347)

Galizischer Gemeinschaftsverkehr. Galizisch-Oesterreichisch-Böhmischer Gemeinschaftsverkehr. Galizisch-Ungarischer Gemeinschaftsverkehr. Mit dem 1. Februar 1881 treten die sämmtlichen directen Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen der Ersten Ungarisch-Galizischen Eisenbahn, Erzherzog Albrechtbahn, Dniester und Tarnow-Leluchower Staatsbahn u. zw. im Galizischen Gemeinschaftsverkehr vom 1. Jänner 1880, Galizisch-Oesterreichisch - Böhmischen Gemeinschaftsverkehr, Heft I vom 15. März 1878 und Heft II vom 15. August 1878, dann im Galizisch-Ungarischen Gemeinschaftsverkehr vom 15. November 1878 (excl. der Frachtsätze von und nach Budapest) ausser Kraft.

Mit dem gleichen Zeitpunkte gelangt ein Nachtrag I zum Galizischen Gemeinschaftsverkehr vom 1. Jänner 1880 zur Einführung, welcher vorläufig für den Verkehr zwischen den Stationen der Galizischen Karl-Ludwigbahn, westlich Przemysl einerseits, dann den Stationen der Erzherzog Albrechtbahn und der Dniester Staatsbahn andererseits, neue directe Frachtsätze enthält.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den Centralstellen der betheiligten Bahnen zu beziehen. Wien, den 15. Jänner 1881. Die Verbandverwaltungen. (334)

Niederländisch - Oesterreichisch - Ungarischer Eisenbahn - Verband. Mit 10. Februar 1881 treten die Nachträge III zum Verbands - Gütertarife Theil II und III in Kraft; sie können von den Verbandsverwaltungen bezogen werden. Insoweit diese Nachträge Erhöhungen gegen die seither massgebend gewesene Frachtberechnung in sich schliessen, treten sie erst mit dem 22. März d. J. in Wirksamkeit. Dresden, am 20. Januar 1881. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung. (355)

Niedersächsisch-Ostdeutscher Eisenbahn-Verband. Mit dem 1. Februar cr. tritt der

im rubricirten Verbande eingeführte Ausnahme-Tarif D für Kalk, gebrannten und rohe Kalksteine ab Rüdersdorf K. O. — mit Ausnahme des Frachtsatzes für die Relation Rüdersdorf-Wittenberge M H. E. und B. H. E., welcher vorläufig noch bestehen bleibt — ausser Kraft und gelangen mit genanntem Tage an Stelle dieses Ausnahme-Tarifs die ermässigten Frachtsätze des Special-Tarifs III zur Einführung.

Die neuen Frachtsätze sind auf der Station Rüdersdorf, sowie bei den übrigen betheiligten Verbands-Verwaltungen zu erfahren. Bromberg, den 18. Januar 1881. Königliche Eisenbahn-Direction als geschäftsführende Verwaltung. (357 J)

Norddeutscher Verband. Zum Gütertarife für obigen Verband vom 1. Jannar 1878 ist der mit dem 25. d. M. in Kraft tretende Nachtrag 13 herausgegeben, welcher die Aufnahme neuer Verbandsstationen und Wiedereinführung des directen Verkehrs mit der Berlin-Anhaltischen Station Halle enthält.

Exemplare des Tarifnachtrags werden auf den Verbandsstationen verkäuflich abgelassen. Hannover, den 19. Januar 1881. Königliche Eisenbahndirection. Namens der Verbandsverwaltungen. (344)

Mit dem 1. Februar cr. wird die Station Wriezen der Berlin-Stettiner Bahn als Verbandstation in den **Ostdeutsch-Rheinischen Verband** einbezogen.

Die östlichen Schnittsätze von Wriezen bis Berlin betragen:

Entfernung	Eilgut	Stückgut	A¹.	B.	
76 km	2,28	1,14	0,76	0,67	*M.*
A².	I.	II.	III.	Holz II.	
0,59	0,50	0,43	0,33	0,39	*M.*

pro 100 kg. Die Schnittsätze westlich von Berlin sind aus dem Tarif zu ersehen. Bromberg, den 19. Januar 1881. Königliche Eisenbahn-Direction als geschäftsführende Verwaltung. (358 J)

1. Zum Tarif für den **Rechtsrheinisch-Bayerischen** Güterverkehr vom 1. Februar 1879 tritt am 1. Februar d. J. der IV. Nachtrag in Kraft.

Derselbe enthält Ergänzungen resp. Aenderungen der Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement und der Tarifvorschriften nebst Waarenclassification, Frachtsätze der neu aufgenommenen Stationen Detmold und Salzuflen der Köln-Mindener Bahn, Uebertragung der für die Station Siegen der Köln-Mindener Bahn bestehenden Frachtsätze auf die gleichnamige Station der Bergisch-Märkischen Bahn, sowie Berichtigungen. Diejenigen Bestimmungen etc., welche eine ungünstigere Frachtberechnung als die frühere ergeben, treten erst am 15. März d. J. in Kraft. Verkaufspreis 15 *₰*.

2. Für die Beförderung von **gebranntem Kalk** in Wagenladungen von je 10 000 kg oder bei Zahlung der Fracht für dieses Gewicht pro Wagen von der diesseitigen Station **Beckum** nach der Niederländischen Staatsbahnstation **Elst** via Emmerich-Arnheim kommt fortan ein Ausnahmefrachtsatz von 65,00 *M.* pro 10 000 kg zur Anwendung.

3. Am 20. d. M. treten im **Rheinischen Nachbar-Kohlenverkehre** die folgenden Tarifnachträge bezw. Aenderungen in Kraft:

a) Nachtrag VIII zu der den Verkehr nach **Rheinischen** Stationen betreffenden **Abtheilung A** des Ausnahmetarifs vom 15. Juli 1877, enthaltend: Aenderungen und Ergänzungen des Zechenverzeichnisses, neue bezw. anderweite, theils ermässigte Frachtsätze für Station **Dortmund D. G. E.**, ferner von Bergisch-Märkischen Stationen nach **M. Gladbach a/Bökel und a/Speik,** sowie Berichtigungen und Instradirungsänderungen.

b) Nachtrag III zu dem — den Verkehr nach Stationen der früheren **Westfälischen** Bahn betreffenden — **Ausnahmetarif (Abtheilung E)** vom 25. September 1878, enthaltend — ausser Aenderungen und Ergänzungen des Zechen- etc. Verzeichnisses, Berichtigungen und Instradirungsänderungen — neue Frachtsätze ab **Annen Rh.** und nach **Hiltrup W.,** neue bezw. anderweite, theils ermässigte Frachtsätze von **Dortmund D. G. E.** und anderweite ermässigte Frachtsätze nach **Holzminden** und **Höxter,** ferner nach den Emshafenstationen **Emden, Leer** und **Papenburg,** sowie nach verschiedenen vor den letzteren gelegenen Stationen.

c) Die in dem vorstehend sub b) bezeichneten Tarife nebst Nachträgen I—III für den Verkehr von Köln-Mindener und Rheinischen Stationen, sowie von Station Dortmund D. G. E., ferner die im Ausnahmetarife vom 25. September 1876 für den Verkehr von Bergisch-Märkischen Stationen enthaltenen Kohlen-Ausnahme-Frachtsätze nach den Emshafenstationen **Emden, Leer** und **Papenburg** finden versuchsweise und vorbehaltlich jederzeitigen Widerrufs auch auf den Transport **überseeischer Eisenerze** von den letzteren Stationen **nach den betreffenden Kohlenstationen** Anwendung, wenn die Verladung in sonst **leer zurückgehende Kohlenwagen** erfolgt.

4. Am 25. d. M. kommt im **Rheinischen Nachbar-Kohlenverkehre** für Kohlensendungen von Berge-Borbeck nach Kupferdreh ein directer Frachtsatz von 0,15 *M.* pro 100 kg zur Einführung.

5. Am 25. d. M kommen im Verkehr zwischen den Stationen Kirchen und Siegen der Köln-Mindener Bahn einer- und Stationen der Königlichen Ostbahn, der Hinterpommerschen und der Berlin-Stettiner Eisenbahn andererseits directe Ausnahmefrachtsätze für die den Specialtarifen I und II angehörigen Eisen- und Stahlwaaren zur Einführung. Näheres ist bei den betreffenden Güterexpeditionen zu erfahren. Köln, 20. Januar 1881. Königliche Direction der Köln-Mindener Eisenbahn, **ad 1, 3 und 5,** zugleich Namens der betheiligten Verwaltungen. **ad 4,** zugleich Namens der Bergisch-Märkischen Eisenbahn. (345)

Rheinisch-Westfälisch-Hessischer Verkehr. Für Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im Verkehr zwischen Stationen der Hessischen Ludwigsbahn und Stationen der Rheinischen, Bergisch-Märkischen und Köln-Mindener Eisenbahn ist an Stelle und unter Aufhebung der betreffenden früheren Tarife ein neuer Tarif erschienen, der bei unsern Stationen eingesehen und von unserm Tarifbüreau für 30 Pfg. pro Exemplar bezogen werden kann. Mainz, den 20. Jan. 1881. In Vollmacht des Verwaltungsrathes Die Special-Direction. (346)

Der in unserer Bekanntmachung vom 17. December v. J. für den 1. Februar cr. angekündigte neue Tarif für den **Saarbrücken-Sächsischen Güterverkehr** ist nunmehr erschienen und kann bei den betheiligten Güterexpeditionen erlangt werden. Dresden, am 20. Januar 1881. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung. (335)

Schlesisch-Sächsischer Verband. Mit dem 1. Februar cr tritt zum Tarif für den vorbezeichneten Verband ein Nachtrag XI in Kraft. Derselbe enthält:

1. Transitsätze für die Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn Jägerndorf, Mittelwalde, Myslowitz, Oderberg und Ziegenhals, sowie für Liebau, Station der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn;

2. Tariftabellen für Station Uckro-Luckau der Berlin-Dresdener Eisenbahn;

3. Neue Tarifsätze der Classe A II und des Specialtarifs III für den Verkehr zwischen Stationen der Berlin-Görlitzer Eisenbahn einerseits und Stationen der Oberschlesischen und Rechten Oderufer Bahn andererseits;

4. Bestimmung, betreffend die Aufhebung der Ausnahmetarifsätze für gebrannten Kalk und Kalkasche;

5. bereits früher publicirte Ausnahmetarifsätze und Tarifbestimmungen und

6. Druckfehlerberichtigungen.

Soweit dieser Nachtrag Erhöhungen der bisherigen Tarifsätze enthält, gelangen die erhöhten Tarifsätze erst mit dem 15. März cr. zur Einführung.

Druckexemplare des qu. Tarifnachtrages sind bei den betreffenden Güterexpeditionen zum Preise von 0,40 *M.* pro Stück käuflich zu erhalten.

Auskunft über die zur Einführung gelangenden neuen Tarifsätze ertheilt schon jetzt unser Tarifbureau, Leipzigerplatz 17. Berlin, den 21. Januar 1881. Königliche Eisenbahndirection als geschäftsführende Verwaltung. (343)

Der zum 1. Februar cr. gekündigte Tarif No. 12 für den **Saarkohlenverkehr** nach der Schweiz, gültig vom 1. Februar 1878 nebst Nachträgen bleibt bis auf Weiteres in Kraft. Frankfurt a. M.-Sachsenhausen, den 18. Januar 1881. Königliche Eisenbahndirection. (339)

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Zum 9. Südwestdeutschen Tarifheft ist der vom 20. Januar ab gültige IX. Nachtrag — theilweise veränderte Frachtsätze für Mannheim enthaltend — erschienen. Exemplare sind von den Verbandsstationen zum Preis von 5 Pfg. zu beziehen. Karlsruhe, den 20. Jannar 1881. General-Direction der Gr. Bad. Staatseisenbahnen. (352)

West- u. Nordwestdeutscher Eisenbahnverband. Mit Wirkung vom 1. k. Mts. ab sind zu den Heften 10. 16. 45/50. 63. 73. 83. 93. 127. 129. 131. 133. 155. 164. 191. und 203. des West- und Nordwestdeutschen Verbands-Gütertarifs vom 1. Juli 1877 Ergänzungsblätter erschienen, welche von den Verbands-Güterexpeditionen bezogen werden können. Diese Ergänzungsblätter enthalten directe Frachtsätze nach und von Leopoldshöhe und Rastatt, sowie die Ausscheidung directer Frachtsätze zwischen Stationen der Main-Weser Bahn einer- und Stationen der Nassauischen Bahn andererseits aus dem West-Nordwestdeutschen Verbands-Gütertarif. Hannover, den 20. Januar 1881. Namens sämmtlicher Verbands-Verwaltungen. Königliche Eisenbahn-Direction. (356)

III. Tarife für andere directe Verkehre.

Die **directe Personen- und Gepäckabfertigung** zwischen Giessen und Würzburg via Gelnhausen-Gemünden, sowie zwischen Fulda und Elm einerseits und Kissingen andererseits via Würzburg wird mit dem 1. März d. J. aufgehoben. Frankfurt a. M.-Sachsenhausen, den 21. Januar 1881. Königliche Eisenbahndirection. (340)

Nachdem die bei Paris gelegene Station St. Denis der Französischen Nordbahn für den **Viehverkehr** geschlossen ist, sind neue Sätze für Hammeltransporte in doppelbödigen Wagen im Verkehr zwischen **Neuss und Düren** einerseits und der ebenfalls bei Paris gelegenen Station **Le Bourget** andererseits eingeführt werden.

Das Nähere hierüber ist bei unserem Tarifbureau hier zu erfahren. Köln, den 22. Januar 1881. Königliche Direction der Rheinischen Eisenbahn. (349)

IV. Specialtarife für bestimmte Transport-Artikel.

K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Der **Specialtarif** für die Beförderung von **Holz**, rohem etc., von Stationen der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen östlicher Linie und der Ersten Siebenbürger Eisenbahn nach **Oderberg** vom 1. Mai 1878 tritt **mit 1. Februar 1881 ausser Kraft.** Budapest, im Jänner 1881. Die Generaldirection. (Nachdruck wird nicht honorirt.) (354)

2. Eröffnungen etc.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirection in Magdeburg zufolge wird die an der Bahnstrecke Magdeburg-Güterglück gelegene Haltestelle Prödel am 1. Februar cr. auch für den Eil- und Stückgutverkehr eröffnet werden.

Berlin, den 21. Januar 1881.
Die geschäftsführende Direction.

Einer Mittheilung der Direction der a. priv. Kaiser Ferdinands Nordbahn zufolge werden die Haltestellen Voitelsbrunn (zwischen den Stationen Feldsberg und Nicolsburg) und Bratelsbrunn (zwischen den Stationen Nicolsburg und Neusiedl-Dürnholz) am 1. Februar cr. für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

Berlin, den 22. Januar 1881.
Die geschäftsführende Direction.

Bergisch-Märkische Eisenbahn. Die Entfernung der am 1. Februar zu eröffnenden Strecke (siehe No. 6 S. 87 d. Ztg.) von Dortmunderfeld nach Huckarde beträgt 3 km. In Huckarde ist Anschluss an die Westfälische Bahn. Nach dem Vertrage mit der Westfälischen Bahn bezüglich der Strecke Bismarck-Herne ist die Bergisch-Märkische Bahn berechtigt von der Zeche Westhausen bei Bodelschwingh nach der Bergisch-Märkischen Bahn und darüber hinaus, directe Kohlenfrachten wie von einer eigenen Station einzuführen. Die Expedition der Transporte erfolgt von Huckarde B. M.

3. Stationsbenennung.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Nach einer Mittheilung der Königlichen Direction der Oberschlesischen Eisenbahn hat die Station Polnisch Lissa die Benennung „Lissa i/P." erhalten.

Berlin, den 21. Januar 1881.
Die geschäftsführende Direction.

4. Betriebsstörungen etc.

Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft. Durch Schneeverwehungen ist der Betrieb auf den Dänischen Staatsbahnen seit dem 20. d. M. behindert und hat bisher der Güter- und Viehverkehr noch nicht wieder aufgenommen werden können, wovon wir in Gemässheit des § 14 des Wagenregulativs hierdurch Mittheilung machen. Altona, den 22. Januar 1881. Die Direction.

Pfälzische Eisenbahnen. Wegen Eisgangs und niedrigen Wasserstandes wurde die Eisenbahnschiffbrücke zwischen Speyer und Altlussheim am 16. d. M. abgeführt.

Eisenbahndirectionsbezirk Frankfurt a. M. Wegen Eisgang ist der Gütertrajectzwischen Rüdesheim und Bingerbrück seit dem 16. d. M. auf unbestimmte Zeit eingestellt. Frankfurt a. M., den 20. Januar 1881. Königliche Eisenbahndirection.

Niederländische Centralbahn. Der regelmässige Betrieb war in Folge grossen Schneefalls vom 19. bis 22. Januar eingestellt. Utrecht, 22. Januar 1880. Der Generaldirector.

Holländische Eisenbahn. Sämmtliche Strecken waren, wegen Schneeverwehung und Sturm, vom 18. bis 23. Januar l. J. ganz unfahrbar. Die Betriebsdirection.

Niederländische Staatsbahnen. Mit Rücksicht auf die Bestimmungen von § 14 des Vereinswagenregulativs werden die Verwaltungen des Vereins in Kenntniss gesetzt, dass durch Schneeverwehung der Betrieb auf den nachbenannten Strecken der Niederländischen Staatseisenbahngesellschaft namentlich:

Meppel-Zwolle, Almelo-Zwolle, Eindhoven-Hasfelt und Zevenbergen-Roosendaal-Esschen, seit dem 18. Januar 1881 eingestellt war.

Der Betrieb auf der Strecke Meppel-Zwolle findet seit 20. d. M., auf der Strecke Almelo-Zwolle seit 21. d. M. und auf den Strecken Eindhoven-Hasfelt und Zevenbergen-Roosendaal seit 19. d. M. wieder regelmässig statt. Utrecht, 22. Januar 1881. Die Generaldirection.

5. Ausloosungen.

Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft. Bei der am 3. d. M. in Gegenwart eines Notars erfolgten Ausloosung von 12 Obligationen unserer Prioritätsanleihe Emission I vom Jahre 1875 sind die folgenden Nummern gezogen:

84 175 191 224 458 530 597
643 646 721 960 und 962.

Die Auszahlung des Nominalwerths dieser Obligationen einschliesslich der Stückzinsen vom 1. Januar bis zum 31. März d. J., erfolgt vom 1. April d. J. ab bei unserer Hauptcasse in Blankenburg oder bei der Braunschweig-Hannoverschen Hypothekenbank hierselbst an die Vorzeiger der Obligationen gegen Auslieferung derselben und der zugehörigen noch nicht fälligen Coupons.

Die Einlösung der am 1. d. M. fällig gewesenen Coupons der übrigen Obligationen unserer Prioritätsanleihe geschieht ebenfalls bei den bezeichneten Zahlstellen, ausserdem auch bei dem Bankhause der Herren Ephraim Meyer & Sohn zu Hannover. Braunschweig, den 14. Januar 1881. Der Verwaltungsrath. Gravenhorst. (338)

6. Ausgabe neuer Dividendenscheine.

Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft. Vom 4. Februar 1881 an werden bei der Braunschweig-Hannoverschen Hypothekenbank hierselbst gegen Abgabe der betreffenden Talons zu den Stammprioritätsactien unserer Gesellschaft neue Dividendenscheine für die Jahre 1880 bis 1889 incl. nebst Talons auf fernerweite Dividendenscheine ausgeliefert. — Wir fordern daher die Inhaber der genannten Stammprioritätsactien hierdurch auf, die Talons zur Empfangnahme der neuen Coupons auf dem Bureau der gedachten Bank hierselbst, vom 4. Februar 1881 an, an den Werktagen in den Stunden von Morgens 9—1 und Nachmittags von 3 bis 5 Uhr einzureichen, und ersuchen um die Gefälligkeit, dabei den Namen und Wohnort der Inhaber der Actien angeben zu wollen. Braunschweig, den 30. December 1880. Der Verwaltungsrath. Gravenhorst. (337)

7. Submissionen.

Bergisch-Märkische Eisenbahn. Zur Erbauung von Güterwagen soll die Lieferung von

1. **770 completen Satzachsen** (Normalachse mit 2 Rädern) und zwar:
   600 Satz mit Scheiben oder Speichenrädern, Flussstahlradreifen mit Sprengringbefestigung, und
   170 Satz mit Flussstahlscheibenrädern;
2. **1 800 Stück Flussstahltragfedern;**
3. **1 800 Stück Flussstahlspiralfedern** für Buffer;
4. **900 Stück Flussstahlspiralfedern** für Zugapparate

im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Offerten ersuchen wir bis spätestens **den 31. d. M. Vormittags 11 Uhr** unter der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Satzachsen und Federn"

frankirt und versiegelt an das diesseitige maschinentechnische Bureau hier einzureichen, woselbst deren Eröffnung in Gegenwart der persönlich erschienenen Submittenten erfolgen wird.

Die massgebenden Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen auf dem maschinentechnischen Bureau zur Einsicht offen und können erstere auch gegen Erstattung der Druckkosten von dem Kanzleivorsteher Peltz hierselbst bezogen werden. Elberfeld, den 21. Januar 1881. Königliche Eisenbahndirection. (342)

Lieferung von Brettersäumlingen. Die Anlieferung von ca. 2 900 cbm Säumlinge zum Anheizen der Locomotiven soll vergeben werden. Die Lieferungsbedingungen sind bei der Magazin-Hauptverwaltung in Chemnitz zu erfahren. Angebote sind unter Angabe des Preises für 1 cbm versiegelt und mit der Aufschrift „Submission für Säumlinge" bis zum 5. Februar d. J. an die unterzeichnete Königliche Generaldirection einzusenden. Die Auswahl unter den Anbietern, welche bis zum 17. Februar cr. an ihre Gebote gebunden sind, bleibt vorbehalten. Wer bis dahin Mittheilung nicht erhält, hat das Angebot als erledigt zu betrachten. Dresden, am 15. Januar 1881. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen. von Tschirschky. (312)

(Schluss d. Subm. auf S. 104 d. Güter-Anz.)

No. 2. Jahrgang 1881. Berlin, am 28. Januar 1881.

Anzeiger
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Der Redaction bis zum 25. Januar incl. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2mal im Monat und ist als selbstständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Colli mit Buchstaben sign.:

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Signatur: Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung	Inhalt.		Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	Ad S	2	2	Sack	Roggen	—	100,5	1	Harburg	Hannov. Staatsb.	
2	A G	4	1	Ballen	?	—	38	2	Buckau	Magdeb.-Halberst.	
3	A H	258	2	Colli	Guss	—	6	3	Kirn	K.E.-D.Frankf a/M.	
4	A M	5	1	Kiste	leere Flaschen	—	58	4	Münster	K. E.-D. Hannover	
5	A S	2103	1	Kiste	Mineralwasser	—	51,5	5	Cosel-Kandrzin	Oberschlesische	bez. Annaberg.
6	A W	3640	1	Kiste	?	—	123	6	Halberstadt	Magdeb.-Halberst.	
7	B	13	1	Kiste	Eier	—	70,5	7	Wanne	Köln-Minden	
8	B	10894	1	Kiste	leer	—	11	8	Münster	K. E.-D. Hannover	
9	C P	7941	1	Fass	?	—	202	9	Posen	Oberschlesische	
10	C S	—	2	—	eiserne Ringe	—	2	10	Würzburg	Bayer. Staatsb.	
11	C S	61	1	Kiste	?		14,5	11	Buckau	Magdeb.-Halberst.	
12	C W C	4132	1	Kiste	leer	—	13	12	Wanne	Köln-Minden	
13	E	8	1	Kiste	Spielwaaren	—	3	13	Chemnitz	Sächs. Staatsb.	
14	E G	—	1	Tonne	Heringe	—	150	14			
15	E R C	11741, 2040, 2058	3	Kisten	leer	—	40,5	15	Hainholz	Hannov. Staatsb.	
16	E T	4531	1	Fass	Oel	—	200	16	Trier r. M.	K.E.-D.Frankf.a/M.	
17	F A	1329	1	Kiste	Heu	—	18	17	Nordhausen	K.E.-D.Frankf.a/M.	bez. Halle
18	F D	7, 13	2	Kübel	?	—	8,5	18	Celle	Hannov. Staatsb.	
20	F L G	420	1	Fass	leer	—	190	20	Soest	Hannov. Staatsb.	
21	F M	1084	1	Kiste	Muster	—	65	21	Chemnitz	Sächs. Staatsb.	
22	F St	12	1	Ballen	Werg	—	12	22	Sagan	Oberschlesische	
23	F Z	—	1	Colli	5 eiserne Räder	—	13	23	Göttingen	Hannov. Staatsb.	
24	G	15	1	Kiste	?	—	—	24	Magdeburg	Magdeb.-Halberst.	
25	G B F	2946	1	Kiste	Eisenwaaren	—	55	25	Münster	Hannov. Staatsb.	
26	G P	7038	1	Fass	?	—	188	26	Wittenberge	Magdeb.-Halberst.	
27	G R	1899	1	Pack	Papier	—	37	27	Marten	Köln-Minden	
28	G W	113	1	Fass	Wein	—	390	28	Würzburg	Bayer. Staatsb.	
29	H	96	1	Ballen	Wollenwaaren	—	11,5	29	Hildesheim	Hannov. Staatsb.	
30	H L	—	1	Fass	Heringe	—	150	30	Gelsenkirchen	Köln-Minden	
31	H P, H B	2807	1	Fass	Oel	—	211	31	Münster	Hannov. Staatsb.	
32	H W	20	1	—	Kette	—	17	32	Wanne	Köln-Minden	
33	J	—	1	Platte	Zink	—	7	33	Breslau	Oberschlesische	
34	J G	—	1	Colli	Ofentheil	—	2	34	Mannheim	Baden	
35	J N	81 31	1	Ballen	?	—	13	35	Güsten	Magdeb.-Halberst.	
36	J S W Z	—	1	Fass	leer gebraucht	—	20	36	Plattling	Bayer. Staatsb.	
37	J T G	15	1	Verschlag, Kiste	?	—	42	37	Berlin	Magded.-Halberst.	
38	K	6	1	Sack	Heede	—	3	38	Hannover	Hannov. Stsb.	
39	K	35	1	Ballen	leere Säcke	—	14	39	Rheine		
40	K	746	1	Kiste	hölz. Drechslerwaaren		9,5	40	Geestemünde		
41	K&	772	1	Pack	Drahtwaare	—	2,5	41	Posen	Oberschlesische	
42	K O	—	1	Kiste	Ofentheile	—	65	42	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
43	L	1421, 1438, 474, 1436	1	Pack	4 kleine leere Butterkübel		11	43	Löhne	Hannov. Staatsb.	
44	L H	4447	1	Kiste	?	—	15	44	Wanne	Köln-Minden	
45	M	2 u. 7	2	Kisten	leer	—	17	45	Münster	Hannov. Stsb.	
46	M	230	1	Fass	leer	—	35	46			
47	M H	100	1	Ballen	Emballage	—	49	47	Soest		
48	O	—	1	Colli	Eisenplatten	—	6	48	Salzbergen		
49	O N, R	120, 1755	1	Fass	leer	—	109	49	Braunschweig	Braunschweig.	beschr. Dresden

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur – Marke.	Signatur – Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.		Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
50	P D	1115	1	Ballen	?	—	20	50	Soest	Hann. Staatsb.	
51	P S	66	1	Rolle	Packleinen	—	14	51	Münster	Hann. Staatsb.	
52	P S	1447	1	Fass	leer gebraucht	—	—	52	Plattling	Bayer. Staatsb.	Vilshofen-Langenisarhofen bezettelt
53	S B	24598	1	Kiste	?	—	273	53	Halberstadt	Magdeb.-Halberst.	
54	S J A	18	1	—	Decimalwage	—	12	54	Kreuz	Oberschlesische	
55	S O	39	1	Fass	gereinigtes Oel	—	90	55	Münster	Hann. Staatsb.	
56	W	2	1	Sack	Putzwolle	—	56	56	Kreuz	Oberschlesische	
57	W F	390/1	2	Packen	Säcke	—	105	57	Soest	Hann. Staatsb.	
					B. Colli mit Adressen sign.						
58	Auf der Innenseite unleserlicher Firmenstempel	7710, 7710 — 7707 — 7375.	4	Stück	Leder (Schuhblätter)	—	—	58	Kreuz	Oberschlesische	
59	August Herbst Bonn	—	1	Korb	?	—	16	59	Treysa	K.E.D. Frankf. a/M.	bez. Bonn.
60	Bromberg Bromberg	III VII	1 1	Pack	Säcke Säcke	— —	54	60	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
61	B. Unruh	—	5	„	leere Säcke	—	172	61	Bromberg	K. E. D. Bromberg	
62	C. Sander	—	1	Packen	leere Säcke	—	23	62	Münster	Hannoversche Stb.	
63	E. Barre	—	1	Fass	leer	—	24	63	Hamm	Hannoversche Stb.	
64	E. Hölscher	—	1	„	leer	—	27	64	Münster	Hannoversche Stb.	
65	Frau Professor Busolt, Kiel	—	1	Pack	Betten	—	23	65	Cüstrin	K. E.-D. Bromberg	
66	Hannover	370 458	2	—	Ketten	—	—	66	Halberstadt	Magd.-Halberstadt	
67	H. Freudenberg Groningen	—	1	Packet	Mennige	—	3	67	Rheine	Hannov. Staatsb.	
68	J. Ahrens	39.1874 34.1874	2	Sack	Rohzucker	—	103	68	Treysa	K.E.D. Frankf. a/M.	
69	J. Glassmann, Althof	—	1	Kübel	leer	—	11	69	Münster	Hannov. Staatsb.	
70	J. Küttner	—	1	Tonne	leer	—	41,5	70	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
71	Paderborn Sch. Temming	—	1	Fass	leer	—	8	71	Münster	Hannov. Staatsb.	
72	Samter Gnesen	197	1	Koffer	Passagiergut	—	15	72	Gnesen	Oberschlesische	
73	W. Rasch	—	1	Bierfass	leer	—	23	73	Dortmund	Hannov. Staatsb.	
					C. Colli mit Nummern sig.:						
74	—	14	1	—	Handlaterne	—	—	74	Berlin	Magdeb.-Halberst.	undeutliche Zeichen G L oder R, B, N, V 402 oder 235, 335, 835.
75	—	402	1	Fass	Petroleum	—	180	75	Ostenhofen	Bayer. Staatsb.	
					D. Colli mit Figuren sign.:						
76	B / E (Figur)	2131	1	Kiste	?	—	28,5	76	Halberstadt	Magdeb.-Halberst.	
77	H (Figur)	2651	1	Korb	?	—	32	77	Lingen	Hann. Staatsb.	
78	W (Figur)	53	1	Ballen	?	—	33,5	78	Hamm	Hann. Staatsb.	bez. Borghorst-Bielefeld
79	(Figur)	3	1	Fass	?	—	128	79	Braunschweig	Braunschweig.	
					E. Colli ohne Signatur:						
80	—	—	3	—	Aufsatzbretter	—	—	80	Hamm	Köln-Minden	
81	—	—	1	—	Brechstange	—	—	81	Kreuz	Oberschlesische	
82	—	—	5	Colli	Eisenstangen	—	20	82	Münster	Hannov. Stsb.	
83	—	—	1	Collo	eis. Sprungfedern	—	12	83	Quedlinburg	Magdeb.-Halberst.	
84	—	—	2	—	Eisenplatten, 95 cm lang, 40 cm breit		64	84	Oeynhausen	Köln-Minden	
85	—	—	1	—	eisernes Gasrohr	—	3,5	85	Göttingen	Hannov. Stsb.	
86	—	—	1	—	Kette, 10,5 m lang	—	10	86	München Ostbhf.	Bayer. Staatsb.	
87	—	—	1	Kiste	leer	—	35	87	Oberlahnstein	K.E.-D. Frankf. a/M.	
88	—	—	1	„	leer	—	5	88	Geestemünde	Hannov. Stsb.	
89	—	—	1	Korb	Kleider	—	16	89	Carden	K.E.-D. Frankf. a/M.	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt.		Gewicht Kilo	LaufendeNr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
90	—	—	1	Korb	leer	—	3	90	Geestemünde	Hannov. Stsb.	
91	—	—	1	—	Latirbaum	—	9	91	Göttingen	Hannov. Stsb.	
92	—	—	2	Paar	Holzschuhe	—	1,5	92	Dortmund	Hannov. Stsb.	
93	—	—	1	Päckchen	Eisendraht	—	3	93	Northeim	Hannov. Stsb.	
94	—	—	1	Pack	leere Säcke	—	29,5	94	Thorn	Oberschlesische	
95	—	—	1	Packen	Strohmesser	—	31	95	Soest	Hannov. Stsb.	
96	—	—	1	—	Plättebrett	—	5,5	96	Göttingen	Hannov. Stsb.	
97	—	—	1	Sack	Garn	—	1	97	Meiningen	Bayer. Staatsb.	
98	—	—	1	„	Hadern	—	55	98	München Ostbhf.	Bayer. Staatsb.	
99	—	—	1	„	Kartoffeln	—	75	99	Hannover	Hannov. Stsb.	
100	—	—	1	—	rundes Stück Eisen 45 mm stark u. 32 cm lang		—	100	Visselhövede Fundsache	Magdeb.-Halberst.	
101	—	—	1	Stück	Schwelle	—	—	101	Breslau	Oberschlesische	
102	—	—	1 1 1	— — —	Windeschemmel Hammer Koppelbaum	— — —	?	102	Buckau	Magdeb.-Halberst.	

II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

Laufende Nr.	Marke.	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt.		Gewicht Kilo	LaufendeNr.	Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen
1	A B & S	1002 1003 843	3	Fass	alt, leer	—	296	1	Aussig	Oe. N.-W.-B.	
2	A N	450/53	4	Kisten	Dynamit	—	120	2	Matzleinsdorf	Südbahn	
3	B	159	1	Fass	leer	—	32	3	Melnik	Oe. N.-W.-B.	
4	B E	2139	1	Kiste	Zunder	—	161	4	Pardubitz	S.-N.-D. V.-B.	
5	B U	—	1	Ballen	Säcke	—	32,5	5	Matzleinsdorf	Südbahn	
6	C	2258	1	Kiste	Inhalt unbekannt	—	139	6	Kufstein	Südbahn	
7	C G	19165	1	„	Inhalt unbekannt	—	19	7	Kufstein	Südbahn	
8	C M	2197	1	„	Inhalt unbekannt	—	107,5	8	Kufstein	Südbahn	
9	H H	2983	1	Fass	leer	—	21	9	Pardubitz	S.-N.-D. V.-B.	
10	L	5930	1	Ballen	Wollwaare	—	93	10	Triest	Südbahn	
11	M A C W P	1	6	„	Flachs	—	1429	11	Deutsch-Liebau	Mähr. Grenzb.	
12	N	9367	1	„	Inhalt unbekannt	—	86	12	Matzleinsdorf	Südbahn	
13	JS	5132	1	Fass	leer	—	132	13	Podiebrad	Oe. N.-W.-B.	
14	D N Dresden	19	1	Kiste	leer	—	6	14	Arnau	Oe. N.-W.-B.	
15	—	—	1	Ballot	Flachs	—	2	15	Trautenau	Oe. N.-W.-B.	
16	—	—	1	Ballen	Packleinwand	—	12	16	Ala	Südbahn	
17	—	—	2 1 1	„ „ „	leere Säcke „ „ „ „	— — —	36,5 1,5 0,5	17	Znaim Prag	Oe. N.-W.-B.	
18	—	—	1	Ballon	Schwefelsäure		162	18	Iglau	Oe. N.-W.-B.	
19	—	—	1	Bund	ledige Telegraphen-papierstreifen		10	19	Wien	Oe. N.-W.-B.	
20	—	—	1 1	„ „	Emaillegeschirr	—	21	20	Wostromer	Oe. N.-W.-B.	
21	—	—	1	Fass	leer	—	17	21	Wien	Oe. N.-W.-B.	
22	—	—	1	Sack	Holzstifte	—	12	22	Slatinau	Oe. N.-W.-B.	
23	—	—	1	„	Hafer	—	93	23	Smiritz	S.-N.-D. V.-B.	
24	—	—	1	Stück	alte Kurbel	—	1	24	Kolin	Oe. N.-W.-B.	
25	—	—	1	„	Radelkette	—	47	25	Eisenbrod	S.-N.-D. V.-B.	
26	—	—	1	„	neues Walzeisen	—	6	26	Lissa	Oe. N.-W.-B.	

Nachtrag.

Laufende Nr.	Marke.	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt.		Gewicht Kilo	LaufendeNr.	Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen
1	A	10	1	Kiste	leer	—	8,5	1	M.-Gladbach	Berg.-Märk.	
2	B	459	1	Fass	Wein	—	43	2	Troisdorf	Rheinische	
3	B C	—	4	Stück	Wagenfedern	—	60	3	Berlin	Berlin-Anhalt.	
4	B M	1317	1	—	Schloss	—	—	4	Kupferdreh	Berg.-Märk.	
5	B M E	7	1	—	Kette	—	—	5	Cassel	Berg.-Märk.	
6	F Z	10176	1	Kiste	Käse	—	27,5	6	Troisdorf	Rheinische	
7	G R G R P W	37318 37319 37333	1 1 1	Ballen	Filzdecken	—	54 53 47	7	Aachen T.	Berg.-Märk.	
8	H	1922	1	Kiste	Droguen	—	80	8	Stettin	Berlin-Stettin	
9	H	2068	1	Sack	Stärke	—	25	9	Zuffenhausen	Württ. Staatsb.	
10	H & J S	6494	1	Kiste	?	—	196	10	Aachen T.	Berg.-Märk.	
11	J S A J S	— —	1 1	Kiste	Nudeln	—	65	11	Troisdorf	Rheinische	
12	L	—	1	Bund	7 eiserne Gasrohre	—	43	12	Lüdenscheid	Berg.-Märk.	
13	K	—	1	Pack	Gusswaaren (6 kleine Ofenthüren)		—	13	Wetter	Berg.-Märk.	
14	R E	2	1	Kiste	Maschinentheile	—	174	14	Stettin	Berlin-Stettin	
15	S	26065	1	Fass	Farbe	—	128	15	Stettin	Berlin-Stettin	
16	U F C	1234	1	Pack	Leinen	—	70,5	16	Kruft	Rheinische	
17	V D M	—	1	—	eiserne Bettstelle	—	25	17	Fyenoord	Niederl. Staatsb.	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können.)
18	W T	41456	1	Fass	Wein —	256	18	Aachen Sped.-Bur.	Rheinische	
19	B G B. Rittershausen	102	1	Koffer	— —	—	19	Düsseldorf	Berg.-Märk.	
20	E E Strelitz	2008	1	Kiste	? —	36	20	Berlin	Berlin-Stettin	
21	Verviers Aachen T.	18	1	schwarzer Musterkoffer	1 Nähmaschine —	20	21	Aachen T.	Berg.-Märk.	Nicht abgenommen.
22	—	4366	1	Kiste	Bindfaden —	93	22	Elberfeld	Berg.-Märk.	Beschrieben: Emsdetten.
23	X	20	1	Ballen	anscheinend Weinstein	87	23	Barmen	Berg.-Märk	
24	—	—	2	Colli	Eisentheile —	26,5	24	Aachen T.	Berg.-Märk.	
25	—	—	4	Körbe	leer —	16	25	Horst-Sevenum	Niederl. Staatsb.	
26	—	—	1	—	Maschinentheil —	1	26	Mengen	Württemb. Staatsb.	
27	—	—	1	Pack	Dunggabeln —	13	27	Warburg	Berg.-Märk.	
28	—	—	1	Pack	Tannenhölzer —	15	28	Holzwickede	Berg.-Märk.	
29	—	—	1	Sack	Wicken —	100	29	Köln Gereon	Rheinische	
30	—	—	1	—	Viehgitter —	—	30	M.-Gladbach	Berg.-Märk.	

Submissionen (Schluss).

Königlich Württembergische Staatseisenbahn. Wir beabsichtigen die Anschaffung von 200 stärkeren und 100 schwächeren Wagenachsen von Flussstahl.

Die Lieferungsbedingungen können von unserem Secretariate bezogen werden.

Die Offerten sind versiegelt und mit der Bezeichnung „Submission für Wagenachsen" versehen bis spätestens den 1. Februar d. Js., Mittags 12 Uhr unserem Secretariat zuzustellen. Stuttgart, den 15. Januar 1881. Königliche Eisenbahndirection. Abth. III. (322)

Weimar-Geraer Eisenbahn. Altschienen-Verkauf. Die Vorräthe von rot. 380 000 kg ausrangirten Eisenschienen, 130 mm hohes Profil, sollen im Submissionswege an den Meistbietenden unter den gegen 20 Pf. zu erlangenden Bedingungen verkauft werden.

Offerten sind portofrei und mit der Aufschrift: „Offerte auf Ankauf ausrangirter Eisenbahnschienen" bis zum 10. Februar cr. Vormittags 9 Uhr an uns einzusenden; sie werden zu dieser Zeit in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet werden. Spätere Offerten bleiben unberücksichtigt. Weimar, 20. Januar 1881. Direction der Weimar-Geraer Eisenbahngesellschaft. (341)

Privat-Anzeigen (Schluss).

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin SW. (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 8. 1881.

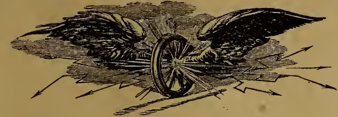
Die Zeitung erscheint Montags und Freitags.

Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes; Kreuzband-Porto wird extra berechnet.

Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction: Dr. jur. W. Koch, Berlin SW., Kleinbeerenstr. 8.

Commissionär für den Buchhandel: Adolph Refelshöfer, Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Zeitung des Vereins



Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuth-Strasse 8, einsenden.

Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt. Auflage der Zeitung: 3000 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Einundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 31. Januar 1881.

Der eiserne Oberbau.

(Vortrag, gehalten von Herrn W. Hohenegger, Baudirector der Oesterreichischen Nordwestbahn, am 4. Januar 1881 in der X. Versammlung des Club Oesterreichischer Eisenbahnbeamten.)

Geehrte Herren!

Welche Berechtigung hat der eiserne Oberbau, und weshalb gehen wir allmälig zu demselben über? Zumeist wird diese Frage dahin beantwortet, dass durch die Einführung eiserner Schwellen ein Ersatz für das seltener und theuerer werdende Holzmaterial geschaffen werden soll. Vielseitig wird jedoch die Berechtigung einer allgemeinen Einführung des eisernen Oberbaues an die weitere Bedingung geknüpft, dass sich die Anlagekosten desselben nicht höher stellen sollen, als jene des bestehenden Holzschwellenoberbaues. Letztere unrichtige Annahme führt zu der irrigen Schlussfolgerung, dass die Zeit des eisernen Oberbaues speciell in Oesterreich noch nicht gekommen sein soll, weil die Holzschwelle noch immer billiger beschafft werden kann, als die Eisenschwelle. Einzelne Stimmen sprechen dem eisernen Oberbau sogar jede Berechtigung ab, weil die im Eisenbahnbau so vorgeschrittenen Engländer und Franzosen den eisernen Oberbau mehr oder weniger verworfen haben.

Treten wir der Sache näher, so ergiebt sich, dass der an der Grenze seiner Entwicklungsfähigkeit angelangte Holzschwellenoberbau den immer steigenden Verkehrsanforderungen nicht mehr Genüge leistet, und dass die Nothwendigkeit an uns herantritt, eine solidere Fahrbahn zu schaffen, deren Construction und Beschaffenheit geeignet ist, den zerstörenden Einwirkungen des in colossalem Umfange zu bewältigenden Massenverkehrs nachhaltigeren Widerstand zu leisten.

Diese Aufgabe kann nur in der Construction eines eisernen Oberbaues ihre Lösung finden; die Berechtigung des eisernen Oberbaues ist daher auch weniger im öconomischen Effect, als vielmehr in der Erzielung einer widerstands- und daher auch leistungsfähigeren, mit den Anforderungen des Betriebes in Einklang stehenden Construction begründet.

Was die Abneigung der Engländer und Franzosen gegen den eisernen Oberbau anlangt, so findet dieselbe ihre Begründung in den in grossem Massstabe ausgeführten, jedoch gänzlich misslungenen Versuchen mit der Barlow-Schiene und der Vautherin-schen Schwelle.

Neueren Nachrichten zufolge werden jedoch auch in England wieder grössere Versuche mit eisernem Oberbau unternommen. Hiernach verhalten sich nur mehr die Franzosen ablehnend gegen den eisernen Oberbau. Anders steht die Sache in Deutschland. Hier hat trotz der üblen Erfahrungen, welche einige Bahnverwaltungen mit einzelnen Systemen gemacht haben, keine allgemeine Entmuthigung Platz gegriffen, sondern wir sehen im Gegentheile, Dank der Vielseitigkeit des Deutschen Geistes, die Versuche mit verschiedenen Arten eisernen Oberbaues muthig fortgesetzt, was schliesslich zur Bewährung einzelner Systeme, ja zu einer förmlichen Umwälzung in den Traditionen des Oberbaues führen musste.

Der eiserne Oberbau hat sich heute in Deutschland nicht nur die Berechtigung, sondern bereits das Bürgerrecht erworben, indem er von dem grössten Deutschen Staate, von der weitaus grössten und einflussreichsten Staatsbahnverwaltung geradezu patronisirt wird.

Im Jahre 1879 waren auf den Bahnen des Deutschen Eisenbahnvereins folgende Kilometerlängen mit eisernem Oberbau belegt:

A. Deutsche Staatsbahnen:	
Mit Langschwellen	1 185 Kilometer
mit Querschwellen	51 „
B. Deutsche Privatbahnen unter Staatsverwaltung:	
Mit Langschwellen	9 Kilometer
mit Querschwellen	222 „
C. Deutsche Privatbahnen unter eigener Verwaltung.	
Mit Langschwellen	490 Kilometer
mit Querschwellen	337 „
D. Oesterreichische Bahnen:	
Mit Langschwellen	26 Kilometer
mit Querschwellen	2 „
E. Fremdländische Bahnen:	
Mit Langschwellen	3 Kilometer
mit Querschwellen	90 „
Im Ganzen waren belegt:	
Mit Langschwellen	1 713 Kilometer
mit Querschwellen	702 „
somit sind insgesammt	2 415 Kilometer

mit Eisenschwellen belegt, worunter 29 Procent mit Querschwellen und 71 Procent mit Langschwellen.

Wir sehen aus diesen Zahlen, welche colossale Ausdehnung der eiserne Oberbau heute schon in Deutschland erreicht hat, wir sehen aber auch, welcher hervorragende Platz daselbst dem Langschwellensysteme eingeräumt ist, trotz der eifrigen Bemühungen einzelner Liebhaber des Querschwellensystems, welche nicht oft und laut genug wiederholen können, dass der Langschwellenoberbau in Deutschland auf den Aussterbeetat gesetzt sei. Betrachten wir uns die Liste der mit eisernem Oberbau belegten Bahnen etwas näher, so finden wir, dass die eigentlichen Staatsbahnen fast ausschliesslich mit dem Langschwellenoberbau belegt sind, dass somit von dieser Seite den eisernen Querschwellen kein grosser Werth beigelegt wird. Unter den Deutschen Bahnen, welche eiserne Querschwellen angewendet haben, sind eigentlich nur zwei Verwaltungen zu nennen, welche dieses System entschieden begünstigen, und welche auch von den 610 km eisernen Querschwellen 531 km, sonach im Ganzen 87 Procent der Deut-

schen Querschwellenlängen verlegt haben, die übrigen 13 Verwaltungen haben nur kleinere Partien ausgewiesen, welche mehr Probestrecken darzustellen scheinen. Dagegen vertheilt sich der Langschwellenoberbau auf den Deutschen Bahnen bei 22 verschiedenen Verwaltungen zumeist auf ziemlich bedeutende Strecken.

Nach meinem Dafürhalten gehört die Zukunft dem Langschwellensysteme, und zwar aus mehrfachen Gründen.

Das Langschwellensystem bietet allein der Fahrschiene eine continuirliche Unterstützung und verhindert hierdurch Querbrüche der Fahrschiene, oder macht dieselben zum Mindesten unschädlich. Das Langschwellensystem lässt sich allein zu einem steifen und widerstandsfähigen Oberbaue ausbilden, auch befährt sich dasselbe elastischer und ruhiger, als der Holzschwellenoberbau, während von eisernen Querschwellen das Gegentheil behauptet werden kann.

Bekanntlich haben die Stahlschienen die unangenehme Eigenthümlichkeit, dass sie viel mehr zu Querbrüchen hinneigen als die Eisenschienen. Dieser Mangel der Stahlschienen dürfte bei Verwendung eiserner Querschwellen noch stärker zum Ausdrucke kommen, als bei Verwendung der viel elastischeren Holzschwellen, insbesondere in Bahnstrecken, welche zu Vereisungen und zur Bildung von Frostbrüchen hinneigen, da sich die Wirkungen der letzteren bei den Eisenschwellen viel schwerer beseitigen lassen.

Bei Anwendung von Langschwellen hingegen ist dies weniger zu fürchten, da die Fahrschiene eine continuirliche Unterstützung erhält, welche nicht nur das Auftreten frischer Brüche verhindert, sondern bei selbst schon vorhandenen Anbrüchen der Schiene das Eintreten des völligen Bruches verhütet, indem die Fahrschiene auf der Langschwelle ein festes und unnachgiebiges Auflager findet.

Zum Beweise des Gesagten möge der Umstand Erwähnung verdienen, dass auf den mit Langschwellen belegten Strecken der Oesterreichischen Nordwestbahn bis heute noch kein Schienenbruch constatirt wurde, obwohl diese Strecken mit wesentlich leichteren Fahrschienen belegt sind.

Der Langschwellenoberbau, welcher eine namhaft grössere Tragfähigkeit besitzt, als der Querschwellenoberbau, hat auch gegen die horizontalen Einwirkungen der Fahrbetriebsmittel bei der Oesterreichischen Nordwestbahn ein bedeutend grösseres Widerstandsvermögen; es beträgt das Widerstandsmoment der Fahrschienen des Querschwellenoberbaues 26 900 kg, jenes der Langschwellen sammt Fahrschiene hingegen 190 900 kg, letzteres ist somit mehr als siebenmal grösser.

Diese einfachen Zahlen zeigen am deutlichsten, wie sehr das Langschwellensystem dem Querschwellensysteme überlegen ist. Wollte man diesen authentisch richtigen Zahlen den Einwand entgegenhalten, dass das Widerstandsvermögen des Langschwellensystems gegen seitliche Verschiebungen an den Stössen beziehungsweise den Verlaschungen eine Unterbrechung oder Verminderung erleidet, so muss darauf hingewiesen werden, dass dies in weit höherem Grade beim Querschwellensystem der Fall ist.

Ergiebt doch schon eine oberflächliche Betrachtung, dass die von den Flügeln der Langschwelle dem Schotterkörper gegen seitliche Verschiebung dargebotene Fläche 6 bis 8 mal so gross ist, als jene, welche die Querschwelle bei herabgebogenen Stirnrändern im günstigsten Falle darbieten kann.

In der That halten die Langschwellensysteme die Richtung des Geleises vorzüglich ein, während bei dem eisernen Querschwellenoberbau zumeist über schlechtes Einhalten der Richtung geklagt wird.

Was nun das Verhalten beider Systeme beim Befahren anbelangt, so wird jeder aufmerksame Beobachter gefunden haben, dass sich der eiserne Langschwellenoberbau elastischer befährt, als der Holzschwellenoberbau, wogegen das Befahren eiserner Querschwellen eine ähnliche Einwirkung zurücklässt, wie der Steinwürfeloberbau, denn abgesehen davon, dass sich die einzelnen Schienenstösse ziemlich stark bemerkbar machen, so fühlt man auch bei geringer Zuggeschwindigkeit den Uebergang über jede einzelne Schwelle, bei rascherem Tempo hingegen erhält man den Eindruck, als ob man über gerippte Stangen, anstatt über glatte Schienen fahren würde.

Die Erklärung für diese Erscheinung ergiebt sich in ganz natürlicher Weise, wenn man jene Erfahrungen in Erwägung zieht, welche man bei Befahrung eines eisernen Langschwellenoberbaues mit den nunmehr zumeist aufgelassenen breitbasigen Querschwellen an den Schienenstössen zu machen in der Lage war, bei diesen zeigte sich nämlich, dass die einzelnen Querschwellen dem darüber gleitenden Fahrbetriebsmittel einen festeren Widerstand entgegensetzten, als die zwischen je zwei Querschwellen liegenden Theile des Langschwellensystemes.

Dieselbe Erscheinung zeigt sich beim Befahren eiserner Querschwellen jedoch mit dem Unterschiede, dass die harten Stellen in kürzeren Zwischenräumen und fünf bis zehnmal häufiger wiederkehren und dass die elastischen Zwischenräume ebensovielmal kürzer sind.

Während die Holzschwelle vermöge ihrer Elasticität die dem Querschwellensysteme anhaftenden intermittirenden Stösse mildert und zumeist nicht wahrnehmbar macht, werden diese Stösse beim Uebergang über jede einzelne eiserne Querschwelle ähnlich wie beim Steinwürfeloberbau hart, unelastisch und deutlich wahrnehmbar.

Inwieweit diese heute schon nachweisbare harte Befahrung der eisernen Querschwellen den Constructionstheilen des Oberbaues mit der Zeit schädlich werden wird, kann wohl nur die Erfahrung lehren, es lässt sich jedoch heute schon der Schluss ziehen, dass sie zum Mindesten eine frühzeitigere Abnutzung der Fahrschienen und der Fahrbetriebsmittel zur Folge haben wird.

Ich erlaube mir nunmehr die vornehmlichsten Typen der bekannten eisernen Oberbauconstructionen in Kürze zu erwähnen:

Eintheilige Systeme.

Die Barlowschiene und die
Hartwichschiene.

Die Barlowschiene hat die Form eines Omega; sie wurde in den fünfziger Jahren in England auf circa 1 300 km Bahnlänge verlegt, zur selben Zeit auch in Frankreich auf der Linie Bordeaux-Cette. Diese Schiene, welche zugleich Langschwelle ist, hat sich als Tragsystem angeblich bestens bewährt, hat jedoch als Fahrschiene die allerschlechtesten Dienste geleistet, indem die Kopftheile dieser Schiene oft schon im zweiten Jahre der Benutzung zu Grunde gingen. Die Ursache dieser auffallend geringen Widerstandsfähigkeit ist in dem Umstande zu suchen, dass beim Walzen der Schiene aus Schweisspaketen vermöge des ungünstigen breiten Profiles kein genügend starker Seitendruck auf die Kopfpartie der Schiene ausgeübt werden konnte, was wohl eine ungenügende Schweissung derselben und demgemäss ein baldiges Oeffnen der Schweissnähte im Kopfe zur Folge hatte, wodurch die rasche Zerstörung der Schiene herbeigeführt wurde. Die Barlowschiene ist in Folge dieser ungünstigen Erfahrungen allmälig überall aufgelassen worden, möglicher Weise wird dieselbe in etwas geänderter Form aus Flusseisen wieder ihre Auferstehung feiern.

Die Hartwichschiene ist die Leidensgefährtin der Barlowschiene; auch sie gehört zum eintheiligen System, bei welchem die Fahrschiene und Schwelle aus einem Stücke bestehen; dieselbe ist eigentlich nur eine in grösseren Dimensionen ausgeführte Vignolschiene mit einer Höhe von 235 Millimeter und einer Fussbreite von 124 Millimeter. Die grosse Fussbreite hat die Bestimmung, der Schiene ein breites Auflager auf dem Schotterkörper zu bieten, während die grosse Höhe die Einlagerung des Schienenfusses in eine möglichst tiefe und somit feste Schicht des Schotterkörpers bezwecken soll.

Dieses eintheilige System bildet merkwürdiger Weise den directen Gegensatz zur Barlowschiene, denn während die Barlowschiene ihre starke Seite in der Anordnung des im Schotterkörper ruhenden Theiles hat, wogegen der obere als Fahrbahn dienende Theil ungünstig ausgebildet ist, hat die Hartwichschiene ihre starke Seite in der kräftigen Gestaltung des Kopfes bei unvollkommener Ausbildung ihres Fusstheiles. Letzterer ist offenbar zu schmal und entspricht demzufolge auch nicht seiner Bestimmung als übertragendes Element zwischen Fahrbahn und Schotterkörper, die glatte Unterseite desselben ist ferner auch nicht geeignet, die gepressten Schottertheile zusammen zu fassen und allmälig zu einem compacten Körper zu verdichten.

Die Hartwichschiene wurde seiner Zeit von ihrem Erfinder auf den Linien der Rheinischen Bahn in ziemlich grossem Massstabe verlegt; kleine Parthien wurden auf der Köln-Mindener Bahn, der Französischen Ostbahn, der Sächsischen und Württembergischen Staatsbahn und der Niederschlesisch-Märkischen Bahn eingebaut.

Dieser Oberbau, welcher sich im Allgemeinen sehr hart befuhr, hatte bedeutende Erhaltungsarbeiten im Gefolge, hielt sowohl Niveau, als auch Richtung des Geleises, sowie die Schienenneigung schlecht und zeigte endlich an den Schienenstössen sehr erhebliche Verkrümmungen der Schienenenden nach abwärts; so zwar, dass dieser Oberbau allmälig überall wieder entfernt wurde. Die Hauptschuld an diesen Gebrechen muss der ungenügenden Ausbildung des Schienenfusses als Schwellenträger zuzuschreiben sein und es lässt sich dieser Cardinalfehler des Systems wohl nicht beseitigen. Ein grosser Antheil an dem ungünstigen Verhalten dürfte jedoch auch der unconstructiven Form der in Verwendung genommenen Laschen zuzuschreiben sein, welche für den gedachten Zweck zu kurz und zu schwach waren.

Neuester Zeit wurde dieses System wieder für Vicinalbahnen aufgenommen, und es lässt sich diesen Versuchen dieselbe Zukunft vorhersagen, da die gerügten Fehler in keiner Weise beseitigt wurden.

Zweitheilige Systeme.

Die zweitheiligen Systeme bestehen aus einer Lang- und Querschwelle und einer auf dieselbe gesetzten Vignolschiene.

Unter den Querschwellensystemen haben bis jetzt das Vautherin'sche und das vereinfachte Hilf'sche Profil allein eine grössere nennenswerthe Verwendung gefunden.

Das Vautherin'sche Profil bildet ein offenes Trapez mit zwei kurzen Seitenflantschen.

Dieses Profil, die Form einer Holzschwelle nachahmend, empfiehlt sich als Trägerform, indem es die günstigste Vertheilung

der Massen und eine billige und einfache Fabrikation zulässt, minder geeignet ist dasselbe als Bahnschwelle, welche die Bestimmung hat, die Last der Fahrschiene auf den Schotterkörper zu übertragen und letzteren allmälig zu einem compacten, betonartigen Körper zusammenzufassen und zu verdichten; dem Zusammenfassen des Schotterkörpers, sowie der gleichmässigen Setzung in demselben, stehen nämlich die beiden Flantschen der Vautherin'schen Schwelle hindernd im Wege; dieselben bieten dem Schotterkörper eine zu breite Basis, und indem sie sich vermöge ihrer tieferen Lage auf die tiefergelegenen und somit dichteren Parthien des Schotterkörpers stützen, so verhindern sie die gänzliche dichte Ausfüllung des Schwellenhohlraumes bis unter die Kopfplatte der Schwelle und begünstigen auf diese Weise die Belastung der letzteren durch das Uebergleiten der rollenden Last, das Ausgleiten der dachartig ausgebogenen Seitentheile und dem entsprechend ein Oeffnen des Schwellenprofils, was einerseits der Consolidirung des unter der Schwelle sich bildenden Betonkörpers hinderlich wird, und anderseits eine frühzeitige Zerstörung der Schwelle zur Folge haben muss.

In diesem Sinne haben sich zum Mindesten mehrere der hervorragendsten Deutschen Bahnverwaltungen auf eine diesbezügliche Anfrage der Verwaltung der Oesterreichischen Nordwestbahn geäussert, welche seiner Zeit die Absicht hatte, ein dem Vautherin'schen ähnliches Profil für ihren Langschwellenoberbau anzunehmen. Obwohl sich dazumal unter den dieses Profil ablehnenden Verwaltungen auch eine der Rheinischen Bahnen befand, so hat dieselbe merkwürdiger Weise seither gerade dieses Profil für ihren Langschwellenoberbau angenommen.

Die Vautherin'sche Querschwelle hat bisher eine ausgedehnte Anwendung mit sehr getheiltem Erfolge gefunden; auf den Französischen Bahnen hat sie nicht wenig zur Abneigung gegen eiserne Schwellen beigetragen; auf vielen Deutschen Bahnen gilt sie als abgethan und wurde wieder aus der Bahn beseitigt; andere Deutsche Bahnverwaltungen hingegen sollen mit diesem Profile günstige Erfahrungen machen, indem sie dasselbe je nach ihren Anschauungen verschiedenartig ausbilden.

Das vereinfachte Hilf'sche Profil für Querschwellen, welches sich in den äusseren Umrissen dem Hilf'schen Langschwellenprofil anschliesst, und nur die diesem Profile eigenthümliche Mittelrippe weglässt, wurde seitens der Rheinischen Bahn für ihr Querschwellensystem angenommen und sollen damit sehr befriedigende Ergebnisse erzielt sein.

Zweitheilige Langschwellensysteme.

Unter diesen sind zu nennen:

Das System Hilf und die Systeme Menne und Haarmann, welche in Deutschland die grösste Verbreitung haben, ferner das System Hohenegger in Oesterreich.

Das System Hilf ist wohl schon Jedermann bestens bekannt, sein Profil unterscheidet sich von den Profilen aller übrigen Systeme durch die charakteristische Mittelrippe. Diese Mittelrippe, welche dem Hilf'schen Profil eigenthümlich ist, scheint keinen ausgesprochenen Zweck zu haben, vertheuert die Walzarbeit wesentlich und verhindert offenbar die raschere Bildung eines soliden Schotterbetonkörpers unter der Schwelle, dagegen muss die verticale Stellung der beiden Seitenflügel als eine dem Wesen der Eisenschwelle entsprechende glückliche Anordnung angesehen werden. Die Verticalstellung der Seitenflügel begünstigt die sattsame Einlagerung der Schwelle in den Schotterkörper und verhindert das seitliche Ausweichen der Seitenflügel.

Eine weitere verdienstvolle Einführung Hilf's ist die Verwendung von Schraubenbolzen und Klemmplatten an Stelle der von manchen Erfindern neuer Systeme mit grosser Vorliebe angewendeten und oft in der sonderbarsten Weise combinirten Keil- und Knaggenverschlüsse.

Es ist merkwürdig, dass der Werth des Schraubenverschlusses, welcher im Maschinenbaue alle anderen Verbindungsarten nahezu gänzlich verdrängt hat, von einzelnen Technikern noch immer nicht genügend gewürdigt wird, da angeblich aus Rücksicht für die Einfachheit oft die unpractischesten Surrogate Verwendung finden, indem die Schraubenverbindung als zu theuer und complicirt bezeichnet wird.

Das Langschwellensystem Menne, welches bei Neubauten der Rheinischen Bahn Verwendung findet, hat das Vautherin'sche Schwellenprofil in der Hauptsache beibehalten und auch mit demselben alle schon erwähnten Vor- und Nachtheile dieses Profils.

Das System Haarmann, welches das System der neuesten Mode genannt werden könnte, hat, Dank der unermüdlichen Thätigkeit seines Erfinders, für die kurze Zeit seines Bestehens eine ziemlich bedeutende Verwendung gefunden; dasselbe ist ein überhöhtes Kastenprofil mit schief geneigten Seitenflantschen.

Die Vorzüge dieses Profiles sind: Die hohe Lage der Fahrschiene, beziehungsweise die Zulässigkeit einer tieferen Bettung der Schwelle in den Schotterkörper, sodann die feste Lagerung des Fusses der Fahrschiene zwischen die dem oberen Kasten angewaltzten Leisten; dagegen ist eine geringere Eignung zur Bildung eines compacten Schotterkörpers wegen der mittleren kastenartigen Ueberhöhung, welche ein Ausweichen der Schottermasse in dem vom Kasten geschaffenen Hohlraum zulässt, zu befürchten, auch wird die zu starke Neigung und geringe Höhe der Seitenflantschen, das Zusammenfassen des Schotterkörpers unmöglich machen.

Der Vortheil des Haarmann'schen Oberbaues, dass die eigentliche Tragfläche der Schwelle um circa 50 Millimeter tiefer liegt als bei den übrigen Systemen, lässt sich nach meinem Dafürhalten durch Anwendung einer 170 Millimeter hohen Fahrschiene auf entsprechend construirter Langschwelle mit den gleichen Kosten erreichen. Immerhin ist der Haarmann'sche Oberbau eine höchst interessante und eigenthümliche Erscheinung auf dem Gebiete des Oberbaues, und ich bin auch demgemäss gerne auf den Vorschlag eingegangen, eine, wenn auch kaum massgebende Versuchspartie dieses Oberbaues im Anschlusse an den Langschwellenoberbau der Oesterreichischen Nordwestbahn auf der Strecke bei Aussig einzulegen.

Der Langschwellenoberbau in Oesterreich.

Derzeit sind 19 Kilometer eisernen Langschwellenoberbaues auf den Linien der Oesterreichischen Nordwestbahn verlegt und zwar: 4 Kilometer bei Spillern und Caslau nach dem älteren und 15 Kilometer bei Prag, Tetschen und Aussig nach dem neueren Systeme des Gefertigten.

Das ältere System hat annähernd die Trapezform der Vautherin'schen Schwelle, jedoch an Stelle der horizontalen Seitenflantschen keilförmige Längsrippen, welche eine günstige Massenvertheilung anstreben und trotzdem eine vollständig satte Einlagerung der Schwelle in den Schotterkörper zulassen. Diese Langschwelle hat sich im Ganzen gut bewährt und wurde nur wegen ihrer grösseren Herstellungskosten durch eine andere ersetzt, welche durch Schweissung alter Bahnschienen erzielt wird, und deren Kosten sich um circa 30 pCt. billiger stellen.

Das Profil dieser Altschienenschwelle ist nahezu von selbst gegeben und nähert sich in den allgemeinen Umrissen dem Hilf-schen Profile, mit dem Unterschiede, dass an Stelle der Mittelrippe ein niedriger Wulst tritt, welcher die Schweissstelle der verwendeten Altschienen markirt. Diese Schwellen besitzen alle Vorzüge, welche man an eine gute Eisenschwelle stellen kann, dieselben sind von grosser Haltbarkeit, Beweis dessen, das nach zweijähriger Haftzeit dem Fabrikanten nur 0,003 pCt. an schadhaften Stücken zurückgegeben werden mussten. Dank den billigen Herstellungskosten ermöglichen sie die leichtere Durchführung eines genügend starken zweitheiligen Langschwellenoberbaues in Oesterreich, indem alle anderen Systeme, wie beispielsweise das Haarmann'sche um mindestens 50 pCt. theurer zu stehen kommen.

Ausser dem Langschwellenoberbau der Oesterreichischen Nordwestbahn bestehen in Oesterreich noch zwei Strecken nach dem Querschwellensysteme von Atzinger, und zwar auf der Strecke Nussdorf-Kahlenbergerdorf der Kaiser Franz-Josefbahn 1 Kilometer und auf der Aussig-Teplitzer Bahn 2 Kilometer; ferner 3 Kilometer des de Serre'schen dreitheiligen Oberbaues auf den Strecken der Oesterreichischen Staatsbahn Wien-Stadlau und Wolframitz-Mislitz, deren Besprechung ich einem anderen Zeitpunkte vorbehalte.

In der Hoffnung, dass diese Mittheilung manchen bestehenden Zweifel beheben, manche tendenziöse Entstellung berichtigen wird, wünsche ich, dass dieselbe zur Würdigung des hohen Werthes beitragen möge, welcher dem Eisen an Stelle des Holzes auch in unserem einheimischen Bahnbau einzuräumen ist, und aus Rücksichten für Sicherheit und Oeconomie nothgedrungen eingeräumt werden muss.

Zum Schlusse führe ich zu Gunsten des Langschwellenoberbaues den Ausspruch unseres bewährten Meisters Pressl an, welcher den Querschwellenoberbau mit einer Claviatur vergleicht, „bei welcher man jede einzelne Taste anschlagen könne". (Lebhafter, andauernder Beifall.)

* * *

An obigen Vortrag knüpfte sich folgende Discussion:

Herr Baudirector Bischoff (Kaiserin Elisabethbahn) dankt im Namen seiner Collegen dem Vortragenden für die Mittheilungen, die er bezüglich des eisernen Oberbaues gemacht hat. „Es sind reiche Erfahrungen, die ihm zu Gebote stehen, trotzdem aber möchte ich mich heute noch nicht dazu bekennen, dem Langschwellensystem des eisernen Oberbaues den Vorzug vor dem Querschwellensystem zu geben. Dass überhaupt der eiserne Oberbau in späteren Jahren verwendet werden wird, je nachdem es die localen Verhältnisse der Bahnen erfordern, ist ganz gewiss. Ob aber die Patronisirung der Deutschen Reichsbehörde für die Anwendung des eisernen Oberbaues bei den Deutschen Bahnen absolut nur in der Oeconomie, welche durch denselben eintritt, begründet ist, das ist noch eine Frage; es möchte vielmehr noch ein anderes Motiv zu Grunde liegen, welches Sie leicht errathen können, nämlich, um durch Einführung des eisernen Oberbaues auf ausgedehnteren Strecken der darniederliegenden Eisenindustrie aufzuhelfen. Ich kann mich heute weder für den Langschwellenoberbau noch für das Querschwellensystem aussprechen, könnte es aber vielleicht, wenn der verehrte Herr College mitgetheilt hätte, in welchen Zeiträumen die Anzahl Kilometer eisernen Langschwellenoberbaues verlegt worden sind, gegenüber den Zeiträumen, in denen die eisernen Querschwellen verlegt wurden

Ich glaube behaupten zu können, dass der grösste Theil eisernen Langschwellenoberbaues viel früher verlegt wurde, als jener mit eisernen Querschwellen, was aber beweisen würde, dass in neuerer Zeit das eiserne Querschwellensystem mehr als früher angewendet wird.

Ich selbst habe, wie ich zugebe, keine eigenen Erfahrungen diesbezüglich gemacht, da wir auf der Elisabethbahn den eisernen Oberbau nicht eingeführt haben, aber durch Besprechung und aus verschiedenen Mittheilungen, die ich erhalten habe, entnehme ich, dass in Deutschland heute die Meinungen über Querschwellen- und Langschwellenoberbau getheilt sind, dass man aber in neuester Zeit sich zum Querschwellensystem hinzuneigen scheine. Ich möchte daher bestreiten, dass man heute schon dem Langschwellenoberbau unbedingt die Zukunft zusprechen soll.

Es mag vielleicht sein — ich gebe es gern zu — dass es einst dazu kommen wird, dass man sagt: Das Langschwellensystem ist entschieden besser wie der Querschwellenoberbau, aber die heute existirenden Langschwellensysteme gestatten diese Annahme nicht, weil in neuester Zeit in grösserem Massstabe zum Querschwellenoberbau übergegangen wird; dieser hat in Bezug auf seine Einführung den grossen Vortheil, dass man nicht so grosse Capitalien auf einmal ausgeben muss und in der Lage ist, die hölzernen Querschwellen successive durch eiserne zu ersetzen, so dass man successive durch Aufwendung kleinerer Capitalien zu einem eisernen Oberbau gelangt. Ich möchte daher wünschen, dass man heute nicht strict die Behauptung aufstellte: die Zukunft gehöre dem Langschwellenoberbau.

Baudirector Hohenegger: Was die Bemerkung meines Herrn Collegen anbelangt, dass in letzterer Zeit hauptsächlich Querschwellenbauten angewendet worden sind, erlaube ich mir, auf einen Auszug aus dem letzten Jahresbericht Deutscher Bahnen zu verweisen, den ich meinem Vortrag beigelegt habe und aus welchem ersichtlich ist, dass zwei Bahnen die Querschwellen in grösserem Umfange eingeführt haben. Die eine hat Vautherinschwellen und zwar seit viel längerer Zeitdauer als Langschwellen in Verwendung sind; die zweite ist eine Rheinische Bahn, deren Bahnerhaltungschef ein Liebhaber von Querschwellen ist, während der Oberingenieur der Umbauten sich für das Langschwellensystem erklärt hat. Das sind die einzigen Bahnen, die nennenswerthe Partien von Langschwellen verlegt haben, während die übrigen Bahnverwaltungen sich vorerst mit Probestrecken begnügen und es scheint, dass sich die Deutschen Bahnen für das Langschwellensystem mehr interessiren. Das sind die neuesten Daten, die uns zu Gebote stehen und ich konnte nicht mehr thun, als auf dieselben hinzuweisen.

Rücksichtlich des angeführten Billigkeitsmomentes bemerke ich, dass es eine bekannte Thatsache ist, dass diejenigen Bahnverwaltungen, welche eiserne Querschwellen eingezogen haben, rasch davon zurückgekommen sind und zwar aus einem einfachen Grunde. Stellen Sie sich, m. H., den Querschnitt einer Holzschwelle vor. Ich verweise Sie namentlich auf das neue Querschwellenprofil v. Atzinger, welches mit meinen Ansichten übereinstimmt. Wenn ich eine Holzschwelle unter der Schiene herausziehe und dafür eine eiserne Querschiene hineinschiebe, so bekomme ich einen Hohlraum, weil die Holzschwelle einen grösseren cubischen Raum eingenommen hat, den ich mit Schotter ausfüllen muss, und es ist eine bekannte Thatsache, dass diese Ausfüllung oft 4—5 Jahre in Anspruch nimmt, bis eine vollständige Compression eintritt. Mittlerweile wird die Eisenschwelle zwischen den festgelagerten Holzschwellen unruhig liegen und wir haben sodann einen Oberbau vor uns mit festgelagerten Holzschwellen, zwischen welchen unruhige und ruhige Eisenschwellen liegen, was einen schlechten Oberbau ergiebt. Deswegen gingen diejenigen Bahnverwaltungen, welche derartige Versuche machten, bald davon ab. Es soll mir übrigens erwünscht sein, wenn an die heutige Discussion die Besprechung einiger weiterer Fragen geknüpft wird.

Regierungsrath Obermayer: Den Dank für die uns von dem Herrn Vortragenden gemachten Mittheilungen hat bereits Herr Baudirector Bischoff ausgesprochen. Man muss anerkennen, dass uns Gelegenheit geboten war, den eisernen Oberbau in allen Phasen seiner Entwickelung kennen zu lernen, und ich glaube, dass vorwiegend in Oesterreich-Ungarn der eiserne Oberbau viel Berechtigung für die Zukunft hat, ich sage für die Zukunft, weil uns der kürzlich vom Herrn Prof. Seckendorf gehaltene Vortrag bewiesen hat, dass auch das Holzschwellensystem sich noch lange behaupten wird. Uebrigens scheint es, dass in einem Lande, wie Oesterreich-Ungarn, welches so grosse Naturschätze aufzuweisen hat, beide Systeme nebeneinander existiren können, doch ist wohl in der Frage des eisernen Oberbaues die bedeutende Capitalauslage für die ersten Anschaffungskosten in Berücksichtignng zu ziehen, da wenige Oesterreichische Bahnen in der günstigen Lage sind, sich solche Auslagen zu gestatten.

Ich bin zwar, als dem Fache entfernter stehend, in die Sache nicht vollständig eingeweiht, aber wenn man sich mit der Literatur der Frage beschäftigt, drängt sich einem die Thatsache auf, dass die Bahnen, welche den eisernen Langschwellenbau einführen, sich in derselben Lage befinden, wie ein Grossindustrieller, der die Mittel hat, seine Fabrik auf Grund der neuesten Erfindungen umzugestalten, und alsdann den Vorzug hat vor demjenigen, dem solche Mittel nicht zu Gebote stehen. Derjenige Industrielle, der nur kleine Capitalien zu seiner Disposition hat, kann natürlich in der Umgestaltung seines Etablissements nur allmälig vorgehen. Es ist allerdings sicher, dass die Anlage neuer Verbesserungen sich reichlich verzinst, doch ist dabei das pecuniäre Moment zu erwägen.

Inspector Baugut (Oesterr. Staatseisenbahn-Gesellschaft): Im Jahre 1870 habe ich eine Studienreise unternommen und kam gelegentlich derselben auf die Hannoversche Staatsbahn, wo auf einer Strecke der eiserne Oberbau eingeführt war. Dieselbe war ganz versumpft. Der Lehm trieb nach oben, so dass die Leute genöthigt waren, bei 10 Grad Kälte die Schwellen herauszureissen. Ich bin nun auf Grund meiner Beobachtungen der Ansicht, dass der Querschwellenoberbau sich nur in einem guten Schotter bewähren, sich aber nie in einem lehmigen Boden halten wird. Ich möchte noch auf Eines hinweisen. Was macht man im Winter bei den Querschwellenbauten, auf welche Weise behebt man alsdann die Hindernisse? Nur dadurch, dass man die Schwelle sozusagen aus der Erde herausmeisselt und sie hebt, was bei dem Langschwellensystem bei eintretendem Froste nicht so leicht durchführbar ist, wie beim Querschwellenoberbau.

Regierungsrath Obermayer: Ich möchte an den Herrn Baudirector Hohenegger nur die Frage richten, welche Erfahrungen in Bezug auf die Querverbindung vorliegen?

Baudirector Hohenegger: Ich war der Erste, der die Spurstangen weggelassen hat, weil sie eine unangenehme Sache sind, insofern sie Anlass zum Stolpern, zum Hängenbleiben von Zugshacken bieten, überhaupt inconstructiv sind, und ich habe mich demzufolge mit der unteren Querverbindung begnügt; ich habe auf je $9^3/_4$ Meter Länge unter die Stösse der Langschwellen eine Querschwelle gelegt und später, als in den Mitteln der Langschwellen förmliche Durchschlagungen vorkamen, unter diese wieder je eine Querschwelle gelegt. Ich glaubte damit die Durchschlagungen beseitigen zu können, und war auch ein günstiger, weil dann die Durchschlagungen nicht so stark waren, während man sie früher unangenehm spürte. Wir haben schliesslich die breitbasigen Schwellen ganz weggenommen, indem wir sie anderwärts als wirkliche Querschwellen verwenden, weil sie uns zur Disposition stehen, und haben dagegen an Stelle derselben gestürzte Altschienen eingezogen, die billiger kommen und die Spur ausgezeichnet halten. Es sind alle Bedingungen erfüllt, die man an einen guten Oberbau stellen kann.

Ich möchte mir noch die Bemerkung erlauben, dass der Versuch mit solchen Querverbindungen bei Prag auf einer 1 km langen Strecke gemacht wurde, welche statt des Bahnschotters nur reinen scharfen Sand aufweist. Anfangs haben wir Bedenken getragen, den eisernen Oberbau in diese Bettung hineinzulegen, zufälligerweise ist es eine Partie mit der erwähnten leichteren Querverbindung. Nun, meine Herren, Jedermann der hinreist, kann sich von der prachtvollen Schönheit der Strecke überzeugen. Ich würde mithin heute nur eine ähnliche Querverbindung in Anwendung bringen, mit Ausschluss der Spurstangen, welche nicht viel Nutzen haben. Sie halten die Neigung der Schiene nicht und die Spurweite nur ungenügend.

Baudirector Bischoff: Was die Versumpfung der Querschwellen und das Aufziehen des Kothes, respective der Flüssigkeit, die sich vorfindet, anbelangt, so kommt das auch bei Langschwellen vor, und bemerkte ich, dass man bei jenen Bahnstrecken Deutschlands, wo der Hilf'sche Oberbau in der ersten Zeit eingeführt worden ist, diese Erfahrung gemacht hat. Dieser Uebelstand findet sich also beim Quer-, wie beim Langschwellenoberbau vor. Bei letzterem aus dem sehr einfachen Grunde, weil er — unter der Voraussetzung, dass die Bahn an einer Lehne liegt, wo das Wasser bei starken Regengüssen an das Oberbaubett fliesst, — förmlich unterwaschen wird. Die Folge dieser Erfahrung war, dass es dahingekommen ist, bei Verlegung des Langschwellenoberbaues die obere Schichte Schotter durch feinen Kies zu ersetzen. Dieser Ersatz, der natürlich auch Geld kostete, hat nicht hingereicht; die Erscheinungen sind gerade so aufgetreten wie früher. Nun ist man dazu geschritten, dass das ganze Oberbaubett vollständig bis auf das Unterbauplanum zu erneuern, indem man zuerst eine Lage groben Schotters und darauf eine Lage von feinem Kies gab, und jetzt erst hält der Oberbau. Eine entsprechende Entwässerung ist die Hauptbedingung für jeden guten Oberbau und ist diese bei dem Langschwellen- wie bei dem Querschwellenoberbau nothwendig, aber in viel höherem Grade bei dem Langschwellenoberbau.

Baudirector Hohenegger: Ich habe diese Frage studirt, weil sie mich direct berührt. Die eisernen Querschwellen werden bekanntlich am Kopfe geschlossen, um dem Schotterkörper eine Fläche gegen seitliche Verschiebungen zu bieten, und bilden sodann einen förmlichen geschlossenen Kasten, welcher bei durch Regengüsse gesättigtem Schotterkörper als pneumatische Glocke fungirt. Dies steht in Uebereinstimmung mit den vom Herrn Director Bohrmann gemachten Mittheilungen, der die grösste Erfahrung in Vautherin'schen Schwellen hat. In Folge der überrollenden Belastung einer solchen hohlen Querschwelle durch

das Räderpaar eines Wagens wird die Schwelle um ein gewisses Mass in den Schotterkörper hineingedrückt, um sich nach erfolgtem Abrollen der Last sofort wieder um das gleiche Mass zu erheben, hierdurch machte eine solche Schwelle bei jedem überrollenden Achsenpaare die Bewegung einer pneumatischen Glocke und saugt demgemäss allmälig alle schlammigen Theile des Schotterkörpers unter sich in den Hohlraum, während die festeren und schwereren Kiesstücke des Schotterkörpers allmälig auf den Unterbau hinabsinken. Etwas Anderes ist es bei den Langschwellen, über welche ein Rad rollt, indem nämlich das Rad gleichmässig vorwärts rollt, findet eine stetig vorwärts schreitende Belastung der Langschwelle statt und es werden hierdurch die etwa im Hohlraume unter der Langschwelle angesammelten schlammigen Theile des Schotterkörpers durch das überrollende Rad allmälig gegen das Ende der Langschwelle getrieben, woselbst sie sodann an den offenen Stellen herausgespritzt werden, was man bei schlechtem Schotter bestätigt findet, da man die schlammigen Theile des Schotters allmälig an den Schwellenstössen herausgeschleudert findet. Der Langschwellenbau ist besser daran, da sich bei demselben das Wasser nicht sammeln kann. Was die Frostauftreibungen anbelangt, haben wir nichts dagegen gethan, da sie nicht so auffallend waren, dass man deshalb hätte Vorsichtsmassregeln treffen müssen, während wir gleichzeitig im vorigen Winter bei den Holzquerschwellen colossale Auslagen für Frostauftreibungen gehabt haben.

Hiermit war die Discussion beendet und wurde die Versammlung geschlossen.

Verein für Eisenbahnkunde.

Sitzung vom 11. Januar 1881.

Vorsitzender Herr Geh. Oberregierungsrath Streckert.
Schriftführer Herr Eisenbahnbauinspector Jungnickel.

Der Vorsitzende macht über die auf den Eisenbahnen Deutschlands in der Zeit vom 1. October 1879 bis 31. März 1880 vorgekommenen Radreifenbrüche an den Fahrzeugen der Eisenbahnen ausführliche Mittheilungen, aus denen besonders hervorzuheben ist, dass bei 45 Verwaltungen mit einer Betriebslänge von zusammen 32 316 km 5 039 Radreifenbrüche nachgewiesen sind. Die Maximalzahl der Brüche fand bei Temperaturen zwischen 0 und — 5 Grad Réaumur statt und kamen die meisten Brüche in den Tagen am 9., 10., 17. und 23. December 1879 vor. Bei Güterzügen kamen 2 007 Fälle, bei Courier-, Schnell-, Personen- und gemischten Zügen 1 466 und bei Rangir- und Leerzügen 182 Fälle vor, der Rest wurde anderweit festgestellt. Unter den offenen Güterwagen ergaben sich 1 626 und an Locomotiv- und Tenderräder 1 580 Brüche. — Was das Material anbetrifft, so entfallen auf Gussstahl 3 269 und auf Puddelstahl, Feinkorneisen und Eisen 1 045 Brüche. — 3 500 Brüche zeigten eine neue, 402 Brüche eine alte und 42 theils neue, theils alte Bruchflächen. In 3 545 Fällen war der Bruch vollständig und in 1 289 Fällen unvollständig. Nach dem Alter gruppirt sind es die 6 bis 8 Jahre alten Radreifen, welche am meisten gebrochen sind; 1 104 Brüche kamen an Radreifen vor, welche älter als 8 Jahr, bis zu 24 Jahr alt und 1 905 Brüche an Radreifen, welche noch nicht 6 Jahre in Gebrauch waren.

Herr Hüttendirector Haarmann aus Osnabrück spricht „über den Werth der verschiedenen Oberbauconstructionen“. Derselbe bemerkt zunächst, dass in den massgebenden Kreisen die Ansicht immer mehr vorherrschend werde, dass bei der jetzigen Ausdehnung des Eisenbahnnetzes der Erde und der stetig zunehmenden Waldarmuth von der ferneren Verwendung von Holzschwellen beim Bau und der Unterhaltung der Eisenbahnen Abstand genommen werden müsse, zumal dieselben auch den Anforderungen der Betriebssicherheit nicht mehr völlig genügen; dagegen seien die Ansichten über den Werth der verschiedenen eisernen Oberbausysteme noch sehr getheilt und doch sei eine Entscheidung über das beste System ausserordentlich wünschenswerth, da die Eisenbahnverwaltungen erst dann mit Energie zur Verwendung eisernen Oberbaues übergehen würden. Die beiden hauptsächlich in Frage kommenden Systeme, der Oberbau mit eisernen Querschwellen und derjenige mit eisernen Langschwellen, seien, wie alle Oberbausysteme, nach drei Gesichtspunkten, den Kosten, der Einfachheit und der Betriebssicherheit zu prüfen. Gegenüber der Thatsache, dass die eiserne Querschwelle sich zur Zeit einer grossen Beliebtheit erfreut, indem man diesem Systeme namentlich die Vorzüge zuerkenne, dass die Verlegung desselben eine leichte, die Construction eine einfache sei, dass sowohl der Bau als auch die theilweise Erneuerung des Geleises beim Querschwellensystem mit gar keinen Schwierigkeiten verbunden sei, dass ein Wandern des Oberbaues bei demselben fast ausgeschlossen erscheine, dass die Spurhaltung sich besonders bewährt habe, die Entwässerung ausreichend und leicht zu bewerkstelligen sei und dieses System sich im Kriegsfalle besonders geeignet erweise, — bemerkt der Vortragende, dass die Herstellungskosten des Langschwellenoberbaues denen des Querschwellenoberbaues ziemlich gleich stehen, dass nennenswerthe Unterschiede in den Kosten für das Verlegen beider Constructionen nicht hervorgetreten seien (70—80 ₰ pro Meter Geleis) und dass in Betreff der Unterhaltungskosten noch nicht genügendes Material zur Vergleichung vorliege. Nach Ansicht des Vortragenden wird das Langschwellensystem bei Verwendung guten Bettungsmaterials auf die Dauer weniger Unterhaltungskosten erfordern, als das Querschwellensystem und zwar wegen der gleichmässig sichern Lagerung, der gleichmässigen Druckübertragung und der bei keinem anderen Systeme in gleichem Masse vorhandenen Homogenität des Gestänges. In Bezug auf die Einfachheit der Construction seien die beiden Systeme nicht wesentlich verschieden; wenn der Querschwellenoberbau mit Rücksicht auf die grössere Handlichkeit der einzelnen Theile scheinbar einfacher sei, so müsste doch beachtet werden, dass die Verlegung einer Langschwelle gleichbedeutend sei mit der Verlegung von etwa 4 Querschwellen. Der Langschwellenoberbau erfordert allerdings sowohl bei der Construction als auch bei der Verlegung eine sorgfältigere Behandlung; sei für Kriegszwecke, wobei die Mängel des Querschwellenoberbaues weniger von Gewicht sind, ebenso wie für die schnelle Erneuerung einzelner Geleistheile einer im Betrieb befindlichen Bahn weniger bequem, doch seien die übrigen Vorzüge des Querschwellenoberbaues, namentlich die Verhütung des Wanderns der Geleise und die gute Spurhaltung, auch beim Langschwellenoberbau zu erreichen, wenn auch nicht jede der vorhandenen Constructionen diese Aufgabe erfülle. Dagegen seien die Nachtheile des eisernen Querschwellenoberbaues, namentlich die wenig feste Lage in der Bettung, die bei den meisten Constructionen nothwendige Biegung der Schwellen behufs Erzielung der richtigen Schienenneigung, die Gefährlichkeit bei eingetretenem Schienenbruch und die geringe Widerstandsfähigkeit gegen die Einwirkung seitlich wirkender Kräfte, sehr gewichtige gegen dieses System sprechende Momente. Das Langschwellensystem entspricht dagegen den Anforderungen an den zweckmässigsten Oberbau, welcher einen genügend starken Kopf zum Verschleiss, einen genügend hohen Steg zur Erzielung der nothwendigen Tragfähigkeit und einen genügend breiten Fuss zur Uebertragung des Druckes auf die Bettung haben muss, am meisten und zwar in der zweitheiligen Construction, für welche hauptsächlich das System Hilf, dasjenige der Rheinischen Eisenbahn und das System Haarmann in Betracht kommen. Dem Gewicht nach scheine zwar das Rheinische System als das leichteste der genannten Systeme, den Vorzug zu haben; es sei dabei aber zu beachten, dass dieses und das Hilf'sche System nicht die bei dem Haarmann'schen System vorhandene und nothwendige, kräftige Laschenverbindung für Schiene und Schwelle besitze. Das Haarmann'sche System, besonders in der für die Berliner Stadtbahn angenommenen verbesserten Form, biete gegenüber den beiden älteren Systemen ausser der erwähnten Laschenverbindung noch den Vortheil der besseren Sicherung der Schienenneigung, die Einfachheit der Befestigung der Fahrschiene auf den Langschwellen, die grössere Stützbreite der Schwelle, sowie den Vortheil, dass die durch das eingeschlossene Bettungsmaterial hervorgerufenen Querspannungen einerseits geringer seien, andererseits von den Bolzen aufgenommen werden, welche die Klammern zur Befestigung der Fahrschiene anziehen. Die von den Gegnern des Langschwellenoberbaues gegen denselben angeführten Nachtheile, und zwar der grössere Verlust bei Walzfehlern, die grössere Kostspieligkeit, das schwierigere Verlegen, sobald, besonders in Curven, ein Stück augenblicklich fehlt, das grössere Einschleifen der Schiene auf der Unterlage, die beim Zusammenstossen zweier Verlegstrecken oder beim Anstossen an eiserne Brücken entstehende Nothwendigkeit, ausser der Kürzung der Schiene auch noch die Kürzung und Herrichtung der Schwelle vornehmen zu müssen, die grösseren Gefahren für den Betrieb bei Langschwellen auf hohen Dämmen in Betreff möglicher Abrutschungen, — seien theils überhaupt nicht begründet, theils durch das Haarmann'sche Langschwellensystem beseitigt. Wenn man bei der Langschwelle eine grössere seitliche Abnutzung des Schienenkopfes, als bei dem Querschwellenoberbau beobachtet haben wolle, so liege dieser Nachtheil in der fehlerhaften Construction des beobachteten Systems und sei vorkommenden Falls von geringerer Bedeutung als der bedenklich starke Verschleiss des Schienenkopfes am Querschwellenstosse. Der einzige Vorwurf, welchen man dem Langschwellensystem mit Bezug auf die bisherigen Constructionen mit einiger Berechtigung machen könne, sei die schwierige Entwässerung; aber einerseits sei die bisherige Entwässerung des Querschwellenoberbaues ebenfalls mangelhaft, andererseits lässt sich eine solche beim Langschwellenoberbau durch Anlage eines Längscanals in der Mitte des Geleises der bei zweigeleisigen Strecken zwischen den beiden Geleisen nebst anschliessender Quercanäle in je 200 bis 400 m Entfernung in wirksamer Weise herstellen. Vor allen Dingen steht aber der Langschwellenoberbau in Betreff der Betriebssicherheit dem Querschwellenoberbau weit voran und es werde zugestanden werden müssen, dass manche der im normalen Betriebe noch betriebssicher erscheinenden vorhandenen Oberbauconstructionen den durch die stetige Zunahme des Verkehrs gestellten erhöhten Anforderungen auf

die Dauer nicht mehr würden genügen können. Der Vortragende hat mehrfach umfassende Versuche ausgeführt, um die Stabilität des Eisenbahnoberbaues im Widerstand gegen horizontal wirkende Kräfte, wie solche durch das Schlenkern einer auf der Vorderachse entlasteten schweren Maschine ausgeübt werden, zu erproben. Bei den letzten derartigen Versuchen war auf einem mit 17 500 kg Eisen beladenen, sonst 4 500 kg schweren Eisenbahnwagen ein Galgen angebracht; an diesem wurde mittelst einer Kette in $1,_{750}$ m (Radstand der Köln-Mindener Güterzuglocomotiven) Entfernung von der belasteten Achse, 5 m über der Schlagstelle des Geleises ein die zu schlagende Schiene tangirender gusseiserner Klotz von 228,50 kg Gewicht aufgehängt; dieser Klotz wurde mit einem Ausschlag von 3 m, aus 1 m Fallhöhe, gegen die innere Schienenkrone des einen Fahrgestänges geschleudert. Die hölzernen Querschwellensysteme mit Haknagel, Tirefonds und Schienenstuhl erwiesen sich hierbei durchaus unzuverlässig, indem das Gestänge sich schon nach den ersten Schlägen gelockert zeigte und nach dem 20. Schlage die Schiene beider Fahrstränge auf einen grossen Theil ihrer Länge mehr oder minder frei lag. In Bezug auf Spurerweiterung erwies die eichene Schwelle mit Tirefonds die geringste Abweichung. Von eisernen Querschwellen wurden die Constructionen der Bergisch-Märkischen und der Rheinischen Bahn mit gebogenen Schwellen und die grade Haarmann'sche Querschwelle versucht, welche Spurerweiterungen von 1,5 bezw. 4, bezw. 3 mm, eine Durchbiegung der geschlagenen Schiene von 63, bezw. 74, bezw. 60 mm und eine Verbiegung der Querschwelle selbst von 5,5, bezw. 3,4, bezw. 0 mm ergaben. Die Befestigungen waren nach 20 Schlägen nur bei den Bergisch-Märkischen und Rheinischen Querschwellen mehr oder minder gelockert, während bei der Haarmann'schen Querschwelle erst nach 2 weiteren mit grösserem Hub gegebenen Schlägen eine Aussenklammer etwas locker wurde. Die Langschwellensysteme der Rheinischen Bahn, Hilf und Haarmann zeigten nach 20 Schlägen eine Spurerweiterung von 3, bezw. 5,5, bezw. 22 mm und Durchbiegungen der geschlagenen Schiene von 18, bezw. 16 und 32 mm. Die Befestigungen des Gestänges blieben allein bei dem System Haarmann intact, bei beiden anderen Systemen waren die Klemmplatten nach dem 10. Schlage, bei Hilf sogar auch an der nicht geschlagenen Schiene, gelockert. Wenn die Spurerweiterungen bei der Haarmann'schen Langschwelle bedeutender waren, so liegt das an den demselben fehlenden Spurstangen im Steg der Schiene, welche bei Hilf und dem Rheinischen System den Widerstand gegen seitliche Schläge begünstigen. Die Experimente haben den Beweis geliefert, dass in Bezug auf den Widerstand gegen seitlich wirkende Kräfte der Langschwellenoberbau allein als der absolut betriebssichere anzusehen ist. Bei den letzten am 30. December v. J. vorgenommenen Versuchen war das Haarmann'sche System in 4 verschiedenen Anordnungen eingebaut worden, von denen die eine der für die Berliner Stadtbahn angenommenen Construction entsprach, die zweite ausser dem Querwinkel am Schwellenstoss noch 2 Quer- oder Spurwinkel in je 3 m Entfernung zwischen den Stössen, die dritte mit 1 Querwinkel am Schwellenstoss und einer Spurstange in der Mitte und die vierte mit 1 Querwinkel am Schwellenstoss und 2 in je 3 m Entfernung zwischen den Stössen angebrachten Spurstangen versehen war; ausserdem war anstatt des Sattelstücks unter der Schwelle von 220 mm ein solches von 320 mm Breite angewendet worden, um eine festere Haftung des Gestänges in der Bettung zu erzielen. Bei diesen letzten Versuchen ergab sich bei der Construction mit den verbreiterten Sattelstücken selbst nach 30 Schlägen nur eine Spurerweiterung von 7 mm und eine Deformation des Geleises von irgend welcher Erheblichkeit konnte nicht constatirt werden. Durch die Verbreiterung des Unterlagssattelstückes werden also die in mancher Hinsicht hinderlich und unpractisch erscheinenden Spurstangen vollkommen ersetzt. Allgemein ist endlich der Schluss zu ziehen, dass die Behauptung, gegen Kräfte, wie solche von einer stark schlenkernden Locomotive ausgeübt werden, könne kein genügend starker Oberbau construirt werden, unrichtig ist, indem ein gut construirter Langschwellenoberbau solchen Kräften thatsächlich widerstehen kann; als einen solchen gut construirten Langschwellenoberbau bezeichnet der Vortragende den Haarmann'schen mit dem breiten Sattelstück und 2 bis 3 Querwinkeln auf jeder Schienenlänge.

Herr Geh. Oberregierungsrath Kinel bemerkt, dass die Einführung des eisernen Langschwellenoberbaues durch Umbau vorhandener Geleise mit Querschwellen auf eingeleisigen Bahnstrecken besondere Schwierigkeiten biete, weil dabei nicht nur die Auswechslung der Oberbaumaterialien, sondern auch die Herstellung genügend starker Packlagen behufs Entwässerung der Geleisbettung zwischen den Fahrzeiten der Bahnzüge unvermeidlich sei. Dieser Umstand habe auf den Elsass-Lothringischen Bahnen Anlass gegeben, Versuche mit eisernen Querschwellen anzustellen. Die Herstellung einer genügenden Entwässerung des Langschwellenoberbaues sei sehr schwierig. Auf den Reichsbahnen, auf welchen ca. 600 km Oberbau mit eisernen Langschwellen versehen sind, sei ungeachtet des sehr durchlässigen Kieses eine genügende Entwässerung ohne besondere Entwässerungsanlagen nur auf einigen Bahnstrecken mit ganz durchlässigen Auf- und Abtragsmassen erzielt worden. In lehmigen und lettigen Einschnitten oder Dämmen aus solchem Material sei dagegen eine ausreichende Entwässerung ohne Anbringung starker Packlagen aus Stein und Anlegung von Entwässerungscanälen unter der Geleisbettung bisher nicht gelungen. Die von Herrn Haarmann behufs der Entwässerung empfohlene Anlage eines Canals in frostfreier Tiefe (1 m und darüber) in der Mitte des Bahnkörpers würde in einem Einschnitt mit lettigem Untergrunde ohne Ueberschüttung mit durchlässigem Material bis zur Oberfläche ohne Erfolg, bei Dammschüttungen aus löslichem Material aber bedenklich sein. Die bei Auswechslung einzelner Schienen entstehende Ungleichheit in der Höhenlage der Fahrfläche würde sich bei Anwendung des schwebenden Stosses beim Langschwellenoberbau vermeiden lassen; die Anwendung dieses Stosses empfiehlt sich auch deshalb, weil bei einer Befestigung der Oberschiene mit der Unterschiene in Werkstätten, die wegen der bequemen und besser zu überwachenden Ausführung den Vorzug verdiene, die verbundenen Theile von geringerer Länge und deshalb handlicher würden. Man habe in Elsass-Lothringen den schwebenden Stoss noch nicht eingeführt, weil es bisher nicht gelungen sei, eine ausreichend kräftige Laschenverbindung für Schienen von 120 mm Höhe zu construiren. Die Anwendung höherer Schienen von 130 mm und überhaupt von kräftigerem Profil aber gebe dem Gestänge eine Steifigkeit, welche beim Befahren eine unangenehme Empfindung verursache.

Herr Geh. Commerzienrath Schwartzkopff macht Mittheilung über einen auf dem hiesigen Bahnhofe der Berlin-Hamburger Eisenbahn versuchsweise angewendeten Oberbau, bei welchem an Stelle des abgehobelten Kopfes einer alten breitbasigen Schiene ein neuer Schienenkopf aus Gussstahl aufgesetzt ist, welcher durch eine zwischengelegte und mittelst Schrauben an dem Schienensteg befestigte Stahlklammer in seiner Lage gehalten wird. Die bezeichnete Versuchsstrecke liege jetzt 1½ Jahre lang, ohne dass ein Nachziehen der Befestigung nothwendig gewesen sei.

Herr Hüttendirector Haarmann glaubt, dass die von Herrn Schwartzkopff beschriebene Befestigung des aufgesetzten Schienenkopfes wegen des durch die Züge ausgeübten kalten Hämmerns und Walzens auf die Dauer nicht haltbar sein werde; denselben Uebelstand habe er seit 3 Jahren an dem in Holland mehrfach ausgeführten Langschwellenoberbau von de Serres und Battig beobachtet. — Derselbe bemerkt ferner, dass die Anbringung von Spurstangen beim Langschwellenoberbau auch deswegen verwerflich sei, weil bei doppelspurigen Bahnen die Stösse nicht gleichmässig wandern und die Spurstangen hierdurch abgescheert würden.

Herr Professor Göring erwähnt in Betreff des nicht gleichmässigen Wanderns der Schienen die auf der Deutz-Giessener Bahnstrecke gemachte Beobachtung, dass in Curven eine Schiene vorwärts und die gegenüberliegende rückwärts gewandert sei.

Durch Abstimmung in üblicher Weise wurden aufgenommen: 1. als einheimische ordentliche Mitglieder die Herren Civilingenieur Gerding, Regierungsbaumeister Carl Grapow und Eisenbahndirector Neuhaus, 2. als auswärtiges ordentliches Mitglied Herr Hüttendirector Haarmann in Osnabrück.

Erkenntnisse betreff. eine wichtige Stempelfrage.

II. Erkenntniss zweiter Instanz.

In Apellationssachen des Königlichen Fiscus, vertreten durch den Provinzialsteuerdirector von Pommern zu Stettin, Verklagten und Appellanten, wider die Berlin-Stettiner Eisenbahnbahngesellschaft, vertreten durch ihr Directorium, Klägerin, Litisdenunciantin und Appellatin etc., hat der Civilsenat des Königlichen Appellationsgerichts zu Stettin in seiner Sitzung vom 17. Juni 1879, an welcher Theil genommen haben: Wex, Geheimer Oberjustizrath und Appellationsgerichtsvicepräsident etc., den Verhandlungen gemäss für Recht erkannt:

dass das Erkenntniss des Königlichen Kreisgerichts zu Stettin vom 20. November 1878 zu bestätigen und von den Kosten zweiter Instanz die gerichtlichen ausser Ansatz zu lassen, die aussergerichtlichen dem Verklagten aufzulegen. V. R. W.

Gründe.

Der erste Richter, auf dessen Sachdarstellung Bezug genommen wird, hat

1. den Verklagten für nicht befugt, von dem Vertrage vom 23. Februar/4. März 1874 einen Kaufstempel von 1 620 ℳ. und von dem Vertrage vom 5/13. October 1874 bezw. 14/20. Januar 1875 einen Kaufstempel von 1 210 ℳ. zu erheben, sondern für schuldig erachtet, an die Klägerin 2 828 ℳ. 50 ₰ nebst 5 pCt. Zinsen seit dem 17. Januar 1878 zurückzuzahlen, die Klägerin aber mit ihrem Antrage, den Verklagten zur Erhebung eines Cautionsstempels von 1 ℳ. 50 ₰ von dem erstgedachten Vertrage für nicht befugt zu erachten und zur Zurückzahlung von noch 3 ℳ. nebst 5 pCt. Zinsen seit dem 17. Januar 1878 an sie zu verurtheilen, abzuweisen;

2. den eventuellen Klagcantrag, den Verklagten nur für befugt zu erachten, von dem in separato festzustellenden Materialienwerthe der in den vorgedachten Correspondenzverträgen bezeichneten Schienen einen Stempel von ⅓ pCt. zu erheben, und ihn zur Zurückzahlung des mehrgeforderten und bezahlten Stempelbetrages nebst 5 pCt. Zinsen seit dem 17. Januar 1878 an sie zu verurtheilen, für erledigt erklärt;

3. die gerichtlichen Kosten ausser Ansatz gelassen, die aussergerichtlichen dem Verklagten aufgelegt.

In den Urtelsgründen wird ausgeführt, dass die beiden Schreiben vom 23. Februar und 4. März 1874 als gleichlautende, gegen einander ausgetauschte, je mit der Unterschrift des einen Contrahenten versehene Vertragsexemplare erschienen und mindestens einen nur äusserlich in Briefform gekleideten, nach Fassung und Inhalt wirklich schriftlichen Vertrag darstellten und dass demnach die Stempelpflichtigkeit eintrete. Es wird aber angenommen, dass, abgesehen von dem Cautionsstempel von 1 ℳ 50 ₰, dessen Erfordern als unbedenklich gerechtfertigt bezeichnet wird, nur der gewöhnliche Vertragsstempel mit 1 ℳ 50 ₰ begründet sei, da nur ein Werkverdingungsvertrag vorliege. — In Betreff der Schreiben vom 5. und 13. October 1874 und 14. und 20. Januar 1875 wird ausgeführt, dass in denselben „ein eigentlich schriftlicher Vertrag“ nicht zu erkennen und daher ein Stempelansatz nicht gerechtfertigt sei, wobei hinzugefügt wird, dass eventuell auch in ihnen höchstens ein mit 1 ℳ 50 ₰ zu bestempelnder Werkverdingungsvertrag erblickt werden könne.

Der Verklagte hat rechtzeitig und in gehöriger Form um deswillen appellirt, weil wie geschehen, erkannt und nicht vielmehr die Klägerin mit ihrer Klage ganz abgewiesen worden. Indem er Abänderung des ersten Urtels dieser Beschwerde gemäss beantragt, sucht er auszuführen, dass in beiden hier in Rede stehenden Fällen schriftliche Verträge und zwar Lieferungsverträge vorlägen, welche nur äusserlich und unwesentlich in Correspondenzform gekleidet seien. — In Betreff des von der Klägerin mit dem Actienverein Gutehoffnungshütte geschlossenen Vertrages nimmt er hierfür Bezug auf die in den Briefen des Baudirectors Schorss vom 5. October 1874 erwähnten Schreibens jenes Actienvereins vom 7. und 28. September ej., deren Edition er verlangt.

Im Uebrigen wiederholt er seine Anführungen erster Instanz.

Die Klägerin und die beiden Litisdenunciatinnen haben die Bestätigung des ersten Urtels beantragt. — Sie bestreiten die den übrigen entgegenstehenden An- und Ausführungen des Verklagten und nehmen auf ihre Anführungen erster Instanz Bezug. Die Klägerin sucht speciell auszuführen, dass nicht blos der von ihr mit dem Actienverein Gutehoffnungshütte, sondern auch der von ihr mit der Handlung Ruetz & Co. geschlossene Vertrag nicht stempelpflichtig sei und dass eventuell nur mit 1 ℳ 50 ₰ zu bestempelnde Werthverdingungsverträge vorlägen.

Die edirt verlangten beiden Briefe des Actienvereins Gutehoffnungshütte an den Baudirector Schorss vom 7. und 28. September 1874 überreicht sie mit dem Erbieten zur Vorlegung der Originale in Abschrift, behauptet aber, dass diese Briefe lediglich ihre Behauptung, es liege nur eine nicht stempelpflichtige Correspondenz vor, bestätigen. Diese Briefe lauten dahin:

a) der Brief vom 4. September 1874: „Unter Hinweisung auf die zwischen Ihnen und den Herren C. Ruetz & Co. zu Rothe Erde gewechselten Correspondenzen und unser ergebenes Schreiben vom 3. cr. beehren wir uns, Ihnen mit Gegenwärtigem ebenfalls die Anzeige zu machen, dass wir in gleicher Weise wie mit dem Aachener Hüttenactienverein auch mit den Herren C. Ruetz et Co. ein Uebereinkommen getroffen haben, nach welchem wir Ihnen anstatt jener Herren ein Quantum von 2 000 000 Pfd. Schienen liefern sollten.

Die Herren Ruetz & Co. haben uns auch bereits die Anzeige gemacht, dass Seitens ihrer Direction die Genehmigung zu dieser Transaction bereits erfolgt sei; indessen wollen wir nicht verfehlen, auch unserer Seits Ihnen gegenüber zu erklären, dass wir zur Lieferung jener 2 000 000 Pfd. Schienen, welche von Ihnen an Ruetz übertragen wurden, mit Vergnügen bereit sind. Sie werden uns verbinden, wenn Sie die Güte haben, uns baldigst mit Ihren definitiven Nachrichten zu erfreuen und bleiben wir, Ihre geneigte Rückäusserung erwartend, mit vorzüglicher Hochachtung etc.“

b) der Brief vom 28. September 1874: „Auf das sehr geehrte Schreiben vom 9. cr. — Journal-No. 4876 — theilen wir Ihnen höfl. mit, dass uns Seitens der Herren C. Ruetz & Co. in Rothe Erde bei Dortmund auch die noch für dieses Jahr zu liefernden 1 000 000 Pfd. Schienen zur Anfertigung übertragen worden sind, von welcher Transaction Ihnen ohne Zweifel von jenen Herren bereits Kenntniss gegeben wurde.

Wir wollen indessen nicht verfehlen, Ihnen ebenfalls diese Anzeige zu machen und Sie höfl. zu bitten, das Weitere gefl. veranlassen zu wollen.

Indem wir einer geneigten baldigen Rückäusserung mit Vergnügen entgegensehen, zeichnen wir inzwischen mit vorzüglicher Hochachtung etc.“

Der Verklagte hat die den seinigen entgegenstehenden Behauptungen der Gegner in deren Appellationsbeantwortungen bestritten.

Es war, wie geschehen, zu erkennen.

Zunächst kommt in Frage, ob die Schreiben des klägerischen Baudirectors Schorss vom 23. Februar 1874 und der Handlung Carl Ruetz & Co. vom 4. März ej. überhaupt einen stempelpflichtigen Vertrag darstellten. Diese Frage ist zu bejahen.

Der durch das Gesetz vom 7. März 1822 für Verträge festgesetzte Stempel ist, wenn auch sein Betrag in manchen Fällen durch den Werth des Vertragsgegenstandes bestimmt wird, doch kein Werth, sondern ein Urkundenstempel, trifft mithin nur die über den Vertrag errichtete schriftliche Urkunde.

Als solche kann in der Regel nur ein von beiden Theilen unterschriebenes, den Inhalt des Vertrags wiedergebendes Instrument angesehen werden — § 116 Tit. 5 Th. I des A. L.-R. — Diesem Fall ist durch die Praxis auch rücksichtlich der Stempelsteuer der Fall gleichgestellt worden, wenn von den Contrahenten zwei Exemplare der Vertragsurkunde angefertigt worden sind und davon jedem der Contrahenten ausgehändigt ist — cfr. den Plenarbeschluss d. O.-Tr. v. 2/9. 1839 (Entsch. Bd. 5 S. 30. — Das Nämliche gilt indess nicht von einem unter Abwesenden lediglich durch Correspondenz geschlossenen Vertrag, welcher nur die Stelle eines schriftlichen Vertrages vertritt, d. h. den Mangel der eigentlichen Vertragsurkunde deckt, nicht aber eine Vertragsurkunde darstellt — cfr. § 142 Tit. 5 Th. I des A. L.-R. — Demgemäss ist auch die grundsätzliche Stempelfreiheit der nur durch Briefwechsel geschlossenen Verträge sowohl vom Gesetzgeber — cfr. die A. C.-O. vom 16. Januar 1840 G.-S. S. 18 — wie auch von der höchsten Verwaltungsinstanz — cfr. das Rescript des Herrn Finanzministers vom 19. December 1843 (Hoyer, Stempelgesetzbuch II. Auflage S. 448 Note 2a) — und in der Rechtsprechung des Obertribunals — cfr. dessen Erkenntnisse vom 14. Januar 1863 (Hoyer a. a. O. S. 449) und vom 20. Januar 1865 (Entsch. Bd. 54 S. 370) — anerkannt worden. — Diese Befreiung kann indess, wie auch in dem Rescripte des Herrn Finanzministers vom 11. März 1863 (Hoyer a. a. O. S. 449 folg. Note 2c) ausgeführt ist, für eine Correspondenz nur dann in Anspruch genommen werden, wenn dieselbe sich innerhalb des aus der Natur der Sache sich ergebenden Zweckes des Briefwechsels, nämlich innerhalb der Aufgabe bewegt, die Bedingungen des Geschäfts und die Einwilligung der Contrahenten zu vereinbaren. Beschränkt die Correspondenz sich nicht hierauf, ist z. B. die Urkunde über ein bereits vereinbartes Geschäft in Briefform verfasst oder erhellt aus den gewählten Formen, dass die Absicht der Contrahenten zugleich dahin geht, über das fragliche Geschäft ein den Beweis erleichterndes Instrument zu errichten, welches die Beurkundung durch einen förmlichen schriftlichen Vertrag zu ersetzen bestimmt ist, so kann die Stempelfreiheit für derartig ausgetauschte Schriftstücke nicht anerkannt werden. Fälle der letzteren Art lagen vor in den durch die Appellationserkenntnisse vom 17. December 1878 und 4. Februar 1879 entschiedenen Processsachen der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft wider den Fiscus, während in den durch die Appellationserkenntnisse vom 7. September 1878 und 18. März 1879 entschiedenen Processsachen der nämlichen Parteien Fälle vorlagen, wo der Consens der Contrahenten über die Bedingungen des einzugehenden Geschäfts durch Correspondenz hergestellt und zum Ausdruck gelangt und jeder Verdacht ausgeschlossen war, dass die Briefform eine Umgehung des Stempelgesetzes verdecken sollte.

Im vorliegenden Falle erhellt nun ebenfalls aus den gewählten Formen, dass die Absicht der Contrahenten nicht blos auf die Vereinbarung der Bedingungen des Geschäfts und Herstellung ihres Consens, sondern zugleich dahin gegangen ist, über das Geschäft ein den Beweis sicherndes Instrument zu errichten, welches die Beurkundung durch einen förmlichen schriftlichen Vertrag ersetzen sollte. Das ergiebt sich aus der von der üblichen Correspondenzweise völlig abweichenden Fassung der Briefe vom 23. Februar und 4. März 1874.

Mit der Uebigkeit steht es durchaus nicht in Einklang, dass in beiden Schreiben die Bedingungen, unter denen der Baudirector Schorss Namens der Klägerin die Lieferung von 30 000 Centner Schienen zum Preise von 4 Thlr. 1,7 Sgr. pro Centner und die Lieferung von 10 000 Ctr. Schienen zum Preise von 4 Thlr. 1,9 Sgr. pro Centner an Carl Ruetz & Co. überträgt und Carl Ruetz & Co. die Uebernahme der Lieferung bestätigen, vollständig wiedergegeben worden und die vorerwähnte Absicht der Contrahenten ist klar daraus zu entnehmen, dass der Baudirector Schorss in dem Uebertragsbriefe geradezu vorschreibt,

> dass in das als Accept des Auftrages zu betrachtende Rückschreiben der **Wortlaut** des Uebertragungschreibens aufgenommen werden solle,

und Carl Ruetz & Co. diesem Ansinnen in ihrem Rückschreiben nachgekommen sind. — Die gewählte Briefform schliesst daher die Stempelpflichtigkeit des Vertrages nicht aus.

Im Weiteren ist dem ersten Richter darin beizutreten, dass der in Rede stehende Vertrag auch im Sinne des Stempelgesetzes sich nicht als ein Kauf- und Lieferungsvertrag, sondern als ein

Werkverdingungsvertrag darstellt. Nach dem Inhalt des Vertrages haben Carl Ruetz & Co. die Anfertigung der Schienen in ihrer Fabrik nach genau detailirten Vorschriften, wobei die Klägerin durch einen ihrer Beamten die Arbeiten in jener Fabrik sollte controliren dürfen, übernommen. — Gerade hierin aber liegt das den Werkverdingungsvertrag im Gegensatz zum Kauf- und Lieferungsvertrage kennzeichnende Merkmal — cfr. Gruebert, Beiträge Bd. 13 S. 17 flgd. und Dernburg, Preuss. Privatrecht Bd. 2 S. 30 flgd. — Fraglich kann nur sein, ob nicht in Betreff des Materials zu den Schienen neben dem Werkverdingungsvertrage zugleich ein Lieferungsvertrag vorliegt. Indess auch diese Frage hat der erste Richter aus völlig zutreffenden Gründen verneint und mit Recht angenommen, dass nur ein einheitlicher Werkverdingungsvertrag vorliege, aber nicht verschiedene Geschäfte im Sinne der No. 1 der allgemeinen Vorschriften beim Gebrauch des dem Stempelgesetz vom 7. März 1822 beigegebenen Tarifs.

Nach vorstehenden Ausführungen kann, abgesehen von dem Cautionsstempel von 1 ℳ 50 ₰, in Betreff dessen das erste Urtel dem Verklagten günstig ausgefallen und gegen die Klägerin rechtskräftig geworden ist, auf Grund der Tarifposition „Verträge“ nur ein Stempel von 1 ℳ 50 ₰ als mit Recht gefordert gelten. Demnach ist die Appellationsbeschwerde der Verklagten, soweit sie sich auf den von der Klägerin mit Carl Ruetz & Co. geschlossenen Vertrag vom 23. Februar/4. März 1874 bezieht, unbegründet.

Sie ist es aber auch in Betreff der von der Klägerin mit dem Actienverein Gutehoffnungshütte geschlossenen Vertrages vom 5/13. October 1874 und 14/20. Januar 1875 geschlossenen Vertrages.

In dieser Beziehung kommt in Betracht, dass nach Fassung und Inhalt der Briefe des Baudirectors Schorss vom 5. October 1874 und 14. Januar 1875 bezw. des Actienvereins Gutehoffnungshütte vom 13. October 1874 und 20. Januar 1875 der Consens über die Bedingungen der einzugehenden Geschäfte hergestellt und zum Ausdruck gelangt ist, dass bei der grossen Entfernung der beiderseitigen Wohnsitze — Stettin und Sterkrade — der Briefwechsel das nächstliegende Mittel zur Herbeiführung eines Vertrags war, dass auch durchweg die übliche Correspondenzform eingehalten ist und die Fassung der Briefe nicht im Entferntesten die Annahme begründet, als hätten die Contrahenten beabsichtigt, über die betreffenden Geschäfte ein den Beweis erleichterndes Instrument zu errichten, welches die Beurkundung durch einen förmlichen schriftlichen Vertrag zu ersetzen bestimmt gewesen wäre. Es erscheint daher jeder Verdacht einer die Umgehung des Stempelgesetzes bezweckenden Simulation völlig ausgeschlossen. Was in dieser Anschauung die beiden Briefe des Actienvereins Gutehoffnungshütte an den Baudirector Schorss vom 7. und 28. September 1874, deren Edition Verklagter von der Klägerin verlangt hat, sollten zu ändern vermögen, ist, wenn die von der Klägerin eingereichten Abschriften mit den Originalen übereinstimmen, nach deren oben wiedergegebenen Inhalt ganz unerfindlich; stimmen die von der Klägerin eingereichten Abschriften aber mit dem Original nicht überein, so fehlt es an aller Veranlassung, auf das Editionsgesuch des Verklagten einzugehen, da derselbe keinerlei Angaben darüber, was denn eigentlich in jenen Briefen stehen soll, gemacht, sondern sich mit der ganz allgemein gehaltenen und daher werthlosen Behauptung begnügt hat,

> dass schriftliche Verträge vorlägen, welche nur äusserlich und unwesentlich in die Correspondenzform gekleidet seien, und dass dies namentlich auch in Betreff der mit der Gutehoffnungshütte der Fall sei, werde unzweifelhaft durch die in den Schreiben des Schorss an die Gutehoffnungshütte vom 5. October 1874 erwähnten Schreiben vom 7. und 28. September 1874 dargelegt.

Liegt demnach ein unter Abwesenden durch Correspondenz geschlossener Vertrag vor, bei welchem die Correspondenz eben nur die Stelle eines schriftlichen Vertrages vertritt, d. h. den Mangel einer eigentlichen Vertragsurkunde deckt, und fehlt es an jedem Verdachte einer von den Contrahenten beabsichtigten Hinterziehung der Stempelsteuer, so kann auch von einer Stempelpflichtigkeit des Vertrages in Gemässheit der oben entwickelten Grundsätze über die Stempelpflichtigkeit von Verträgen nicht die Rede sein. — Hiernach ist auf die Appellation der Verklagten das erste Urtel durchweg zu bestätigen.

Die Bestimmung in Betreff des Kostenpunkts findet in § 6 Tit. 23 Th. I des A. G.-O. in Verbindung mit § 4 No. 1 des Gesetzes vom 10. Mai 1851 G.-S. S. 623 ihre Begründung.

III. Erkenntniss dritter Instanz.

In Sachen etc. hat das Reichsgericht, Vierter Civilsenat, in der Sitzung vom 26. Januar 1880, an welcher Theil genommen haben: der Reichsgerichtsrath Dr. von Vangerow, als Vorsitzender und die Reichsgerichtsräthe Plathner, Hennecke, Lesser, Rappold, Welst und Schlomka, für Recht erkannt:

> dass die gegen das Erkenntniss des Civilsenats des Königlich Preussischen Appellationsgerichtes in Stettin vom 17. Juni 1879 eingelegte Nichtigkeitsbeschwerde zurückzuweisen und dem Verklagten die Kosten des Nichtigkeitsverfahrens aufzulegen, von welchen die gerichtlichen ausser Ansatz zu lassen. V. R. W.

Gründe.

Wenn der Appellationsrichter von der Ansicht ausgeht, dass zu dem rechtlichen Wesen des Werkverdingungsvertrages die „Anfertigung“, „Herstellung“ der Sache oder des Werkes gehören, so irrt er nicht — wie die Nichtigkeitsbeschwerde ihm vorwirft — rechtsgrundsätzlich —, sondern er folgt vielmehr dem Gesetze, der Wissenschaft und der Rechtsprechung, welche — in voller Uebereinstimmung — jenes thatsächliche Moment gerade als ein charakteristisches Merkmal des Werkverdingungsvertrages bezeichnen. Auch die „Selbstverfertigung“ bildet die Regel, indem die Ausführung durch einen Anderen nur mit Willen des Bestellers erfolgen kann. Preuss. Allgemeines Landrecht Theil I Titel 11 §§ 925 bis 929. Die Fungibilität oder Individualität des Vertragsgegenstandes ist weder für den Werkverdingungs- noch für den Lieferungsvertrag ein unterscheidendes Moment. Die Natur des Rechtsgeschäfts — wie die Nichtigkeitsbeschwerde rügt — hat der Appellationsrichter daher nicht verkannt (No. 9 Instruction vom 7. April 1839). Damit zerfällt nach dieser Richtung hin auch der aus den Positionen des Tarifes zu dem Preussischen Stempelgesetze vom 7. März 1822 hergeleitete Angriff der Nichtigkeitsbeschwerde in sich selbst.

Auch hat der Appellationsrichter im Sinne der No. 1 der allgemeinen Vorschriften beim Gebrauche des Tarifes zu dem erwähnten Stempelgesetze und der Stempelpositionen „Lieferungs- und Kaufverträge“ nicht rechtsgrundsätzlich gefehlt, wenn er eine Zerlegung des hier in Frage stehenden Werkverdingungsvertrages, im Interesse der Stempelsteuer, nach Arbeit und Material, als unzulässig abgelehnt hat. Denn der Werkverdingungsvertrag bildet an sich, nach dem Systeme des Preussischen Allgemeinen Landrechts, ein einheitliches, den Schwerpunkt in die Herstellung des aufgetragenen Werkes verlegendes Geschäft, für dessen charakteristische Rechtsnatur es gleichgiltig ist, ob die Materialien zu dem Werke von dem Werkmeister oder dem Besteller gegeben worden sind. Es kann zugegeben werden, dass in einem Vertrage das zu verarbeitende Material als solches derartig in den Vordergrund tritt, dass sich dadurch ein Rechtsgeschäft von gemischtem Charakter construirt. Der Vertragswille ist aber regelmässig in einem Werkverdingungvertrage nicht auf die Lieferung der Materialien, sondern des fertigen Werkes gerichtet, und die verwendeten Materialien verlieren dann durch die Verarbeitung wie ihre äussere Form, so ihre substantielle Bedeutung.

Ein dahin gerichteter Wille der Contrahenten besteht unverkennbar in dem vorliegenden Falle, in welchem eine bedeutende Fabrikationsstätte Eisenbahnschienen in sehr erheblichem Umfange, nach streng gegebenen Vorschriften für Material, Construction und Fabrikationsweise, mit besonders garantirter Vertretungspflicht — unter dem Einflusse besonderer Controle Seitens des Bestellers — anzufertigen übernommen und in ihrer Fabrik auch angefertigt hat. Bei einem so — einheitlich — gearteten Geschäfte ist eine Zerlegung desselben im Sinne der Nichtigkeitsbeschwerde, nach Material und Arbeit, nicht gestattet.

Die No. 1 der allgemeinen Vorschriften zu dem Stempeltarife ist für diese Frage ohne alle Bedeutung. Denn, wenn dieselbe die Stempelpflichtigkeit eines Geschäftes aufrecht erhält, auch wenn letzteres in Verbindung mit anderen stempelpflichtigen Geschäften in einer Verhandlung beurkundet worden ist, so ist damit nicht die Zerlegung eines einheitlichen Rechtsbegriffes in Einzelfunctionen des Geschäfts angeordnet, sondern nur bestimmt worden, dass die, nach Rechtsbegriffen gesonderten, aber in einer und derselben Verhandlung beurkundeten Geschäfte, je nach ihrer Stempelpflichtigkeit, besteuert werden sollen. Mit der Feststellung von Rechtsbegriffen hat es die No. 1 a. a. O. überhaupt nicht zu thun; wenn sie von „Geschäften“ spricht, so nimmt sie Geschäfte im Rechtsbegriffe, wie ihn das bürgerliche Gesetz aufstellt. In diesem Sinne hat das Königlich Preussische Obertribunal auch die Zerlegung eines einheitlichen Rechtsgeschäfts verneint. Entscheidungen Band 78, 251; Hoyer, Preuss. Stempelgesetzgebung (2. Auflage) S. 311, 312; vergl. v. Kräwel in Gruchot, Beitr. Band 20, 811. Der Appellationsrichter, indem er sich dieser Ansicht anschliesst, hat daher die allegirte No. 1 nicht verletzt. Die Berufung der Nichtigkeitsbeschwerde auf die Positionen des Stempeltarifes hat aber keine selbstständige Bedeutung. Wesentlich von gleicher Anschauung ist auch der zweite Richter in seiner — allerdings etwas kurz gefassten — Begründung der getroffenen Entscheidung ausgegangen.

Endlich ist auch der Vorwurf nicht begründet, welchen die Nichtigkeitsbeschwerde bezüglich des zwischen der Klägerin und dem Actienverein Guttehoffnungshütte abgeschlossenen Vertrages erhebt. Der Appellationsrichter stellt die Existenz dieses Vertrages, als durch Correspondenz geschlossen, fest, verneint aber, dass in dem Schriftwechsel eine Vertragsurkunde dargestellt werde. Durch die Annahme kann der Appellationsrichter füglich nicht gegen die No. 9 Instruction vom 7. April 1830 gefehlt, d. h. nicht die rechtliche Natur des Geschäftes verkannt haben; denn ein Vertragsverhältniss — auf Grund des Schriftwechsels — nimmt er als bestehend an. Wenn man aber die formale Existenz einer Vertragsurkunde als zur Natur und zum wesentlichen Charakter eines Rechtsgeschäfts gehörig ansehen wollte, so stellt

der Appellationsrichter fest, dass die vorgelegte Correspondenz den Vertragswillen nicht in einheitlicher Selbstständigkeit fixirt, sondern in getrennten brieflichen Erklärungen über Anbieten und Annahme die Einwilligung der Contrahenten über die Bedingungen des einzugehenden Geschäftes constatirt. Der Vertragswille, ob und wie er zu Stande gekommen ist, kann daher nur durch ein Zusammenhalten dieser verschiedenen, getrennt von einander bestehenden, nur durch die Einheit des Gedankens verbundenen Schriftstücke festgestellt werden. Auf solche Weise lässt sich wohl der Wille der Contrahenten und die Perfection eines Vertrages erkennen, nicht aber eine geschlossene, räumlich abgegrenzte, in sich selbstständige Vertragsurkunde herstellen. Der Appellationsrichter hat daher auch nach dieser Richtung hin nicht gefehlt. Die von der Nichtigkeitsbeschwerde in Bezug genommenen Vorschriften aus dem Preussischen Stempelgesetze § 12 und die Positionen von „Kauf- und Lieferungsverträgen", sowie die Allerhöchste Cabinetsordre vom 16. Januar 1840 (Gesetzsammlung Seite 18) geben über den Begriff und die Existenz einer Vertragsurkunde keinen Anhalt. Hiernach war die Nichtigkeitsbeschwerde zurückzuweisen.

Der Kostenpunkt beruht auf § 18 Verordnung vom 14. December 1833 und § 4 No. 1 des Gesetzes vom 10. Mai 1851.

Das Reichsgericht. Vierter Senat.

Eisenbahnunfall bei Lampertheim.

Am 6. Juni v. J. veranstaltete die Hessische Ludwigseisenbahngesellschaft einen Extrazug für den Verein Moguntia von Mainz über Gross-Gerau-Lampertheim nach Mannheim bezw. Heidelberg und zurück. Bei der Rückfahrt fand auf Station Lampertheim ein Zusammenstoss des Extrazuges mit dem von Sachsenhausen kommenden fahrplanmässigen Personenzuge No. 168 statt, wodurch über 20 Passagiere dieser beiden Züge mehr oder weniger stark verletzt und Materialbeschädigungen im Werthe von ca. 5 000 *M.* herbeigeführt wurden.

Unter der Anklage, durch ihre Fahrlässigkeit dieses Unglück verschuldet zu haben, standen am 10. und 11. Januar cr. der Locomotivführer sowie der Zugführer des Extrazuges vor der Strafkammer des Grossherzoglichen Landgerichts Darmstadt.

Nach geschehener Abhör von etwa 30 Zeugen wurde das Gutachten eines vom Gerichtshofe bestellten Sachverständigen vorgetragen, wovon Folgendes hervorzuheben ist:

Der über den Kurs des Extrazuges ausgegebene Dienstbefehl schreibt bezüglich der Rückfahrt vor:

Mannheim	ab 9^{55} Abds. Berl. Zeit,		
Lampertheim	an 10^{18} „ „ „	}	Kreuzung mit
„	ab 10^{19} „ „ „	}	Zug 168

Hiernach ergiebt sich für die Strecke Mannheim-Lampertheim (17,5 km) eine Fahrzeit von 23 Minuten, also noch etwas mehr als für einen gewöhnlichen Personenzug, welchem hierfür (nach Abrechnung von je 3 Minuten für Anhalten an zwei Zwischenstationen) 21 Minuten zugemessen sind. Da ferner für Lampertheim 1 Minute Aufenthalt und Kreuzung mit Zug 168 vorgeschrieben war, so erscheint die Sicherheit des Dienstes hinreichend gewahrt und es war nicht nöthig, einen weiteren, zur nämlichen Zeit auf der Kreuzungsstation befindlichen Personenzug von Rosengarten, welcher — dem Zuge 168 nachfolgend — ebenfalls nach Mannheim weiter zu fahren hat, in dem Dienstbefehl (als kreuzend) aufzuführen, da der allgemeine Fahrplan hierüber keinen Zweifel lässt und dieser Zug, weil auf einem anderen Geleise haltend, dem Extrazuge keine Gefahr bringen konnte. — Der aus 9 Wagen bestehende Sonderzug traf mit 7 Minuten Verspätung etwa zu derselben Zeit in Lampertheim ein, als der ebenfalls etwas verspätete Zug 168 und muss in Berücksichtigung seiner bei der Abfahrt durch den Mannheimer Hauptbahnhof nothwendig langsamern Anfangsbewegung und der horizontalen Lage der Bahnstrecke während der Annäherung an Lampertheim eine Geschwindigkeit von etwa 62 km pro Stunde gehabt haben. Wie eine unternommene Probe und Berechnung ergeben, wäre der Zug nach seiner Schwere bei Anwendung der normalen Bremsmittel auf ca. 500 m, mit der Tenderbremse allein aber auf 750 m zum Stillstand zu bringen gewesen, doch sollen wegen der Verwendung eiserner Bremsklötze und in Anbetracht der regnerischen Witterung hierfür 850 m angenommen werden. Nach der oben angegebenen Geschwindigkeit, sowie nach dem Zustande des beschädigten Transportmaterials zu schliessen, würde der Extrazug noch mindestens 100 m über die, aus den Wirkungen des Contredampfes auf die Schienen genau erkennbare Stelle des Zusammenstosses weiter gelaufen sein, falls er das Hinderniss nicht gefunden hätte. Es ist also unzweifelhaft der Dampf zu spät abgestellt worden. Die Aussagen der Zeugen widersprechen sich zwar hinsichtlich der Zeit resp. der Stelle, wo dies geschehen (bezw. das Achtungssignal gegeben wurde), doch behaupten die hier zunächst competenten, nämlich der Heizer des Extrazuges und der Wärter der ersten zu befahrenden Weiche, dass dies erst beim Passiren des Stationsabschlusssignals, welches grünes Licht zeigte, erfolgt, das Bremssignal aber erst am Stationshause gegeben worden sei. Als Milderungsgrund für den Locomotivführer erscheint der Umstand, dass derselbe die Strecke überhaupt erst einmal und zwar bei Tage von Süden her befahren hatte, während das gesammte übrige Zugspersonal dieselbe überhaupt gar nicht kannte und daher die Bedienung der Bremsen eine höchst mangelhafte war; die Bremse des Zugführers wurde überhaupt nicht angezogen; dieser war nämlich zur kritischen Zeit gar nicht in seinem Coupé, sondern mit Einsammeln der Billets beschäftigt, weil dem Zuge kein Conducteur beigegeben war und der Zugführer einmal den speciellen Auftrag hatte, die Passagiere zu zählen und sodann unterwegs noch von einem Vereinsmitglied darauf aufmerksam gemacht wurde, dass sich Unberufene eingedrängt hätten. Das Gutachten spricht sich dahin aus, dass dieses Nebengeschäft jedenfalls bei Annäherung an die Kreuzungsstation hätte unterbrochen werden müssen und dass von einem Zugführer überhaupt mehr Erfahrung und Umsicht erwartet werden dürfe und er ebenso wie der Locomotivführer zur doppelten Vorsicht gerade durch den Umstand hätte bewogen werden sollen, dass sie sich auf das übrige Zugspersonal wegen dessen Unkenntniss der Strecke nicht verlassen konnten.

Zwei weitere, von den Vertheidigern präsentirte Sachverständige sprachen sich im Gegensatze zu Vorstehendem ganz entschieden zu Gunsten der Angeklagten aus. Hiernach hätte zunächst in dem Dienstbefehl auch die zweite Kreuzung in Lampertheim, mit dem Zuge von Rosengarten erwähnt werden müssen, da sonst der Locomotivführer — wie nach seiner Angabe auch wirklich geschehen —, diesen Zug leicht für denjenigen von Sachsenhausen halten konnte und ferner, dass es dem Genannten unmöglich war, sich gehörig auf der Strecke zu orientiren, um die Geschwindigkeit des Zuges rechtzeitig im nothwendigen Masse zu vermindern, zum Wenigsten hätte ein localkundiger Heizer demselben beigegeben werden müssen.

Das hierauf folgende Plaidoyer des Staatsanwaltes suchte die Anklage im Sinne des Gutachtens des ersten Sachverständigen zu begründen, bezeichnete das Verhalten des Locomotivführers und des Zugführers als fahrlässig und fand eine besondere Pflichtverletzung auf Seite des Zugführers noch in dem Umstande, dass derselbe für die Dauer seiner Abwesenheit aus dem Cabriolet den Diener der Gesellschaft Moguntia an die Bremse gesetzt hatte, welcher dieselbe gar nicht zu bedienen verstand. Der Strafantrag lautete demgemäss für die beiden Angeklagten auf je ein Jahr Gefängniss, Verurtheilung in die Kosten und Aberkennung der Fähigkeit zum Eisenbahndienste.

Die beiden Vertheidiger hoben nachdrücklichst die Thatsache hervor, dass das ganze Personal auf der Strecke fremd war, mit alleiniger Ausnahme des Locomotivführers und selbst dieser dieselbe nur ein einziges Mal und zwar bei Tage und damals noch ohne Kenntniss der Kurszeiten des Extrazuges befahren hatte. Es liege eine Fahrlässigkeit um so weniger vor, als der Locomotivführer alle Sorgfalt eines ordentlichen Maschinisten aufgewendet und besonders unmittelbar vor der Katastrophe mit grosser Geistesgegenwart alle ihm zu Gebote stehenden Hülfsmittel erschöpft habe, um das Unglück zu verhüten oder doch zu vermindern. Die Ursache hiervon sei vielmehr an anderer Stelle zu suchen, die von den Angeklagten begangenen Fehler dagegen lediglich auf einen unter den vorliegenden Umständen sehr verzeihlichen Irrthum bezüglich der Situation der Bahn resp. der Kreuzungsstation zurückzuführen. Hiernach wurde zugleich im Hinblick auf die langjährige tadellose Dienstführung der Inculpaten, denen ihre Vorgesetzten die besten Zeugnisse ertheilen, in erster Linie gänzliche Freisprechung von Strafe und Kosten, fürsorglich aber beträchtliche Herabsetzung der Freiheitsstrafe und Nichtaberkennung der Fähigkeit zum Eisenbahndienste beantragt.

Das auf Grund des Ergebnisses dieser Verhandlungen gefällte Urtheil wurde am 17. Januar cr. publicirt. Dasselbe besagt:

„Die Angeklagten sind der ihnen zur Last gelegten Vergehen der Gefährdung eines Eisenbahntransportes und der fahrlässigen Körperverletzung nicht schuldig und werden von der Anklage freigesprochen. Die Kosten des Verfahrens — jedoch ausschliesslich der den Angeklagten zur Last fallenden Kosten ihrer rechtsanwaltlichen Vertheidigung — hat die Staatscasse zu tragen."

In den sehr ausführlichen Entscheidungsgründen hierzu ist ausgedrückt, dass bezüglich der Hauptfrage, ob rechtzeitig Signal gegeben und Dampf abgestellt wurde, angesichts der erheblichen Verschiedenheiten in den Aussagen der Zeugen und der Sachverständigen das Gericht nicht die volle Ueberzeugung dafür zu gewinnen vermöge, dass der Locomotivführer sich der ihm zur Last gelegten Vernachlässigung seiner Dienstobliegenheiten oder einer weiteren Fahrlässigkeit schuldig gemacht und hierdurch den Unfall herbeigeführt habe. Die Feststellung der wahren Ursachen hieran, falls solche sich auf das Verhalten des Angeklagten nicht zurückführen lassen, sei nicht Aufgabe des Gerichts. Wenn man selbst auch die dem Locomotivführer vorgeworfenen Verfehlungen als erwiesen annehmen sollte, sei doch die Annahme nicht ausgeschlossen, dass dieselben auf einem ihm nicht als Verschuldung anzurechnenden Irrthum (in den Situationsverhältnissen) beruhen. Die Anklage mache zwar hiergegen geltend, dass eben diese Terrainunkenntniss den Locomotivführer hätte veranlassen

sollen, das ihm von seinen Vorgesetzten gemachte Anerbieten anzunehmen, ihm einen localkundigen Maschinenführer mitzugeben, allein es könne in der erfolgten Ablehnung eine strafbare, für den Unfall causale Verschuldung nicht gefunden werden.

Was den Zugführer betrifft, so hätte dieser allerdings Weisung gehabt, auf unbefugte Mitreisende zu achten, nicht aber die von dem Verein Moguntia (nicht von der Hessischen Ludwigsbahn) ausgegebenen Legitimationskarten bezw. deren Coupons für Hin- und Rückreise abzunehmen und wenn er dieses Geschäft irrthümlich für seine Obliegenheit hielt, so läge doch darin, dass er es zu einer Zeit vornahm, zu welcher er unbedingt auf seinem Posten im Packwagen hätte sein müssen, eine grave Verfehlung gegen seine Dienstpflicht, da der Zugführer nach seiner Instruction während der Fahrt in erster Linie die wichtigste seiner Functionen, nämlich Leitung und Beaufsichtigung des ganzen Zuges und Ueberwachung der Dienstführung des Maschinenführers gewissenhaft zu versehen und andere ihm anvertraute Geschäfte nur unbeschadet dieser seiner wichtigsten Thätigkeit zu besorgen hat. Der im Dienste erfahrene Zugführer musste dies wissen und wusste es. Wenn er trotzdem das keineswegs unaufschiebbare Geschäft der Billetabnahme sogar unmittelbar vor dem Zeitpunkt, zu welchem die die ganze Aufmerksamkeit des Zugpersonals in Anspruch nehmende Kreuzung der Züge stattfinden sollte, vornahm, so verletzte er damit bewusster Weise seine Dienstpflicht und es frage sich nur, ob dabei ein ursächlicher Zusammenhang mit dem Unfalle vorliegt. Da der Beweis dafür, dass der Locomotivführer, welcher zunächst und direct den Zug zu leiten bezw. anzuhalten hatte, seinen desfallsigen Functionen nicht nachgekommen sei, nicht geliefert ist, so könne dem Zugführer die an sich pflichtwidrige Nichtbeaufsichtigung des Locomotivführers nicht als schuldvolle Veranlassung des Unfalles zugerechnet werden, es sich vielmehr nur darum handeln, ob darin, dass der Erstere seine Bremse bei dem Zusammenstosse nicht bediente, eine solche Verschuldung zu finden sei. Das Gericht erachtet insbesondere mit Rücksicht auf die bezüglich der eigentlichen Ursachen des Unfalles bestehende Ungewissheit auch hier den Beweis des ursächlichen Zusammenhanges zwischen der Pflichtwidrigkeit und dem Unfalle für nicht erbracht, hält auch für nicht erwiesen, dass der Unfall durch rechtzeitiges Anziehen der Zugführerbremse hätte verhütet werden können. Endlich war der Zugführer, weil noch weniger vertraut mit der Bahnstrecke als der Locomotivführer, den Täuschungen bezüglich der Entfernungen noch in höherem Masse ausgesetzt als dieser und lasse sich deshalb schon nicht mit Bestimmtheit behaupten, dass, wenn er an seinem Platze gewesen wäre, er den Zusammenstoss hätte verhindern können.

Hiernach sind beide Angeklagte für nicht schuldig zu erklären und von der Anklage freizusprechen. Die Kosten hat folgeweise die Staatscasse zu tragen, jedoch liegt keine Veranlassung vor, auch die durch die rechtsanwaltliche Vertheidigung den Angeklagten entstandenen Kosten der Staatscasse aufzuerlegen, denn diese Kosten erscheinen im concreten Falle nicht als nothwendige Auslagen im Sinne des Str.-Pr.-Ordn.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Wien, 24. Januar 1881. (Tarifenquête und Italienische Bahnen. Galizische Transversalbahn und Stanislau-Husiatyn. Pest-Semlin. Ofen-Raab. Erbersdorf-Würbenthal. Eisenbahnausschuss-Berathung und Vorschüsse 1881. Localeisenbahn-Gesellschaft. Vorconcessionen. Ungarisch-Galizische Eisenbahn. Couponsprozesse. Prag-Dux und Dux-Bodenbach. Kohn's Vortrag. Börsennotiz.)

Für die vom zurückgetretenen Handelsminister Kremer eingeleitete Tarifenquête ist das umfangreiche Material grösstentheils schon eingelangt und ist dessen Sichtung jetzt im Werke. Ob und wann die Enquête selbst einberufen werden kann, ist noch fraglich. Gegenüber der Abstinenz äusserst weniger Handelskammern sind die übrigen mit zahlreichen Desiderien hervorgetreten, die füglich nicht ignorirt werden können, die aber auch über das eigentliche Tarifgebiet hinausgehen. Vielleicht ist dieses Uebermass durch die allerdings wohlwollendsten Intentionen des Ministers selbst verursacht. In einer Zuschrift an die Klagenfurter Handelskammer und die Alpinen Gewerke machte er auf den grossen Bedarf Italiens an Eisen und Kohlen aufmerksam, zu dessen Deckung er dieselben aufforderte. Durch den uns gestatteten Raum sind wir auf die Wiedergabe der Endziffern beschränkt. Am 1. Januar 1880 besass Italien 8 342 km Eisenbahnen im Betrieb und 554 km im Bau, sonach ein Totale von 8 896 km; laut Gesetz vom 29. Juli 1879 sollen in den nächsten zwanzig Jahren 6 020 km Eisenbahnen hinzugebaut werden, so dass mit dem Jahre 1900 an Eisenbahnen 14 916 km im Betriebe sein werden. Aus diesem Bauvoranschlage ergiebt sich nun für die nächsten zwanzig Jahre ein jährlicher Bedarf von 70 Locomotiven im Werthe von 3½ Millionen Francs, 80 Locomotivkesseln im Werthe von 1¼ Million Francs, Reifen, Räder und Achsen 12 000 Tons im Werthe von 0,8 Millionen Francs, 160 verschiedene Personen-, 275 Stück Gepäck-, Last- und Viehwaggons im Werthe von 3¾ Millionen Francs, 5 600 Tonnen Brücken- und Dachconstructionen im Werthe von 3¼ Millionen Francs, 68 500 Tonnen Stahlschienen im Werthe von 17½ Millionen Francs, 8 000 Tons Schienenbefestigungsmaterial im Werthe von 4 Millionen Francs, 1 680 000 Stück Holzschwellen im Werthe von 6¼ Millionen Francs und 538 000 Tons Steinkohlen im Werthe von 18 Millionen Francs. Italien benöthigt sonach für seine Eisenbahnen jährlich Waaren im Werthe von 58 Millionen Francs. Was Wunder, dass nun die Kammern und die sonstigen Interessenten die ungemessensten Forderungen auf die Herabsetzung der Eisen- und Kohlentarife stellen, um den Export zu ermöglichen. Es wird einschneidender Compromisse bedürfen, um den sich durchkreuzenden und einander widerstreitenden Interessen nur einigermassen gerecht zu werden.

Obgleich die Galizische Transversalbahn gegenüber der Linie Stanislau-Husiatyn als hauptsächlichster Grund des Wechsels in der Person des Oesterreichischen Handelsministers von allen Blättern bezeichnet wurde, haben wir doch in der letzten Correspondenz absichtlich davon keine Notiz genommen, um uns darüber informiren zu können. Ueber die Concession für die gedachte, nur einen Theil der Transversalbahn bildenden Linie sollen wirklich mit der Lemberg-Czernowitzer Bahn Unterhandlungen gepflogen worden sein, als von Seite Galiziens eine starke Opposition dagegen und zwar nur aus dem Grunde erhoben wurde, weil dadurch der Ausbau des ganzen Netzes in Frage gestellt wäre. Die „Wiener Zeitung" schrieb nämlich hierüber Folgendes: „Ueber die in letzter Zeit mehrerwähnte, der Lemberg-Czernowitzer Bahn zu concessionirende Secundärbahn Stanislau-Husiatyn wird gemeldet, dass zum Zwecke des Baues dieser Bahn 4 Millionen Gulden Actien und 2 Millionen Gulden Goldprioritäten emittirt und von dem Bauconsortium fix übernommen werden sollen. Die Baukosten werden für die 150 km lange Strecke nur auf 5 Millionen Gulden effectiv veranschlagt, und glaubt man auf eine Verzinsung des relativ geringen Anlagecapitals rechnen zu dürfen. Die Veranschlagung desselben scheint jedoch etwas optimistisch. Die Linie Stanislau-Husiatyn ist bereits mehrfach tracirt worden, und bewegen sich die früher errichteten Voranschläge zwischen 12 und 15 Millionen Gulden. Die Lemberg-Czernowitzer Bahn selbst glaubte noch vor wenigen Monaten einer Staatssubvention von mehr als einer Million zu bedürfen, auf welche nun einfach verzichtet wird. Unter solchen Umständen erscheint die Besorgniss wohl nicht ungerechtfertigt, dass der mit unzureichenden Mitteln unternommene Bau vor seiner Vollendung unterbrochen werden könnte." Gewiss ist es nun, dass wirklich die ganze Transversalbahn durch Verbindung der Russischen Bahnen bei Husiatyn mit den Preussischen Bahnen bei Saybusch von der Regierung durchgeführt werden soll und dass sich für diesen Bau bereits zwei sehr capitalkräftige Unternehmer in Bewerbung gesetzt haben. Was von der Vereinigung der neuen Bahn mit den kleinen Galizischen Bahnen mitgetheilt wird, ist reine Vermuthung.

Hinsichtlich des Baues der Eisenbahn Pest-Semlin haben einem heutigen Telegramm der „N. F. Presse" gemäss Pourparlers mit den Vertretern des Englischen Consortiums begonnen. An der Spitze desselben stehen die Englischen Bauunternehmer Sir Thomas Fancred Baronet und Sir Thomas Thompson in Verbindung mit dem Ingenieur der Firme John Forster & Co., hier vertreten durch deren Compagnon Baker. Ersterer hat soeben nach wenigen Wochen die Limerick-Kerry Eisenbahn in Irland vollendet und baut augenblicklich die Didbroke-Newbury-Southampton Eisenbahn in England, während der gegenwärtig noch in Indien weilende Sir Thompson daselbst die Canalisation und Wasserleitung der Stadt Bombay ausführt. Die Firma Forster hat auch die unterirdische Eisenbahn in London gebaut. Diese technischen Kräfte haben sich mit den Londoner Finanzhäusern Baring Brothers und Stern Brothers hinsichtlich der Finanzirung der Eisenbahn Pest-Semlin verbunden und diesbezüglich gleichfalls der Regierung ihre Offerte unterbreitet. Zugleich wurde den leitenden Ministern bei den mündlichen Verhandlungen in Aussicht gestellt, dass diese technischen und finanziellen Kräfte sich auch an allen folgenden bautechnischen Unternehmungen der Ungarischen Regierung betheiligen werden, falls ihre Offerte hinsichtlich der Pest-Semliner Bahn berücksichtigt wird. Die Engländer haben in parlamentarischen Kreisen warme Fürsprecher, welche der Regierung eifrig nahelegen, dieses Anbot nicht ungeprüft von sich zu weisen, sondern zu trachten, das Ungarn gegenüber bisher spröde Capital Englands heranzuziehen. Die Ingenieure des Consortiums haben die ganze Trace Pest-Semlin bereist, Einsicht in die von der Regierung ausgearbeiteten Pläne genommen und daraufhin die Offerte gemacht. Gegenwärtig sind die Verhandlungen im Zuge, welche übrigens auch mit der Creditanstalt und der Länderbank eifrigst fortgesetzt werden.

Für die Bahn Ofen-Raab wird in Ungarn stark agitirt. Der im Lande mit Recht hochverehrte Erzherzog Josef erklärte einer Deputation, die Trace Bia-Bicske aus drei Gesichtspunkten für vortheilhafter zu erachten. „Erstens," sagte der Kaiserliche Prinz, „ist unsere Gegend eines von den grössten Getreideproductionsgebieten des Landes, und es ist recht bedauerlich, dass

wir aus Mangel an Communicationsmitteln nur mit Schwierigkeiten im Stande sind, unsere Producte auf den Markt zu bringen. Zweitens, wenn die Bahn in der Richtung nach Bicske ausgebaut wird, so wird ihr Netz vier Comitate umfassen, während die andere Trace nur ein Comitat berührt, was schon an sich für das Aufblühen des Handels von grosser Bedeutung ist; drittens ist die Bahn auch aus strategischen Gesichtspunkten sehr wichtig, denn ganz abgesehen davon, dass die Bahn die Ungarische Hauptstadt mit Wien auf dem kürzesten Wege verbindet, würde dieselbe, falls via Bicske-Bia gebaut wird, durch das Gebirge führen, was von unberechenbarem strategischen Werthe ist. Das kann allerdings nur der Soldat beurtheilen; dagegen führt die andere in Aussicht genommene Trace durch die Ebene unmittelbar an dem Donauufer, deren linkes Ufer ohnehin schon von einer Eisenbahn durchschnitten ist. Diese Trace steht in strategischer Hinsicht weit zurück."

Ueber den Betrieb der Staatsbahnlinie Erbersdorf-Würbenthal wurde nach der jüngsten Veröffentlichung im „C. f. E. u. D." der Vertrag am 4. Decbr. v. J. geschlossen. Die K. K. Staatsverwaltung überträgt nach demselben an die Mährisch-Schlesische Centralbahn und diese übernimmt vorerst bis 31. December d. J. die Führung des gesammten Betriebsdienstes auf der K. K. Staatsbahnlinie Erbersdorf-Würbenthal im Namen und für die Rechnung der K. K. Staatsverwaltung. Die Mährisch-Schlesische Centralbahn verpflichtet sich, die genannte Staatsbahn mit derselben Fürsorge wie ihre eigenen Linien und nach den für letztere gültigen Vorschriften, so weit die Natur des einzuleitenden Secundärbetriebes keine Abweichungen bedingt, in ununterbrochenem, regelmässigem Betriebe zu erhalten. Bezüglich der Leistungen für die K. K. Post- und Telegraphenverwaltung sowie in Bezug auf die Beförderung von Militärtransporten insbesondere haben die für die Mährisch-Schlesische Centralbahn concessionsmässig geltenden Bestimmungen auch auf den Betrieb der Staatsbahnlinie Erbersdorf-Würbenthal Anwendung zu finden. Jedoch soll im Falle, als der Postdienst auf dieser Linie mehr als einen vierrädrigen Wagen erfordert, seitens der Postverwaltung für jeden weiteren solchen Wagen eine Entschädigung von 17 kr. pro Kilometer geleistet werden, welche als Einnahme aus dem Frachtenverkehre in die Betriebsrechnung der benannten Staatsbahnlinie einzustellen ist. Der gegenwärtige Vertrag kann von jedem der beiden Theile, jedoch nur für Jahresschluss, gekündigt werden. Ist bis 30. Juni keine Kündigung erfolgt, so bleibt der Vertrag stillschweigend bis zum Schlusse des nächsten Kalenderjahres in Wirksamkeit. Die K. K. Staatsverwaltung verpflichtet sich, die Bahnlinie Erbersdorf-Würbenthal der Gesellschaft in einem vollkommen betriebsfähigen und derart ausgerüsteten Zustande zu übergeben, dass nur noch die Vervollständigung des Fahrparkes und der Verbrauchsmaterialien sowie die Aufstellung des Personals erforderlich ist, um den öffentlichen Betrieb zu beginnen. Die Betriebsvorauslagen, d. h. die vor dem Tage der Eröffnung auflaufenden Kosten für Gehalte und Löhne, für Commissions- und Materialzüge u. s. w. werden der Mährisch-Schlesischen Centralbahn spätestens vierzehn Tage nach der Eröffnung in dem Pauschalbetrage von 1 000 fl. aus dem Baufonds vergütet.

Der Eisenbahnausschuss des Oesterreichischen Abgeordnetenhauses berieth über eine ganze Reihe von Petitionen. Die Petitionen der Gemeindevertretung Wiesenthal, des Bezirksausschusses Gablonz, der Kaufleute und Industriellen von Morchenstern, der Gemeinde Morchenstern und des Stadtrathes von Gablonz, betreffend die Ausführung der Eisenbahn Walde-Gablonz-Reichenberg, wurden der Regierung zur eingehenden Erhebung und entsprechenden Würdigung abgetreten, besonders mit Rücksicht darauf, dass die Linie als Secundärbahn ohne Inanspruchnahme des Staatscredits gebaut werden soll. Der gleiche Beschluss wurde auch gefasst bezüglich der Petition des Schluckenauer Bezirksausschusses wegen Abschlusses eines Staatsvertrages mit Sachsen über den Anschluss der Böhmischen Nordbahn an die Sächsische Staatsbahn bei Sohland und bezüglich der Petitionen betreffs des Baues einer Secundärbahn Schlaggenwald-Kaiserswalde-Waltensdorf-Ober und Niedereinsiedl nach Sebens. Eine Petition wegen des Ausbaues der Buschtěhrader Eisenbahn bei Graslitz behufs Anschlusses an die Sächsische Eisenbahn bei Klingenthal wird in Folge der Unterstützung, die sie wegen ihrer Wichtigkeit für den Kohlentransport fand, der Regierung ebenfalls zur eingehenden Erhebung und entsprechenden Würdigung abgetreten.

Das Erforderniss an Vorschüssen für die garantirten Eisenbahnen pro 1881 wird vom Referenten Dr. Herbst um 2,5 Millionen geringer als das Finanzgesetz des Jahres 1880 berechnet, während die Regierung blos um 1,8 Millionen Gulden weniger einstellte. Nach dem Antrage des Referenten würde sich daher die Gesammtsumme der Subventionen auf etwas weniger als 19 Millionen Gulden stellen.

In der am 20. d. Mts. in Prag abgehaltenen ersten ordentlichen Generalversammlung der Oesterreichischen Localeisenbahngesellschaft constatirte der Präsident Dr. Volkelt mit Befriedigung, dass man schon das erste (acht Monate umfassende) Geschäftsjahr mit einem Erträgnisse abschliessen könne. Hierauf verlas Director v. Schwind den Geschäftsbericht. Die Versammlung genehmigte nach Verlesung des Geschäftsberichts den Rechnungsabschluss und ertheilte der Verwaltung das Absolutorium. Der Reingewinn beträgt 32 308 fl. Die Versammlung beschloss, hiervon 1 000 fl. dem Erneuerungsfonds zur Abschreibung vom Werthe der Betriebsmittel zuzuweisen, 6 fl. 45 kr. für jede der 4 300 auf 200 fl. lautenden Actien, demnach 27 735 fl., als Dividende zu vertheilen und den Rest von 3 573 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Der Antrag, dem Directionsrathe für jeden im Betriebe befindlichen Kilometer eine Remuneration von 50 fl. zu bewilligen, wurde einstimmig angenommen. Ferner wurde der Verwaltungsausschuss bevollmächtigt, für die Linien, bezüglich deren die Gesellschaft die Concession erlangte, Bauverträge abzuschliessen. Endlich wurde eine Statutenänderung vorgenommen, welche die Aufnahme eines fundirten Anlehens und den Abschluss von Participationsgeschäften ermöglicht.

Als Eisenbahnvorconcessionen hat das Handelsministerium der Direction der Kremsthalbahngesellschaft im Verein mit mehreren anderen Interessenten die erbetene Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Localbahn von Micheldorf nach Hörndl als Fortsetzung der bereits im Baue begriffenen Localbahn von Kremsmünster nach Micheldorf auf die Dauer von 6 Monaten ertheilt und die mit Erlass vom 4. Januar 1880 ertheilte Vorconcession für letztere Bahn auf die gleiche Zeitdauer verlängert. Weiter hat das Handelsministerium dem Ingenieur Nicolaus v. Markovitz im Verein mit Fritz Buchmüller aus Wien die erbetene Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Locomotivbahn von der Station Penzing der Kaiserin Elisabethbahn über Breitensee, Dornbach, Hernals, Währing, Grinzing, Döbling nach Nussdorf zum Anschlusse gegen den Wiener Bahnhof der Kaiser Franz-Josefbahn auf die Dauer von 6 Monaten ertheilt.

In der letzten Sitzung des Verwaltungsrathes der Ungarisch-Galizischen Eisenbahn wurden nach Mittheilung der „Wiener Ztg." auch die neulichen Gerüchte von einer Trennung des Ungarischen vom Galizischen Netze zur Sprache gebracht. Zur Aufklärung des factischen Sachverhaltes wurde die schriftliche Mittheilung eines Ungarischen (zur Sitzung nicht erschienenen) Mitgliedes des Verwaltungsrathes verlesen, welche dahin lautete, dass nach verlässlichen Informationen die Ungarische Regierung an eine Loslösung des Ungarischen Theiles der Bahn nicht gedacht habe und auch nicht denke. Das Gleiche ist auch Oesterreichischerseits der Fall.

In zwei Couponprocessen der Kronprinz Rudolfbahn hat das Deutsche Reichsgericht nach Meldung der „N. Fr. P." am 8. d. M. zu Gunsten dieser Bahn entschieden. Es handelte sich in beiden Fällen um die Frage, ob der Couponinhaber, nachdem er bei der Einlösungsstelle ohne irgend eine Vorbehaltserklärung Oesterreichische Silbergulden als Zahlung angenommen und die Coupons ausgehändigt hat, nachträglich dann doch noch das Mehr, welches, wenn man nach der Goldwährung der Deutschen Münzgesetzgebung rechnet, fehlen würde, nachfordern könne. Diese Frage wurde verneint, und zwar verneint auch für den Fall, dass als erwiesen angenommen werden könnte, dass die Couponinhaber die Absicht hatten, das Dargebotene als blosse Abschlagszahlung zu nehmen. Die beiden Fälle lagen nämlich so: Die Couponinhaber hatten am 14. eines Monats einen Vorbehalt wegen der Goldwährung nach Wien gesendet. Derselbe war aber erst am 16. in Wien eingetroffen. Inzwischen waren sie am 15. an die Zahlungsstelle in Berlin gegangen, welche öffentlich bekannt gemacht hatte, dass sie nach Oesterreichischer Silberwährung einlösen werde. Dort hatten sie das Geld nach Oesterreichischer Silberwährung gegen vorbehaltlose Quittung in Empfang genommen. Erst nachdem sie so quittirt und das Geld in der Tasche hatten, sprachen sie beim Hinausgehen jenen Vorbehalt aus. Das Gericht zweiter Instanz hat das Nachforderungsrecht für verwirkt erklärt. Das Reichsgericht ist dieser Auffassung beigetreten und zwar als Revisionsinstanz. Die Sache wurde hier nämlich nicht in dem bisherigen Nichtigkeitsverfahren verhandelt, sondern nach der neuen Civilprocessordnung im Wege der Revision, welche der richterlichen Prüfung einen weit freieren Spielraum gestattet. — An demselben Tage wurde von dem Reichsgerichte, erster Civilsenat, in einem Process gegen die Oesterreichische Ferdinands Nordbahn erkannt und zwar in Revisionsinstanz nach dem bisherigen (alten) Verfahren. In diesem Falle hat der Couponinhaber bei der Berliner Einlösungsstelle Zahlung nach Goldwährung begehrt. Als man sich darauf nicht einliess, hatte er in Berlin deshalb Protest erhoben. Unmittelbar danach aber hatte derselbe in Wien Zahlung nach Oesterreichischer Silberwährung angenommen, ohne jeden Vorbehalt und ohne Bezug auf seinen Berliner Protest zu nehmen. Auch hier wurde das Nachforderungsrecht von dem Reichsgerichte als verwirkt angenommen. Diese Entscheidung ist geeignet, den so fatalen Couponprocessen ein Ende zu machen, da Zinsen von den Couponzinsen nicht zugesprochen werden und der Eigenthümer wohl an Zinsen und Kosten so viel verlieren dürfte, als das eingeklagte Goldagio beträgt und sich daher das Processführen wohl überlegen wird.

Wegen Fusionirung der Prag-Duxer Bahn und der Bodenbacher Bahn fanden Verhandlungen mit den Hauptinteressenten der letzteren Bahn in Dresden statt. Was die finanzielle Situation der Prag-Duxer Bahn betrifft, so hat dieselbe ein Actiencapital von 10,7 Millionen und eine Obligationsschuld von 16,05 Millionen Gulden. Hievon sind begeben 8,1 Millionen Actien und 12,73 Millionen Prioritäten. Ausserdem lastet auf der Bahn ein Staatsvorschuss von 0,9 Millionen, welcher den Prioritäten vorangeht. Die Bilanz pro 1880 weist eine sehr wesentliche Besserung auf, welche theils auf die allgemeine Constellation, theils auf die Behebung der Inundation der Ossegger Werke zurückzuführen ist.

Ueber „Wissenschaftliche und fachliche Fortbildung des Eisenbahnbeamten“ hielt im Club der Oesterreichischen Eisenbahnbeamten der Kaiserliche Rath und Generalsecretär der Mährischen Grenzbahn, Ignaz Kohn, einen interessanten Vortrag. Der Vorschlag Kohn's geht dahin, ein Organ für die Fortbildung der bereits im Dienste befindlichen Eisenbahnbeamten zu schaffen. Der Unterschied zwischen dem reinen Practiker und dem wissenschaftlich herangebildeten Fachmanne trete oft genug zu Tage und gebe dem Ersteren, dem Empiriker, deutlich zu erkennen, dass in Allem, was seinen Aufgaben nahe tritt, etwas liegt, was weit über dieselben hinausgeht, ein Etwas, das sich nie erschöpfen will. In solchen Momenten fühlt der blos practisch Herangebildete, dass einfache technische Fachkenntniss und Geschicklichkeit nicht genügen. Durch Schaffung von separaten Cursen, die z. B. in der Winterperiode October-April stattfinden könnten, würde es, wenn es gelänge, die Hochschulen und deren Kräfte für diese Idee zu gewinnen, möglich werden, den Eisenbahnbeamten in das Wesen der verschiedenen Ressorts seines Faches theoretisch und practisch einzuführen. Was heute nur bei besonders Bevorzugten möglich ist, das Wandern von einem Bureau in das andere, von einer Fachabtheilung zur andern — in der Dienstsprache als sogenante „schöne Carrière“ bekannt — könnte für alle Bahnbeamten erreicht werden. Redner betonte, wie Vieles und Grosses schon bisher im Wege der Association, speciell seitens der Eisenbahnbeamten geleistet wurde. Der Erste allgemeine Beamtenverein stehe als eine mächtige und vollendete Organisation einzig da. Wer anders ist in erster Reihe an seiner Wiege gestanden, als eine geringe Schaar von Eisenbahnbeamten? Dasselbe ist beim Wiener Consumverein und anderen Vereinen der Fall. Kohn schloss seinen mit lebaftestem Beifalle aufgenommenen Vortrag, indem er bemerkte, er habe nur eine Anregung geben wollen und hoffe, dass der Club die Durchführung dieser Idee in die Hände nehmen und glücklich zu Ende führen werde. An finanziellen Schwierigkeiten könne dieses Unternehmen kaum scheitern, indem von den in Wien stationirten 3 000 Eisenbahnbeamten doch gewiss 1 000 an der in ihrem eigenen Interesse gelegenen Organisation sich activ betheiligen würden. Nur durch Fortbildung der allgemeinen universellen Bildung, Weiterbildung der speciellen Fachkenntniss und Erwerbung der theoretischen und praktischen Kenntnisse der verschiedensten Dienstressorts könne der Beamte, an den heute mehr Anforderungen denn je gestellt werden, vollauf genügen. In Erwägung dieser Ausführungen beschloss die Versammlung nach einer kurzen Discussion zum Studium dieser Frage ein eigenes Comité zu bilden, und es wurde der Ausschussrath ersucht, in der nächsten Clubversammlung über die Zusammensetzung dieses Comités Vorschläge zu erstatten.

Der **Bahneffectenmarkt** zeigte eine mattere Tendenz. Der Ministerwechsel und die Unzuverlässigkeit der parlamentarischen Majorität stellen den Fortgang der Verstaatlichungsaction sehr in Zweifel. Deshalb ist die Elisabethbahn wieder auf dem Paricours angelangt, Rudolfbahn auf 163,75 und Ungar.-Galizische trotz der Aussichten für die Transversalbahn auf 147,25 zurückgegangen. Die Böhmischen Bahnen brachten auch nicht die gehofften Einnahmen; mit dem Eintritt des strengen Winters hat sich der Kohlentransport deshalb nicht gehoben, weil von früher schon starke Kohlenvorräthe in der Verbrauchsstation lagern. Elbethal wurde durch die Contremine auf 232,75 geworfen. Prioritäten waren wenig beachtet.

Russische Correspondenz.

St. Petersburg, im Januar 1881.

Aus unsern Eisenbahnkreisen ist vom letzten Halbjahr 1880 wenig Erfreuliches zu berichten, darum hat auch meine Feder geruht. Die hauptsächlichsten Quellen für Eisenbahnnachrichten — das Ministerium der Finanzen, die Graf Baranow'sche Commission und das Ministerium der Communicationen — lagen und liegen noch mit einander in Hader; wichtige Entscheidungen sind in jüngster Zeit keine getroffen worden; in das Publikum dringen häufig nur unbegründete Gerüchte, oft die widersprechendsten, heute so und morgen anders, dass es schwer ist, sich ein richtiges Bild von der eigentlichen Sachlage zu machen, von der Stellung der Regierung zur zerütteten Finanzlage vieler Bahnen, und vor Allem — fast unmöglich — von der im Jahre 1881 zu erwartenden Eisenbahnpolitik des Russischen Reichs. Der neue Finanzminister Geh. Abasa hat noch nicht definitiv Stellung genommen den beiden streitenden Hauptinstitutionen, der Baranowschen Commission und dem Communicationsministerium gegenüber, oder wenigstens — falls er im Geiste vielleicht auch bereits zu den Principien der ersteren hinneigt — hat er seine Ideen durch keinen darauf bezüglichen Act documentirt und sie auch nirgends ausgesprochen. So ist das eisenbahnlich interessirte Publikum in gespannter Erwartung. Dass die Mehrzahl der Russischen Bahnen im verflossenen Jahre an ihren Einkünften bedeutend gegen das Vorjahr eingebüsst haben und dass jenes auch nicht glänzend war, wird den Lesern dieser Zeitung bekannt sein. Viele Bahnen haben aber sogar ganz beträchtliche Deficite, bereits bis zum 1. October, aufzuweisen. Da solche Deficite sich bis zum Jahresschluss voraussichtlich nicht verringern werden und die Finanzlage vieler Bahnen schon vordem eine bedrängte war, so werden alle Garantien der Regierung und der Landschaften nicht im Stande sein, auf einzelnen Bahnen die Krisis aufzuhalten. Naturgemäss wäre eine solche eigentlich bei einzelnen Bahnen schon viel früher eingetreten, wurde aber stets durch Unterstützung der Gesellschaften seitens der Regierung und durch die Erlaubniss neuer Emissionen von Obligationen hinausgeschoben. Doch weder das eine, noch das andere kann ohne Ende so fortgehen! Die Finanzen der Regierung sind nicht danach, dass sie mit ungezählten Capitalien den unwirthschaftlichen Tendenzen der meisten Bahnverwaltungen unter die Arme greifen kann. Die Spitzen der Verwaltung sind verpflichtet, endlich eine strengere Controle der den Eisenbahngesellschaften überlassenen Kronscapitalien zu üben und sie müssen, wo es nöthig ist, dem frivolen Spiel einzelner Verwaltungen durch energisches Eingreifen ein Ende machen. Gerüchten zufolge soll der neue Finanzminister übrigens auch ähnlichen Ideen huldigen und lieber einige Bahnen der Krisis zutreiben wollen, als wiederum neue Schädigungen des Fiscus zum Besten einzelner Eisenbahnverwaltungsmitglieder zuzulassen. Es wäre ernstlich zu wünschen, dass er an diesen Ideen streng festhalten möge, denn es ist sicher, dass wir in Russland nicht eher wirthschaftlich und finanziell besser verwaltete Bahnen haben werden, ehe etliche Eisenbahnactiengesellschaften die ohne die Regierungsunterstützung unausbleiblichen Folgen einer betrügerischen Wirthschaft ihrer Verwaltungen im finanziellen Ruin ihrer Actionäre gespürt haben werden und solche Verwaltungen selbst in der Person ihrer Mitglieder für ihre Handlungen zur Verantwortung werden gezogen worden sein! Zwei oder drei von der Regierung sequestrirte oder in die Hände neuer Actionäre übergegangener Bahnen würden bald den andern Verwaltungen die Ueberzeugung beibringen, dass auf die Tasche der Regierung nicht mehr zu rechnen sei und würde solche Verwaltungen dazu zwingen, wirthschaftlicher vorzugehen, wenn sie sich nicht dem Untergange weihen wollen.

Neue Bahnen. Die Nothwendigkeit des Baues einiger neuen wenn auch kurzen Bahnen ist ausserdem so nahe an die Regierung herangetreten, dass sich dieselbe dem Baue derselben nicht entziehen kann. Solche Bahnen sind: die Strecke Jekaterinenburg-Tjumen, die das Kohlenbecken für den Nordosten erschliessende Charkow-Woroneschbahn, die Bahn von der Station der Charkow-Nicolajewbahn Kasanki über Jekaterinoslaw und Kriwoi Rog nach Konstantinowka, die Salinenbahn vom See Buskuntschuk nach dem Wolgahafen Wladimirowka im Astrachanschen Gouvernement, die Tuckum-Windaubahn, die Verbindung von Lodzi mit Breslau und noch diverse andere kleinere Bahnen. Alle diese werden schon den Staatssäckel so in Anspruch nehmen und zur Entwickelung der Wohlfahrt des Landes beitragen, dass die Regierung sich wohl bedenken müsste, den existirenden Gesellschaften, nur zur Beschönigung ihrer ungeregelten Verwaltung, auch nur einen rothen Groschen zukommen zu lassen. In Regierungskreisen hört man vielfach davon reden, dass der Staat sich im Princip den Bau der neuen Eisenbahnlinien selbst vorbehalten will. Den Wohlgesinnten scheint diese Idee sehr richtig, nur bedürfte es zur Ausführung derselben einer energischen Centralverwaltung im Ministerium der Communicationen, zu der augenblicklich leider die Grundlagen vollständig fehlen. Die Langsamkeit, mit welcher sämmtliche Ausfertigungen bewerkstelligt werden, ist unbeschreiblich; die Eigenmächtigkeit einzelner Abtheilungschefs, welche häufig wider den Wunsch und Willen ihrer Departementschefs Entscheidungen treffen, überschreitet alle Grenzen; die Nachlässigkeit, Faulheit und Bestechlichkeit eines grossen Theiles der Unterbeamten ist in allen Eisenbahnkreisen nur zu bekannt. Unbegreiflich bleibt nur, wie Minister und Departementschefs vom besten Streben beseelt, wie man allgemein annimmt, nichts von allen den unter ihnen sich vollziehenden Unordnungen merken! Die Spitzen sind wie mit Blindheit geschlagen und in Taubheit befangen. Die Hoffnung aller Wohlgesinnten gipfelt in letzter Zeit in dem neuen Ministergehilfen, Geh. R. v. Huebbenet, einem Mann nicht nur von edlem Streben, sondern wie es scheint auch von der nöthigen Energie. Nur wenn es diesem gelingt, im Ministerium neue Ideen in Fluss zu bringen und Hand in Hand mit einem vielleicht neuen, energischeren Minister eine andere Aera für das Communicationsministerium heraufzuzaubern — nur dann lässt sich hoffen, dass die Regierung keinen Fehltritt begeht, wenn sie den Bau der nächstnöthigen Bahnen in ihre eigene

Hand nimmt und den Staat und ihr Volk vor der Erschaffung neuer Blutsaugerconcessionäre bewahrt.

Schwankungen in den Entscheidungen des Ministeriums. Vor einem halben Jahre berichtete ich mit grosser Freude, dass unser Ministerium den Bau der ersten Abtheilung der Sibirischen Bahn Jekaterinenburg-Tjumen sich selbst vorbehalten habe und bereits eine Commission zur Festsetzung der Art und Weise der Bauverwaltung ernannt sei. Die hungernde Bevölkerung wartet in den Gegenden auf die versprochene Arbeit, die Commission ist aber in 6 Monaten zu dem Resultat gekommen, dass es für die Regierung vortheilhafter sei, den Bau der besagten Strecke wiederum auf dem Concessionswege abzugeben und findet die vom alten bewährten Eisenbahnunternehmer Gubbonin vorgeschlagenen Baubedingungen annehmenswerth. Nun soll der Bau im Frühjahre beginnen! Wie viel Vortheil haben nun die Hungernden von dem Bau dieser Bahn gehabt, welcher für sie speciell vom Kaiser entschieden ward! Wie zum Trost über diesen Fall redet man in betreffenden Kreisen viel vom Bau auf Kosten der Regierung der Fortsetzung der Donetzbahn von Konstantinowka über Kriwoi Rog, Jekaterinoslaw nach Kasanki (Station der Charkow-Nicolajewer Bahn) und nennt in dem alten verehrten Geh. Rath v. Stjernwall den regierungsseitigen Oberingenieur. Ob die Hungernden jener Gegend glücklicher sein werden, als die an der Sibirischen Bahn, wird die Zeit lehren.

Jahresbericht. Die „Neue Zeit" schreibt am Anfang des Jahres: In den letzten Jahren wurden in Russland wenig neue Eisenbahnen bestätigt. Einerseits erregte der epidemische Diebstahl der Concessionäre und ihrer Agenten begründete Furcht, dass dieser Ansteckungsstoff nicht auch alle übrigen Gesellschaftsschichten ergreife, welche mit den Eisenbahnen in Berührung stehen; andererseits fürchtete die Finanzverwaltung, dass die Heranziehung von Capitalien zu grossen Bauten im Reiche den durch Liquidation der Kriegsausgaben hervorgerufenen Creditoperationen nicht schade. Obgleich beide Befürchtungen der ernstesten Grundlage nicht entbehren, so bildet dennoch die Verbesserung der Communicationswege für Russland eine so wichtige Frage, dass alle übrigen Bedenken zurückgedrängt werden müssen. Darum musste man, trotz des grossen Mangels an flüssigen Mitteln, doch zur weiteren Ergänzung unseres Eisenbahnnetzes schreiten. Im Mai des vorigen Jahres wurde die sechste consolidirte Eisenbahnanleihe auf 100 Millionen Rubel abgeschlossen, aber die aus dieser Anleihe erzielten flüssigen Mittel waren zu gering, um nur die bereits gemachten Ausgaben zu decken, welche in den letzten drei Jahren aus dem Eisenbahnfonds zum Ausbau verschiedener Linien und zur Vergrösserung der Transportfähigkeit wegen der Kriegsereignisse entnommen waren. Angesichts dieses Mangels an Mitteln wurden nur solche neue Linien bestätigt, welche durch die öffentliche Meinung lebhaft verlangt wurden; eine Ausnahme machte nur die Transkaukasische Bahn, welche im Atrekthale, freilich nur mit strategischer Absicht, gebaut wurde anlässlich der Expedition gegen die Achalteken, obgleich man auch ihr, in weiter Zukunft vielleicht, die Bedeutung für den Handel nicht absprechen kann. Einen wohlthuenden Eindruck machte der auf Initiative des Grafen Melikow gefasste Entschluss, zum Bau der Sibirischen Bahn zu schreiten, über welche seinerzeit lebhaft discutirt wurde. Der Nutzen der Kriwoi Rog Bahn, wie der Buskuntschuk Bahn vom Salzsee zur Wolga ist ebenfalls längst von der gesammten Presse anerkannt. Der Bau dieser Bahnen wird der Bergwerksindustrie wie dem Salzhandel einen kräftigen Impuls geben. Ausserdem kann man erwarten, dass die Einwohner der Hungersnoth leidenden Provinzen einigen Verdienst vom Bau dieser drei Bahnen haben werden. Wie weit diese letztere Hoffnung ungerechtfertigt, haben wir oben bereits auseinandergesetzt.

Ueber die Langsamkeit in der Ausführung von Verbesserungen im Betriebe seitens des Ministeriums schreibt dasselbe Blatt: Im März 1878 wurde im Ministercomité vom Präsidenten der Allerhöchst bestätigten Commission zur Erforschung des Eisenbahnwesens in Russland ein Bericht eingebracht; „Ueber die Schwierigkeiten beim Speichern wie beim Transport der Frachten auf unsern Eisenbahnen und über etwa zu ergreifende Massregeln, durch welche dem Handel in dieser Beziehung Hilfe geleistet werden könne". In diesem Berichte befürwortete der Generaladjutant Graf Baranow unter Anderem die Einsetzung besonderer Localdeputationen, zu denen Vertreter der localen Kaufmannschaft und Landschaft herbeigezogen werden sollten, zur practischen Lösung solcher Fragen, welche die wechselseitigen Interessen des Handels wie der Eisenbahngesellschaften berühren. Laut Allerhöchst am 24. März 1878 bestätigtem Journalbeschluss des Ministercomités wurde Folgendes bestimmt: Dem Communicationsminister anheimzugeben, sich mit den Ministern der Finanzen und des Innern wegen der eingehenden Beantwortung der Frage in Verbindung zu setzen, auf welchen Grundlagen man in grossen Städten und Handelscentren Deputirte der Landschaft und der Kaufmannschaft zur Controle über die Thätigkeit der Eisenbahnverwaltungen heranziehen könne. Hierauf wurde, später als nach einem Jahre, unter dem Vorsitz des Eisenbahndepartementsdirectors Jourawsky eine Commission aus Vertretern der oben erwähnten drei Ministerien ernannt und derselben die detailirte Ausarbeitung dieser Sache anvertraut. — Die höchst anormalen Beziehungen zwischen den Verfrachtern und den Eisenbahnen sind nun bekanntlich eine der Hauptursachen der Verrottung unseres Eisenbahnwesens und schädigen direct die Interessen vaterländischen Handels und Industrie; darum darf man die Bedeutung der am 24. März 1878 durch Beschluss des Ministercomités angeregten Frage nicht unterschätzen. Unterdessen hat, wie wir hören, die beim Communicationsministerium gebildete Commission bis jetzt so gut wie nichts in dieser Richtung gethan, so dass die Frage in derselben Verfassung, als sie vor 2½ Jahren war, sich heute noch befindet. Darnach darf man sich also nicht wundern, dass die Klagen der Verfrachter über die Eisenbahnen bis jetzt unbefriedigt geblieben sind — zum Nachtheil und Schaden der Landwirthschaft, der Industrie und des Handels sowohl, als auch der Eisenbahnen selbst!

Zur Verminderung der Eisenbahnunterhaltungskosten.

In No. 4. d. J. dieser Zeitung findet sich eine Mittheilung über ein von dem Engländer Tolver Preston vorgeschlagenes, angeblich neues Verfahren, die Oberbau- und Wagenunterhaltungskosten der Bahnen als Function der mechanischen Arbeit des Zuges zu betrachten und mit dieser Arbeit zu vermindern. Unter gleichem Gesichtspunkte hat, worauf wir nicht unterlassen wollen aufmerksam zu machen, Ingenieur R. Koch bereits vor drei Jahren Untersuchungen angestellt, welche von demselben bezüglich der Bahnunterhaltungskosten im Jahre 1879 und bezüglich der Wagenunterhaltungskosten im Jahre 1880 in Vorträgen veröffentlicht sind, die von ihm im Bezirksvereine Deutscher Ingenieure zu Hannover gehalten sind. Beide Vorträge sind in der Wochenschrift des Vereins veröffentlicht. Aber schon vor dem letzten Vortrage brachte unsere Zeitung eine ausführliche Arbeit von R. Koch über die Wagenunterhaltungskosten auf gleicher Grundlage. Zusammenhängend sind diese und ähnliche Gegenstände in dessen Lehrbuch des Eisenbahnmaschinenwesens behandelt, über welches Werk wir im vorigen Jahrgange eine anerkennende Kritik gebracht haben. Aus diesem Lehrbuche sind dann die Formeln über Wagen- und über Bahnunterhaltungskosten in die beiden Jahrgänge 1880 und 1881 von Heusinger's Kalender für Eisenbahntechniker übergegangen.

Literatur.

Berufswahl und Lebensstellung. Ein Führer und Rathgeber für alle Staats-, Civil- und Militär-Carrièren von C. Mondt. 2. Auflage. Strassburg, Druck von E. Hubert und E. Haberer, Münstergasse 16. 1881.

Die Entscheidung für einen bestimmten Lebensberuf ist in unserer bewegten Zeit, die in allen Zweigen menschlicher Thätigkeit so rastlos vorwärts strebt und fast täglich neue Felder eröffnet, auf welchen der Fähige sein Talent und Wissen voll verwerthen kann, keine leichte, zumal da dieselbe in einem Lebensalter zu geschehen hat, in welchem der junge Mann selten die für einen solchen wichtigen Schritt erforderliche Reife des Urtheils hat. Die Neigung für einen Beruf wird ja häufig nur durch dessen glänzende Aussenseite oder dadurch, dass dessen Annehmlichkeiten und Vortheile besonders an einzelnen Personen hervortreten, wach gerufen, während die Schattenseiten desselben den Augen des ungeübten Beobachters verborgen bleiben. Die Aufgabe der Eltern und Vormünder, welche ihre Söhne und Pflegebefohlenen bei diesem über das ganze Leben entscheidenden Schritte mit ihrem Rath und ihren Erfahrungen zu unterstützen haben, ist es daher nicht allein, sich darüber klar zu werden, ob der betreffende junge Mann die entsprechende Befähigung und die nöthigen Geldmittel zur Durchführung seines Lebensplanes besitzt, sondern auch oft über andere Carrièren, deren Aussichten, Schattenseiten, Kostenpunkte etc. sich genau zu informiren. Eine willkommene Unterstützung hierbei bietet das vorerwähnte Buch insofern, als es einen Abdruck der bei den hauptsächlichsten Berufsarten in Betracht kommenden Gesetze und Reglements enthält, nämlich für: Feldmesser, Bau- und Maschinenfach, für Forst-, Berg-, Hütten- und Salinenwesen, für Eisenbahn-, Post- und Telegraphendienst, für Justiz- und höheren Verwaltungsdienst, für die Militär- und Marine-Carrière, für Medicin, für Theologie und Schulfach.

Hinsichtlich des Kaufmannsstandes, für welchen keine besonderen Vorschriften und Gesetze existiren, beschränkt sich der Herausgeber darauf, in den einleitenden Bemerkungen im Allgemeinen auf die Wichtigkeit dieses Standes hinzuweisen, dessen Geschäftssphäre allerdings so umfassend ist, dass zur Darstellung desselben ein besonderes Werk nöthig erscheint.

Miscellen.

H. S. **England.** Bekanntlich hat vor ein paar Jahren die Midland-Eisenbahn die zweite Wagenclasse abgeschafft und fährt nur noch Passagiere erster und dritter. Diese Massnahme hat sich scheinbar sehr bewährt. Die North Eastern Eisenbahngesellschaft, welche im Jahre 1866 1½ Millionen Passagiere zweiter Classe beförderte, theilt in ihrem letzten Jahresbericht das merkwürdige Factum mit, dass die Anzahl ihrer Passagiere zweiter Classe auf 600 000 gesunken ist; nota bene natürlich bei einer sonst stattgehabten Vermehrung der Totalpassagiere. Auch hier dürfte also wohl die zweite Classe abgeschafft werden.

F. W. **Amerikanische Schnellzüge.** In den Baldwin Locomotive Works wird gegenwärtig eine Schnellzuglocomotive erbaut, welche auf der Philadelphia und Reading Bahn zwischen New-York und Philadelphia und zwar auf der Bound-Brooklinie zu fahren bestimmt ist. Sie soll die 142 km lange Strecke in 2 Stunden zurücklegen. Dagegen wird die concurrirende Pennsylvania Bahn in nächster Zeit Züge einrichten, welche ihre 135 km lange Strecke zwischen diesen beiden wichtigen Handelsplätzen in 1½ Stunden durchmessen soll.

Pferdebahnen in Rio de Janeiro. Der öffentliche Verkehr in Rio hat seine Physiognomie durch die kürzlich erfolgte Einführung der Pferdebahnen vollständig verändert. Das neue Verkehrsmittel findet immer weitere Ausdehnung und allgemeinen Beifall. Eine seltsame Classificirung ist, den Verhältnissen des Landes entsprechend, hierbei acceptirt worden; es verkehren nach dem „Engineering" zwei Arten von Wagen auf den Linien: solche für barfuss gehende Passagiere, Preis 5 Cents für die Fahrt, und solche für beschuhte Passagiere, Preis 10 Cents für die Fahrt.

Zur Wohnungsstatistik in Berlin. Folgende Zahlen geben ein Bild von einer Seite der Wandlungen, die in den Wohnverhältnissen der Stadt während der letzten neun Jahre sich gezeigt haben.

Es haben Wohnungen leer gestanden:

am 1. October	1871	1 500;	am 1. October	1876	14 746;
„ 1. „	1872	1 381;	„ 1. „	1877	19 209;
„ 1. „	1873	1 775;	„ 1. „	1878	21 998;
„ 1. „	1874	3 873;	„ 1. „	1879	20 127;
„ 1. „	1875	8 329;	„ 1. „	1880	15 101.

Die „Deutsche Bauzeitung" knüpft hieran folgende Bemerkungen: „Die Tabelle lässt bis 1878 einen Niedergang, von da an aber einen relativ raschen Aufschwung erkennen. Man kommt indessen in die Gefahr, letzteren etwas zu überschätzen, wenn man nicht den Gang, den die Miethspreise eingehalten haben, hinzu nimmt. Hierzu ist anzuführen, dass am 1. October 1878 930 Miethssteigerungen und 23 472 Miethsermässigungen stattgefunden haben, während am 1. October 1880 bei 1 820 Wohnungen die Miethen gesteigert, bei 6 861 dagegen ermässigt worden sind. Darnach wird von einem beträchtlichen Aufschwunge in den Grundstückswerthen Berlins heute noch nicht die Rede sein können."

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Tarif-Bekanntmachungen.

I. Localtarife.

Mit 15. Februar l. J. tritt der **Nachtrag VIII** zu unserem **Localtarif** in Kraft. Derselbe enthält theilweise geänderte Frachtsätze im Kohlenverkehre und sind Exemplare desselben in den Stationen und bei der unterzeichneten Direction zu haben. Teplitz, im Januar 1881. Direction der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft. (369)

Vom 5. März c. ab kommt die im **Nachtrag XV zum diesseitigen Localgütertarif** unter IV. 5. S. 19 bezw. im Localvieh- etc. Tarif unter C. 1 a. S. 21 und im Localgütertarif der Königlichen Eisenbahndirection Bromberg unter II. D. 2. a. S. 19 bezw. deren Localviehtarif unter C. I. 1 vorgesehene kostenfreie Ueberführung von Gütern zwischen dem Ost- und dem Niederschlesisch-Märkischen Bahnhofe **in Berlin** in Wegfall und werden vom genannten Tage ab im Transitverkehr über Berlin die für die Ueberführung zwischen den übrigen Berliner Bahnhöfen geltenden Gebühren auch bei Ueberführungen zwischen den genannten beiden Bahnhöfen und für Güter, welche zur Be- oder Entladung von einem der fraglichen Bahnhöfe nach dem anderen zu überführen sind, nach der wirklichen Entfernung berechnete Tarifsätze erhoben, über deren Höhe unsere hiesigen Güter-, Eilgut- und Gepäckexpeditionen Auskunft ertheilen. Berlin, den 25. Januar 1881. Königliche Eisenbahndirection. (377)

II. Tarife für directe Verkehre mit besonderen Namen.

Am 1. März l. J. gelangt zu dem vom 1. Januar 1880 giltigen Theil III, Tarifheft Nr. 3 für den **Bayerisch-Oesterreichisch-Ungarischen Güterverkehr** der Nachtrag I zur Einführung, welcher enthält:

1. Neue Kohlenfrachtsätze für die Bayerischen Stationen Ahrain, Altheim, Dingolfing, Schwaigen und Wörth a. d. J.
2. Veränderte Kohlenfrachtsätze für die Bayerischen Stationen Landshut und Moosburg.

Käuflich kann derselbe bei der Regieverwaltung der unterfertigten Stelle um den Preis von 0,05 ℳ pro Exemplar bezogen werden. München, den 24. Januar 1881. Generaldirection der K. B. Verkehrsanstalten, Betriebsabtheilung. (372)

Zum **Deutsch-Dänischen Verbandsgütertarif** tritt mit 1. Februar cr. ein Nachtrag XXI in Wirkung, wodurch die Fracht für leere gebrauchte Fässer etc. ermässigt wird. Das Nähere ist bei den Verbandsgüterexpeditionen zu erfahren, auch werden Exemplare dieses Nachtrages von der Betriebscontrole der unterzeichneten Verwaltung in Altona unentgeltlich abgegeben. Altona, den 26. Januar 1881. Namens der Verbandsverwaltungen: Die Direction der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft. (375)

Zum **Deutsch-Skandinavischen Verbandsgütertarif** erscheint mit 1. Februar cr. ein Nachtrag VII, welcher veränderte Bestimmungen bezüglich Beförderung von Hefe zur Einführung bringt.

Auskunft ertheilen die Verbandstationen, auch können Exemplare des Nachtrags bei der Betriebscontrole der unterzeichneten Verwaltung, hier, unentgeltlich bezogen werden. Altona, den 26. Januar 1881. Namens der Verbandsverwaltungen: Die Direction der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft. (374)

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Vom 15. Januar ab bis ultimo December d. J. kommen für den Transport von Eisen des Specialtarifs II in Wagenladungen von 10 000 kg von Siegen und Kirchen nach Berlin M. H., B. P. M. und B. Dr. Bahnhof nachfolgende Frachtsätze und zwar:

von Siegen 1,91 ℳ und
von Kirchen 1,87 ℳ

pro 100 kg zur Anwendung. Erfurt, den 24. Januar 1881. Die Direction der Thüringischen Eisenbahngesellschaft als geschäftsführende Verwaltung. (378)

Die im Nachtrage IX zur Abtheilung B des Ausnahmetarifs vom 15. Juli 1877 für den **Rheinischen Nachbarkohlenverkehr** enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr von Station **Dortmund D. G. E.** nach **Bergisch-Märkischen** Stationen werden vom 10. März cr. ab zu einem grossen Theile berichtigt bezw. erhöht. Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Güterexpeditionen. Köln, 22. Januar 1881. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Direction der Köln-Mindener Eisenbahn. (370)

Schlesisch-Oesterreichischer Kohlenverkehr. In denjenigen Kohlentarifen von Stationen der O/S. und R. O. U. Bahn und von Neurode etc. (Eisb. Dir. Bez. Berlin nach der bezw. K. F. Nord-, Oest. Staats-, Oest. Nordwest-, Südnorddeutsch. Verbd.-, Oest. Süd-, Kais. Elisabeth-, Mähr.-Schles. Central-, Galiz. Carl-Ludwig- und Lemberg Czerw.-Jassy Bahn, welche in Oesterr. Notenwährung und zu verschiedenen Coursständen derselben erstellt sind, kommen pro Monat Februar 1881 die Frachtsätze zum Course von 170/175 zur Anwendung. Breslau, den 24. Januar 1881. Königl. Direction der O/S. Eisenbahn. (365)

Schlesisch-Sächsischer Verband. Die für den Verkehr zwischen Station Frankenstein der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn einer- und den Stationen der Sächsischen Staats-, desgl. Muldenthalbahn, Berlin-Görlitzer Bahn südlich von Görlitz und Spremberg sowie Reichenberg der Südnorddeutschen Verbindungsbahn andererseits im rubricirten Verbande bestehenden Frachtsätze haben fortab auch Gültigkeit für Station Frankenstein der Oberschlesischen Eisenbahn. Berlin, den 24. Januar 1881. Königliche Eisenbahn-Direction als geschäftsführende Verwaltung. (368)

Schlesisch-Sächsischer Verband. Vom 1. Februar cr. ab treten für den Verkehr zwischen Eger und Franzensbad, Stationen der Sächsischen Staatsbahn einerseits und der diesseitigen Station Breslau andererseits im rubricirten Verbande ermässigte Frachtsätze für die Güter der Klasse A 1 und A 2 resp. des Specialtarifs I in Kraft. Die betheiligten Expeditionen ertheilen entsprechende Auskunft. Berlin, den 23. Januar 1881. Königliche Eisenbahndirection als geschäftsführende Verwaltung. (367)

Am 1. Februar d. Js. tritt der **Triest-Fiume - Norddeutsche Verbandgütertarif** mit Frachtsätzen für den Verkehr zwischen Triest, Fiume sowie Cormons tr. der Oesterreichischen Südbahn einerseits und Stettin, Swinemünde, Breslau und Posen andererseits in Kraft.

Druckexemplare desselben sind à 0,20 ℳ von den Verbandstationen zu beziehen. Breslau, den 23. Januar 1881. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn im Namen der Deutschen Verbandverwaltungen. (379)

III. Tarife für andere directe Verkehre.

Am 1. Februar d. J. tritt zum Tarif für den directen Güterverkehr zwischen der **Breslau-Schweidnitz-Freiburger** und der **Rechte Oder-Ufer-Eisenbahn** vom 1. October 1877 ein Nachtrag XI in Kraft, welcher unter Aufhebung der bisherigen Ausnahmefrachtsätze für gebrannten Kalk neue Frachtsätze für Güter der Specialtarife A^2 und III zwischen Stationen der Rechte Oder-Ufer Eisenbahn und solchen der

Märkisch-Posener Eisenb. enthält. Durch den qu. Nachtrag gelangen ferner theilweise ermässigte Frachtsätze für den Verkehr mit Waldenburg B. F. zur Einführung. Druckexemplare des Nachtrags sind auf den Verbandstationen zu haben. Breslau, den 26. Januar 1881. VI. 211. Direction der Rechte Oder-Ufer Eisenbahngesellschaft als geschäftsführende Verwaltung. (371)

IV. Specialtarife für bestimmte Transport-Artikel.

Für den Transport von **Bausteinen** der Gattungen des **Specialtarifes II** von Miltenberg nach Leipzig, Station der Sächsischen Staatseisenbahn, kommt ab 1. Februar l. J. bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für 10 000 kg pro Wagen ein Ausnahmefrachtsatz von 1,49 M. pro 100 kg zur Anwendung. München, den 24. Januar 1881. Generaldirection der K. B. Verkehrsanstalten, Betriebsabtheilung. (364)

Am 1. Februar d. J. treten für den Transport der dem Specialtarif III angehörigen **Düngemittel** in Ladungen von je 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen nach **Freiberg resp. Muldenhütten** folgende Ausnahmefrachtsätze (pro 100 kg) in Kraft:

Von Hamburg (B. H. B. u. K. M. B.)	1,26 M.
„ Lübeck	1,26 „
„ Harburg	1,26 „
„ Bremen	1,38 „
„ Bremerhafen u. Geestemünde	1,52 „
„ Brake und Nordenhamm	1,52 „
„ Elsfleth	1,49 „

Dresden, den 24. Januar 1881. Königl. Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung des Norddeutsch-Sächsischen Verbandes. (366)

2. Auszahlungen.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Die Besitzer der gekündigten 4% Prioritätsactien unserer Gesellschaft werden hierdurch wiederholt aufgefordert, diese Prioritätsactien zur Vermeidung von Zinsverlusten bei unserer Hauptkasse zu Berlin, Askanischer Platz No. 5 zur Einlösung zu präsentiren. Berlin, den 22. Januar 1881. Die Direction. (373)

3. Ausgabe neuer Dividendenscheine.

Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft. Vom 4. Februar 1881 an werden bei der Braunschweig-Hannoverschen Hypothekenbank hierselbst gegen Abgabe der betreffenden Talons zu den Stammprioritätsactien unserer Gesellschaft neue Dividendenscheine für die Jahre 1880 bis 1889 incl. nebst Talons auf fernerweite Dividendenscheine ausgeliefert. — Wir fordern daher die Inhaber der genannten Stammprioritätsactien hierdurch auf, die Talons zur Empfangnahme der neuen Coupons auf dem Bureau der gedachten Bank hierselbst, vom 4. Februar 1881 an, an den Werktagen in den Stunden von Morgens 9—1 und Nachmittags von 3 bis 5 Uhr einzureichen, und ersuchen um die Gefälligkeit, dabei den Namen und Wohnort der Inhaber der Actien angeben zu wollen. Braunschweig, den 30. December 1880. Der Verwaltungsrath. Gravenhorst. (337)

4. Submissionen.

Bergisch-Märkische Eisenbahn. Zur Erbauung von Güterwagen soll die Lieferung von

1. 770 **completen Satzachsen** (Normalachse mit 2 Rädern) und zwar:
   600 Satz mit Scheiben oder Speichenrädern, Flussstahlradreifen mit Sprengringbefestigung, und
   170 Satz mit Flussstahlscheibenrädern;
2. 1 800 **Stück Flussstahltragfedern;**
3. 1 800 **Stück Flussstahlspiralfedern** für Buffer;
4. 900 **Stück Flussstahlspiralfedern** für Zugapparate

im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Offerten ersuchen wir bis spätestens **den 31. d. M. Vormittags 11 Uhr** unter der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Satzachsen und Federn"

frankirt und versiegelt an das diesseitige maschinentechnische Bureau hier einzureichen, woselbst deren Eröffnung in Gegenwart der persönlich erschienenen Submittenten erfolgen wird.

Die massgebenden Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen auf dem maschinentechnischen Bureau zur Einsicht offen und können erstere auch gegen Erstattung der Druckkosten von dem Kanzleivorsteher Peltz hierselbst bezogen werden. Elberfeld, den 21. Januar 1881. Königliche Eisenbahndirection. (342)

Königlich Württembergische Staatseisenbahn. Wir beabsichtigen die Anschaffung von 200 stärkeren und 100 schwächeren Wagenachsen von Flussstahl.

Die Lieferungsbedingungen können von unserem Secretariate bezogen werden.

Die Offerten sind versiegelt und mit der Bezeichnung „Submission für Wagen-

PRIVAT-ANZEIGEN.

achsen“ versehen bis spätestens den 1. Februar d. Js., Mittags 12 Uhr unserem Secretariat zuzustellen. Stuttgart, den 15. Januar 1881. Königliche Eisenbahndirection. Abth. III. (322)

Weimar-Geraer Eisenbahn. Altschienen-Verkauf. Die Vorräthe von rot. 380 000 kg ausrangirten Eisenschienen, 130 mm hohes Profil, sollen im Submissionswege an den Meistbietenden unter den gegen 20 Pf. zu erlangenden Bedingungen verkauft werden.

Offerten sind portofrei und mit der Aufschrift: „Offerte auf Ankauf ausrangirter Eisenbahnschienen“ bis zum 10. Februar cr. Vormittags 9 Uhr an uns einzusenden; sie werden zu dieser Zeit in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet werden. Spätere Offerten bleiben unberücksichtigt. Weimar, 20. Januar 1881. Direction der Weimar-Geraer Eisenbahngesellschaft. (341)

Privat-Anzeigen (Schluss).

Sechszigster Rechnungsabschluß
der
Feuerversicherungsbank für Deutschland zu Gotha
vom Jahre 1880.

		M.	Pf.	M.	Pf.
	A. Einnahme.				
1.	Prämien-Uebertrag vom Jahre 1879 laut 59. Rechnungsabschluß	4,333,637	50		
	Hiervon ab: für nach Abschluß der Rechnung ristornirte Versicherungen	12,040	80		
				4,321,569	70
2.	Reserve für unerledigt gebliebene Schäden, Verluste und Kosten laut 59. Rechnungsabschluß			319,581	70
3.	Prämieneinnahme im Jahre 1880			8,653,814	90
4.	Zinsen-Einnahme und Agio			460,925	10
5.	Verjährte Dividenden aus dem Jahre 1874			21,438	30
	Die Gesammt-Einnahme des Jahres 1880 beträgt demnach			13,777,356	70
	B. Ausgabe.				
1.	Brandschäden, Kosten und Verluste, abzügl. des Antheils der Rückversicherer:				
	a. aus dem Jahre 1879 und früher, laut Nachweisung I. a.	204,467	80		
	b. aus dem Jahre 1880, laut Nachweisung I. b.	997,302	40		
2.	Abgaben und Leistungen zu Feuerlöschzwecken	17,614	20		
3.	Central-Verwaltungskosten, incl. Rückversicherungs-Prämien laut Nachweisung II.	296,982	50		
4.	Provision und sonstige Bezüge der Agenten, Haupt- und General-Agenten	894,318	70		
		2,410,685	60		
	C. Reserve.				
1.	Für unerledigte Schäden, Verluste und Kosten aus dem Jahre 1880 und aus früheren Jahren	356,040	50		
2.	Prämienreserve zur Deckung der in künftige Jahre überlaufenden Versicherungen	4,418,853	40		
				7,185,579	50
	Es bleibt mithin ein **reiner Ueberschuß** von			6,591,777	20

welcher von der an der Ersparniß dieses Jahres theilnehmenden Summe von M. 8,673,391 „ 05 Pf. eine Dividende von

76 Procent

ergiebt.

Die Gesammtsumme der in Kraft gewesenen Versicherungsverträge beläuft sich auf . . . M. 2,958,510,000
und die Nachschußverpflichtung der Versicherten auf . . . „ 49,737,392
wovon für 1880 . . . . M. 34,226,233
1881 . . . . „ 15,511,159

Die speciellen Nachweisungen I. und II. dieser Rechnung sind bei sämmtlichen Agenturen der Bank zur Einsicht der Theilnehmer niedergelegt.

Schließlich wird darauf aufmerksam gemacht, daß die unerhobenen Dividendenantheile vom Jahre 1875 nach § 9 der Bankverfassung verjähren, wenn deren Erhebung nicht im Jahre 1881 erfolgt.

Gotha, den 4. Januar 1881.

Feuerversicherungsbank für Deutschland.
A. Matthäi. Hopf. C. Mathies. J. Doebel.

Bilanz am 31. December 1880.

	Activa.	M.	Pf.		Passiva.	M.	Pf.
1.	Darlehne auf Hypothek, an Communen und dergl.	2,885,866	70	1.	Schaden-Reserve	356,040	50
2.	Effecten, höchstens zum Courswerth vom 31. December 1880	5,902,783	50	2.	Prämien-Reserve	4,418,853	40
3.	Außenstände in laufender Rechnung			3.	Dividenden-Reserve für noch nicht erhobene Dividenden aus früheren Jahren	423,228	20
	a. bei Generalagenturen M. 117,800.90						
	b. bei Bankhäusern . . „ 2,188,854.30	2,306,655	20	4.	Dividende pro 1880	6,591,777	20
4.	Cassenbestand und laufende Wechsel	202,848	80				
5.	Hausgrundstücke in Gotha und Berlin	491,745	10				
	M.	11,789,899	30		M.	11,789,899	30

Gotha, den 4. Januar 1881.

Feuerversicherungsbank für Deutschland.
A. Matthäi. Hopf. C. Mathies. J. Doebel.

Es wird hiermit attestirt, daß die in vorstehender Bilanz aufgeführten Activa bei der heutigen Revision nachgewiesen, sämmtliche der Bank zugehörige Schuld-Documente, so wie
M. 15 000 Caution des Herrn Bevollmächtigten und
„ 45 000 Caution des Herrn Cassirers
deponirt und in gehöriger Integrität befunden, auch sämmtliche berechnete Ausgaben mit richtigen Quittungen belegt worden sind.

Nach erfolgter genauer Revision der Bestände, Nachrechnung der Bank-Quittungsbücher und der Abschluß-Rechnungen wird der vorstehende Rechnungsabschluß nebst Bilanz von uns als richtig anerkannt. — Gotha, den 8. Januar 1881.

Die Bank-Revisions-Commission.
G. D. Koch, Commerzienrath aus Arnstadt. F. Blanchart aus Erfurt.
C. Fritzsche, Special-Revisor.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin SW. (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 9. 1881.

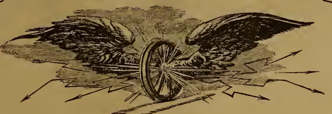
Die Zeitung erscheint Montags und Freitags.

Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes; Kreuzband-Porto wird extra berechnet.

Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction: Dr. jur. W. Koch, Berlin SW., Kleinbeerenstr. 8.

Commissionär für den Buchhandel: Adolph Refelshöfer, Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Zeitung des Vereins



Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuth-Strasse 8, einsenden.

Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.

Auflage der Zeitung: 3000 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Einundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 4. Februar 1881.

Dieser Nummer liegt ein Prospect von O. Spamer, Leipzig u. Berlin, betreffend Mothes' Illustirtes Baulexikon, bei.

Die Zusammensetzung der Gerichtshöfe für die Aburtheilung von Gefährdungen des Eisenbahntransportes.

Wie bekannt, geschieht die gerichtliche Behandlung und Aburtheilung von Vergehen, welche gegen die Sicherheit eines Eisenbahntransportes begangen werden, durch die Landgerichte (Strafkammern), welche ausschliesslich aus rechtsgelehrten Richtern zusammengesetzt sind.

Bei aller Achtung vor der hohen Intelligenz des Deutschen Richterstandes ist doch nicht zu verkennen, dass es den Betreffenden trotz des fleissigsten Studiums der in Frage kommenden Einrichtungen der Eisenbahnen, als Signalordnungen, Instructionen etc., bei der naturgemäss ihnen fehlenden Kenntniss des eigentlichen Eisenbahnlebens äusserst schwierig sein muss, sich eine vollständig zutreffende Auffassung der bezüglichen Verhältnisse selbstständig zu bilden, vielmehr werden die Richter genöthigt sein, sich dem Urtheile der bestellten Sachverständigen mehr oder weniger anzuschliessen.

Bei der grossen Wichtigkeit der hier in Betracht kommenden Fälle und bei ihrer leider so bedeutenden Anzahl — nach den vom Reichseisenbahnamte veröffentlichten Uebersichten werden jährlich ca. 1 000 zur gerichtlichen Cognition gebracht — dürfte es am Platze sein, die Frage anzuregen, ob nicht, ähnlich wie schon bei den Kammern für Handelssachen geschieht (deren Verhandlungsobjecte doch entfernt die Bedeutung nicht haben, als die hier in Rede stehenden) eine Ergänzung der Berufsrichter durch Eisenbahnfachleute ins Auge zu fassen, also auf Einsetzung besonderer Eisenbahngerichtshöfe Bedacht zu nehmen sein möchte.

In welcher Weise solche Gerichte zweckmässig zu organisiren wären, soll hier nicht weiter erörtert werden, doch mag der Wunsch nach möglichster Centralisation Ausdruck finden, damit, soweit immer angängig, unter Fernehaltung jeden localen Einflusses eine einheitliche Rechtsprechung, welche zugleich feste Normen hierin schaffen würde, erreicht werden kann.

Zum Kapitel: „Sonst und jetzt."

Wie wenig im Beginne des Eisenbahnzeitalters die eigentliche Bedeutung des neuen Verkehrsmittels erkannt wurde, wird heute sofort klar, wenn man aus den alten Fachblättern, Zeitungen und Gesellschaftsberichten die damals gang und gäbe Ansicht entnimmt, dass der Personenverkehr die Hauptsache sei. Alle waren einig darüber und als im Jahre 1842 von Bülow-Cummerow im 2. Theile seines Werkes „Preussen, seine Verfassung etc." eine entgegengesetzte Meinung, nämlich dass der Güterverkehr die Hauptsache ausmache, kundthat, sprach man ihm die nöthige Sachkenntniss einfach ab. Allerdings hatte die damalige Majorität gerade in Folge ihrer Sachkenntniss volle Berechtigung für ihre Ansicht; das Verkehrte oder vielmehr Kurzsichtige bestand darin, dass man sich nicht vorstellte, dass es anders werden konnte und anders werden musste, wenn die Eisenbahnen wirklich eine Zukunft haben sollten.

Zu damaliger Zeit war es wirklich unleugbare Thatsache, dass nur der Personenverkehr die Eisenbahnanlagen verzinse. Im Jahre 1843 betrugen die Einnahmen auf den damals im Betriebe befindlichen

Eisenbahnen Deutschlands	Betriebslänge km	Einnahme in Mark aus dem Personenverkehr	Einnahme in Mark aus dem Güterverkehr
Berlin-Anhaltische	152	1 337 770	707 440
„ Frankfurter	80	632 160	247 470
„ Potsdamer	26	469 160	53 490
„ Stettiner	135	533 540	202 280
Düsseldorf-Elberfelder	26	269 500	165 290
Leipzig-Dresdener	116	1 015 390	669 090
Rheinische	86	649 570	339 600
Summa	610	4 898 090	2 384 660

Die Einnahme aus dem Personenverkehr betrug somit 67 pCt. der Gesammteinnahmen.

Dies Verhältniss hat sich seitdem allmälig ganz bedeutend geändert. Im Jahre 1848 betrugen die Einnahmen aus dem Personenverkehr nur noch 51,8 pCt., im Jahre 1858 32,3 pCt., im Jahre 1868 27,4 pCt. und endlich im Jahre 1878 nur noch 25,4 pCt. der Gesammteinnahmen.

Was aber damals die Ansicht von der Bedeutung des Personenverkehrs für die Verzinsung der Eisenbahnen noch befestigen musste, war, dass derselbe einen ungemein grossen Ueberschuss abwarf. Letzterer wurde durchschnittlich auf etwa 45 pCt. der Bruttoeinnahme geschätzt, während aus den Einnahmen für den Gütertransport nur etwa 15 pCt. Reingewinn herauszuschlagen

waren! Auch dabei konnte es jedoch nicht bleiben. Es lag in der Natur der Sache, dass zuerst der bewegliche Personenverkehr die Landstrasse verliess und auf die Eisenbahnen überging, denn dazu gehörte keine Ueberwindung besonderer Schwierigkeiten. Selbst so lange noch keine durchgehenden Strecken bestanden, wurden die Equipagen, deren man sich bei weiten Reisen zu bedienen pflegte, auf besonderen Wagen mitgenommen, um nach Bedürfniss wieder abgeladen und dort zum Weitertransport benutzt zu werden, wo der Schienenweg aufhörte. Dagegen konnte der Güterverkehr solches Umladen nicht ertragen und selbst nachdem weite durchgehende Strecken vorhanden waren, konnte er den Uebergang aus den seit Jahrhunderten gebrauchten Land- und Wasserstrassen auf den Schienenweg nur sehr allmälig vollziehen; dazu gehörte das Aufgeben einer Unzahl kostspieliger Einrichtungen, die Loslösung bedeutender Capitalien und vor Allem eine vollkommene Umformung in der Configuration des Verkehrsnetzes. Die alten Staatschausseen waren nicht mehr die Hauptverkehrsadern, die nach diesen Chausseen hin angelegten Landwege fanden also nicht mehr den nöthigen Anschluss. Daraus entsprangen Umwege, welche erst im Laufe von Jahrzehnten durch Neuanlagen behoben werden konnten. Ja, noch heute ist das Netz nicht in allen seinen feinsten Maschen ausgebaut und darum ist vorläufig noch eine Steigerung der Einnahmen aus dem Güterverkehr im Verhältniss zur Gesammteinnahme zu erwarten.

Wie sich jedoch in weiterer Zukunft die Dinge gestalten werden, das lässt sich nur mit Vorbehalt sagen. Wenn weder alte Verkehrsmittel in Wegfall, noch neue in Gebrauch kommen, muss die Zunahme des Güterverkehrs ihre Grenzen finden, sobald die letzte Zufuhrstrasse ausgebaut ist. F. W.

Die Brückenbauübung des Eisenbahnbataillons bei Clausdorf.

Am 31. August und 1. September d. J. wurde vom Königl. Eisenbahnbataillon in Berlin bei der Militärbahnstation Clausdorf eine Uebung im Aufschlagen einer 40 m langen eisernen Brücke gemacht. Dicht bei dem kleinen Bahnhof Clausdorf erhebt sich im Südosten der Bahn ein Sandhügel. Man hatte, wie wir dem „Wochenblatt für Architecten und Ingenieure“ entnehmen, an den der Uebung vorhergehenden Tagen das Planum für einen Eisenbahnstrang fertig gestellt, der vom Geleise der Militärbahn abzweigen und mit 4—5 Wiederkehren den Berg so hoch erklimmen sollte, dass er über die Geleise der Militärbahn hinüber geführt werden konnte ohne den Verkehr zu stören. Von dem Hügel bis zu der Uebergangsstelle über die Militärbahn war eine hölzerne Brücke erbaut, in einer Curve und mit erheblicher Steigung. Sie enthielt eine grössere Oeffnung von vielleicht 20 m, mit Holzüberbau überspannt, und war auf Pfahljochen mit einfachen Sprengewerken construirt. Neben der Militärbahn waren aus mehreren Pfahlreihen die festen Auflager für die eiserne Brücke erbaut; alle diese Arbeiten waren bis zum 30. August vollendet. Am 31. August begann die eigentliche Uebung, deren Aufgabe es war, das Geleis auf dem vorbereiteten Planum und auf der hölzernen Brücke zu legen, sowie den eisernen Oberbau der Brücke über die Bahngeleise incl. Schienenbelag aufzustellen. Die Aufgabe wurde in zwei Tagen gelöst.

Der, wie schon gesagt, 40 m lange Oberbau der eisernen Brücke ist nach dem System des Crumlinviaductes hergestellt. Die Gurtungen sind horizontal und parallel, die Fahrbahn liegt auf dem oberen Gurte, und die Auflager sind ebenfalls in der Höhe dieses Gurtes angeordnet. Jeder Gitterträger besteht aus 19 Feldern, die sämmtlich gleichseitige Dreiecke von 4 m Seite bilden. Das ganze System eines Trägers ist somit in 39 genau gleichlange, aber sehr verschieden beanspruchte Glieder zerlegt, welche also auch verschiedene Querschnitte erhalten müssen.

Zerlegt man jedes der Constructionsglieder der Brücke in eine Anzahl unter einander vollkommen gleicher Plattenelemente, so werden die einzelnen Glieder eine verschiedene Zahl solcher Platten enthalten müssen, damit das Material überall gleich beansprucht wird. Es ist damit die Möglichkeit gegeben, aus einer Anzahl vollkommen gleicher Elemente eine Brücke zusammenzusetzen, so dass das Material in den verschiedenen Constructionsgliedern doch deren Beanspruchung entsprechend vertheilt ist.

Nach diesem Princip ist die bei Clausdorf zur Uebung aufgestellte Brücke construirt. Starke, abgedrehte, schmiedeeiserne Bolzen, die so lang sind, dass sie quer über die ganze Brücke reichen, bilden die Verbindung in den Knotenpunkten. Auf diese Bolzen sind je nach der Beanspruchung des Constructionsgliedes eine grössere oder geringere Zahl plattenförmiger Stäbe mit genau ausgedrehten Augen aufgesteckt und durch Keile, welche durch die Bolzen gehen, festgehalten.

Die Abmessung der Bolzen kann freilich der Verschiedenheit der Beanspruchung in den einzelnen Knoten nicht folgen, sie müssen so berechnet sein, dass sie für die grösste Beanspruchung stark genug sind, auch wird man mit Rücksicht auf die immerhin nicht sehr vollkommene Verbindung in den Knoten mit den Plattenelementen nicht zu sparsam sein dürfen, denn selbst der genauesten Ausführung möchte es nicht erreichbar sein, zu bewirken, dass sämmtliche Elemente gleichmässig schliessen und gleichmässig in Anspruch genommen werden; besonders bei den auf Zug und Druck beanspruchten Gliedern wird sich beim schnelleren Befahren der Brücke ohne Zweifel nicht unerhebliches Stossen in den Knoten bemerklich machen, das einen sehr grossen Sicherheitscoëfficienten bei Bestimmung des erforderlichen Materialquerschnittes wünschenswerth machen dürfte. Durch das gewählte System ist erreicht, dass aus einer Anzahl im Voraus zu fertigender Plattenelemente, Bolzen und anderer kleinerer Constructionstheile Brücken hergestellt werden können, bis zur Maximallänge, für welche die Bolzen noch tragfähig und die Höhe der Träger praktisch erscheint, wenn die Oeffnung durch die Länge eines Constructionsgliedes ohne Rest theilbar ist.

Die Querverbindung der Brücke ist durch Zugbänder hergestellt, die zwischen die Bolzen sowohl in horizontaler Richtung als auch schräg in den Ebenen der entsprechenden Diagonalen der beiden Trägersysteme gespannt sind. Diese Querverstrebung erscheint dem Aussehen nach etwas schwach, mag aber der Rechnung nach vielleicht stark genug sein. Die Elemente der gedrückten Glieder sind durch Verspannung gegen Ausbiegen gesichert.

Man hat zwischen die Knoten des oberen Gurtes noch Zwischenschwellen gelegt und deshalb die Mitte der Glieder des Druckbaumes gegen die unter ihnen liegenden Knoten des Streckbaumes noch durch zwischengestellte Säulen versteift.

Zur Aufstellung des eisernen Oberbaues der Brücke waren zur Seite eines jeden Auflagerbockes auf eingerammten Pfählen Sättel hergerichtet, über welche zwei Drahtseile gespannt waren. Die Drahtseile waren mit einem Ende fest in der Erde verankert, an dem anderen Ende zum Nachspannen eingerichtet. Diese Drahtseile dienten zum Aufhängen einer hölzernen Laufbrücke, von welcher aus die Montage der Eisenconstruction vorgenommen wurde. Bei der Montage verfuhr man so, dass man zuerst nur so viel Elemente der Glieder durch die Bolzen verband, dass die Construction fähig war, sich selbst zu tragen, die anderen Elemente wurden dann später hinzugefügt. Auf einen schon in seiner richtigen Höhe im Druckbaum liegenden Bolzen hatte man die Elemente gesteckt, die ihn mit dem nächsten Bolzen im Druckbaum verbinden sollten. Auf der Laufbrücke wurde der letztere nun zwischen die Elemente gesteckt und dann durch eine eigens hierfür construirte Winde bis zur richtigen Höhe gehoben und hier ausreichend versteift. Die Arbeit ging recht schnell und ohne Störung vor sich. Nur bei den Drahtseilen zeigte sich, dass sie bei der gewählten Lagerung und Anziehvorrichtung nicht leicht genug nachgespannt werden konnten, wenn die vermehrte Belastung durch die weiterschreitende Aufstellung des Oberbaues dies erforderte. Sie glitten nicht leicht genug über die Auflagesättel.

Die vorgenommene Druckprobe ergab für statische Belastung eine Durchbiegung von 3 cm, während eine Druckprobe mit mobiler Belastung bei der getroffenen Anordnung ausgeschlossen war. F. W.

Aus dem Deutschen Reich.

Berlin, 31. Januar. (Politische Wochenschau. Betriebsergebnisse der Deutschen Eisenbahnen im Jahre 1880. Statistik der Eisenbahnbetriebsergebnisse in 1879. Eisenbahnfahrpläne. Errichtung eines Centralwagenabrechnungsbüreau. Eisenbahnräthe. Die Oberschlesischen Nothstandsbahnbauten. Das Liegnitz-Goldberger Eisenbahnproject. Erfurt-Suhl-Ritschenhausen. Oberschlesische Eisenbahn. Die Verification der am Gotthardtunnel ausgeführten Arbeiten.

In voriger Woche war das parlamentarische Interesse fast ausschliesslich durch Finanzangelegenheiten in Anspruch genommen, indem das Abgeordnetenhaus sich mit dem Etat in zweiter Lesung beschäftigte, die denn auch beendigt wurde. Was die Krisis im Finanzministerium betrifft — vorausgesetzt, dass eine solche wirklich bestanden hat — so ist dieselbe als beseitigt anzusehen. Der Minnigerode'sche Antrag auf dauernden Steuererlass ist am Sonnabend mit einigen Zusatzanträgen vom Abgeordnetenhause angenommen worden und, da die Regierung denselben acceptirt hat, dadurch eine vorläufige Klärung herbeigeführt. Die Lösung ist insofern nur vorläufig, weil die Erledigung der Frage des Steuererlasses nur von secundärer Bedeutung ist. Das Hauptgewicht legt Fürst Bismarck vielmehr auf die Ausführung seines von dem Finanzminister ausgearbeiteten und von demselben durchzuführenden Steuerreformprogrammes, das,

wie Herr Bitter im Abgeordnetenhause erklärte, mit dem Programm der Conservativen nicht übereinstimmt. — Die Commissionen des Abgeordnetenhauses beschäftigten sich in der vorigen Woche auch mehrfach mit Eisenbahnangelegenheiten, über die weiter unten berichtet wird. Von der Eisenbahncommission des Abgeordnetenhauses ist der wichtige Beschluss gefasst worden, die Regierungsvorlage, betreffend den Ankauf der Rhein-Nahebahn, einstimmig abzulehnen. Mit 12 gegen 3 Stimmen entschied sich die Commission für die Annahme des vom Abgeordneten Hammacher und der Subcommission entworfenen Gesetzes, wonach jede Eisenbahnverwaltung, wenn das Interesse der Landesvertheidigung es erfordert, von der Staatsregierung verpflichtet werden kann, die nöthigen Bahnanlagen, insbesondere das Legen zweiter Geleise, vorzunehmen. Dieser Entwurf wurde angenommen, obgleich sich der Kriegsminister von Kameke gegen denselben erklärte und für den Ankauf der Bahn plaidirte unter besonderer Betonung der Nothwendigkeit, die Legung des zweiten Geleises noch im April zu beendigen. — Am Freitag eröffnete Fürst Bismarck in Person den Volkswirthschaftsrath mit einer Rede, die im Wesentlichen dem Tenor schon bekannter offiziöser Auslassungen entspricht. Nach derselben soll die neue Körperschaft ein Centralorgan bilden, welches „durch ausgleichendes Zusammenwirken die gemeinsamen und besonderen Interessen von Handel, Gewerbe und Landwirthschaft durch seine Meinungsäusserung wahrzunehmen hat“. Es sollen darin diejenigen Berufsclassen zu Worte kommen, „welche die Wirkung der Gesetze am meisten zu empfinden haben“. Die neue Körperschaft hat sich constituirt und wird zunächst die Arbeiterunfallversicherung und das Gesetz über die Innungen in Erwägung nehmen, nachdem der Bundesrath dieselben als Präsidialvorlagen in Berathung genommen. Das Unfallversicherungsgesetz ist in voriger Woche bereits dem betreffenden Ausschuss des Volkwirthschaftsrathes überwiesen worden.

Die Uebersicht über die Betriebsergebnisse der Deutschen Eisenbahnen im Jahre 1880 (mit Ausschluss der Bayerischen Bahnen und mehrerer Secundärbahnen), welche durch die jetzt vorliegenden Decembereinnahmetabellen des Reichseisenbahnamtes ermöglicht wird, gewährt in einem Vergleiche mit den Ergebnissen des Vorjahres und bei näherem Eingehen auf die Details der einzelnen Bahncomplexe einen sehr lehrreichen Einblick in die Gestaltung des Verkehrs im vergangenen Jahre. Während sich für alle Bahnen nämlich eine Steigerung der Gesammteinnahmen von 745,4 Millionen Mark auf 776,8 Millionen Mark und der Einnahme pro Kilometer von 27 370 ℳ auf 27 438 ℳ ergeben hat, ist das Resultat in den einzelnen Productions- und Verkehrsbezirken Deutschlands überaus verschieden ausgefallen. Die Einnahme aus allen Verkehrszweigen vom 1. Januar bis Ende December v. J. war bei 62 Bahnen = 74,70 pCt. der Gesammtzahl höher und bei 21 Bahnen = 25,30 pCt. der Gesammtzahl geringer, als in demselben Zeitraum des Vorjahres, und pro Kilometer bei 49 Bahnen = 59,03 pCt. der Gesammtzahl höher und bei 34 Bahnen = 40,97 pCt. der Gesammtzahl (darunter 10 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) geringer, als in demselben Zeitraum des Vorjahres. Unterscheidet man die Einnahmen, je nachdem die Bahnen in Staats- oder Privatverwaltung sind, so erhält man folgendes Bild:

		Betriebslänge km	ℳ
1. Preussische Staatsbahnen und von dem Staate für eigene Rechnung verwaltete Bahnen	1880	18 199	504 484 134
gegen	1879	+ 291	+ 21 689 554
2. Privatbahnen unter Staatsverwaltung	1880	3 684	133 081 430
gegen	1879	+ 132	+ 7 265 706
3. Privatbahnen	1880	6 641	138 772 557
gegen	1879	+ 24	+ 1 950 252
4. Secundärbahnen	1880	395	3 548 453
gegen	1879	+ 6	+ 250 499

Bei den unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen, ausschliesslich der vom Staate für eigene Rechnung verwalteten, betrug Ende December v. J. das gesammte concessionirte Anlagecapital 1 201 606 500 ℳ (409 350 900 ℳ Stammactien, 45 450 000 ℳ Prioritätsstammactien und 746 805 600 ℳ Prioritätsobligationen) und die Länge derjenigen Strecken, für welche das Capital bestimmt ist, 4 090,87 km, so dass auf je 1 km 293 729 ℳ entfallen. Bei den unter Privatverwaltung stehenden Privatbahnen betrug Ende December v. J. das gesammte concessionirte Anlagecapital 1 400 301 657 ℳ (556 319 950 ℳ Stammactien, 216 876 900 ℳ Prioritätsstammactien und 627 104 807 ℳ Prioritätsobligationen) und die Länge derjenigen Strecken, für welche dieses Capital bestimmt ist, 6 925,13 km, so dass auf je 1 km 202 207 ℳ entfallen. — Sieht man auf das Gesammtresultat der Eisenbahneinnahmen im Jahre 1880, so ist zu constatiren, dass in demselben die Bahnen, obgleich ihre Länge nur wenig (um 454 km) zugenommen hat, doch eine glänzende Mehreinnahme (+ 31 156 011 ℳ) erzielt haben. Diese Mehreinnahme von 31 Millionen = ca. 4 pCt. gegenüber einer Zunahme der Bahnlänge von nicht 1½ pCt. lässt auf einen gesunden Fortschritt auf dem wirthschaftlichen Gebiete in Deutschland schliessen, da die steigenden Einnahmen des Eisenbahntransports eine vergrösserte Thätigkeit von Handel und Industrie anzeigen. Den grössten Antheil an dem Gesammtergebniss haben diejenigen Bahnen, welche die bedeutendsten Kohlen- und Eisendistricte durchziehen. Obenan steht die Köln-Mindener Hauptbahn mit einer Mehreinnahme von 5 318 ℳ pro Kilometer; ansehnliche Mehrerträge haben demnächst geliefert die Bergisch-Märkische Bahn, die Oberschlesische Bahn, die Reichseisenbahnen, die Breslau-Schweidnitzer und die Rechte Oderuferbahn. In vollem Gegensatz hierzu weisen diejenigen Bahnlinien, welche vorzugsweise den Verkehr von und nach Hafenplätzen vermitteln, durchweg beträchtliche Ausfälle in den Einnahmen auf. Hierher gehört die Hauptlinie der Ostbahn, die Ostpreussische Südbahn, die Marienburg-Mlawkaer Bahn, die Berlin-Stettiner Bahn, die Strecke Stargard-Posen von der Oberschlesischen Bahn, Lübeck-Büchen und Lübeck-Hamburg, die Berlin-Hamburger Bahn, die Route Venlo-Hamburg von der Köln-Mindener Bahn, die Rheinische Bahn. Die höchste Einbusse hat die Ostpreussische Südbahn erlitten, bei welcher der Rückgang in der Einnahme pro Kilometer nicht weniger als 5 159 ℳ beträgt. Da alle diese Bahnlinien in ihrer Länge gegen 1879 kaum eine Veränderung erfahren haben, so zeigt sich der Ausfall nicht nur in dem Ergebniss pro Kilometer, sondern auch in der Gesammteinnahme. Eine Abnahme des Ertrages ist ferner auch für den grössten Theil von Mittel- und Süddeutschland zu constatiren, so bei der Berlin-Potsdamer Bahn, bei den Braunschweigischen Bahnen, bei der Main-Neckar, der Main-Weser und der Hessischen Ludwigsbahn, bei den Badischen und den Württembergischen Staatsbahnen. Eine Ausnahme machen die Sächsischen Staatsbahnen mit 1 461 ℳ Mehreinnahme pro Kilometer, wobei aber wiederum der Kohlenverkehr von entscheidender Bedeutung ist.

Die Statistik der Eisenbahnbetriebsergebnisse in 1879 ist im Reichseisenbahnamte fertiggestellt. Offiziös wird darüber geschrieben: Der Reichskanzler hat dem Bundesrathe eine auf Grund der von den Eisenbahnverwaltungen gelieferten Materialien im Reichseisenbahnamte aufgestellte Uebersicht der Betriebsergebnisse der Eisenbahnen Deutschlands im Betriebsjahre 1879, nebst ergänzendem Anhange, graphischen Darstellungen und erläuternden Bemerkungen überreicht und zugleich mitgetheilt, dass wegen der Aufstellung einer umfassenderen, auf gleichmässigen Grundlagen beruhenden Statistik erstmalig für das Betriebsjahr 1880/81 die erforderlichen Vorbereitungen getroffen sind.

Bezüglich der Eisenbahnfahrpläne schreibt der „Reichsanz.“: Den Königlichen Eisenbahndirectionen ist wiederholt bei Aufstellung der Fahrpläne eine sorgsame Berücksichtigung auch der localen Interessen zur Pflicht gemacht. Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat die Königlichen Directionen, namentlich diejenigen, welche Staatsbahnen bezw. Privatbahnen für Rechnung des Staats verwalten, durch Rescript vom 3. Januar wiederum angewiesen, stets dessen eingedenk zu sein, dass Staatsbahnen, bei aller pflichtmässigen Oeconomie, es doch ganz besonders als ihre Aufgabe zu betrachten haben, den Verkehrsinteressen zu nützen und die Pflege des Localverkehrs sich angelegen sein zu lassen. Die Königlichen Directionen haben diese Gesichtspunkte schon bei der nächsten Fahrplanaufstellung die gebührende Berücksichtigung finden zu lassen.

Ueber die Errichtung eines Centralwagenabrechnungsbureau wird aus dem Literarischen Bureau des Preussischen Staatsministeriums geschrieben: Für die Preussischen Staats- und unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen wird zum Zwecke der Wagenmietheabrechnung mit den übrigen Bahnen des Deutschen Eisenbahnvereins und des internationalen Wagenverbandes mit Ausschluss der Reichseisenbahnen ein gemeinschaftliches Centralwagenabrechnungsbureau in Magdeburg errichtet. Dasselbe wird der Königlichen Eisenbahndirection Magdeburg unterstellt und führt seine Geschäfte nach Massgabe einer vom Minister der öffentlichen Arbeiten unterm 28. December v. J. ertheilten Instruction. Das Bureau beginnt seine Thätigkeit am 1. April d. J. (Wir haben bereits in No. 7 die Instruction dieses Abrechnungsbureaus mitgetheilt. Die Red.)

Der Gesetzentwurf bezüglich der Einsetzung von Bezirkseisenbahnräthen und eines Landeseisenbahnraths hat in der Commission, welcher er zur Vorberathung überwiesen war, mehrfache Aenderungen erfahren und sind namentlich die folgenden Paragraphen in eigener Weise gefasst. § 3. Die Bezirkseisenbahnräthe werden aus Vertretern des Handelsstandes, der Industrie, der Land- und Forstwirthschaft in der aus der Anlage ersichtlichen Anzahl zusammengesetzt. Die Mitglieder werden aus der Zahl derjenigen Personen, welche die Handelskammern, kaufmännischen Corporationen, landwirthschaftlichen Centralvereine und von dem Minister für Handel geeignet befundenen freien wirthschaftlichen Vereine in doppelter Zahl der zu Wählenden vorgeschlagen haben, für die Dauer von drei Jahren bestellt und zwar: a) in den Provinzen Ostpreussen, Westpreussen, Pommern, Brandenburg (ausschliesslich Berlin), Schlesien und Sachsen von den Provinzialausschüssen, b) in der Provinz Posen bis zur Einführung einer neuen Provinzialordnung von dem Provinziallandtage, nach Einführung der ersteren von dem Provinzialausschusse,

c) in den Provinzen Hannover und Schleswig-Holstein von den ständischen Verwaltungsausschüssen, d) in der Provinz Westfalen von dem provinzialständischen Verwaltungsausschuss, e) in der Rheinprovinz von dem Provinzialverwaltungsrath, f) in den Regierungsbezirken Cassel und Wiesbaden (ausschliesslich Frankfurt a. M.) von den communalständischen Verwaltungsausschüssen, g) in den Städten Berlin und Frankfurt a. M. von den Magistraten. — Dieselben Personen können gleichzeitig Mitglieder mehrerer Bezirkseisenbahnräthe sein. Die Auflösung der Bezirkseisenbahnräthe, sowie Aenderungen in der Zusammensetzung derselben, welche durch die Erweiterung des Staatsbahnnetzes oder durch Aenderungen in den Verwaltungsbezirken der Staatseisenbahndirectionen bedingt werden, erfolgen durch Königliche Verordnung. § 7. Der Geschäftsgang des Bezirkseisenbahnraths und des Ausschusses, sowie die Organisation des letzteren wird durch ein von dem Minister der öffentlichen Arbeiten zu genehmigendes Regulativ, welches der Bezirkseisenbahnrath entwirft, geordnet. Das Regulativ hat auch die erforderlichen Bestimmungen über den Vorsitz im Bezirkseisenbahnrath und Ausschuss, sowie über die periodischen Sitzungen des ersteren zu treffen. Es muss eine wenigstens zweimal im Jahre stattfindende Zusammenberufung des Bezirkseisenbahnraths anordnen. § 11. Der Landeseisenbahnrath besteht: a) aus einem Vorsitzenden und dessen Stellvertreter, welche von dem Präsidenten des Staatsministeriums ernannt werden; b) aus je einem Commissarius, 1. des Ministers der öffentlichen Arbeiten, 2. des Ministers für Handel und Gewerbe, 3. des Finanzministers, 4. des Ministers für Landwirthschaft, Domainen und Forsten, 5. des Kriegsministers; c) aus drei von dem Minister für Landwirthschaft, Domainen und Forsten, drei von dem Minister für Handel, zwei von dem Minister der Finanzen, sowie zwei von dem Minister der öffentlichen Arbeiten für die Dauer von drei Jahren berufenen Mitgliedern. Ausgeschlossen sind unmittelbare Staatsbeamte; d) aus je einem Mitgliede für den Regierungsbezirk Cassel, den Regierungsbezirk Wiesbaden, die Stadt Berlin und die Stadt Frankfurt a. M.; aus je zwei Mitgliedern für die Provinzen Ostpreussen, Westpreussen, Pommern, Brandenburg, Posen, Schleswig-Holstein, Hannover; aus je drei Mitgliedern für die Provinzen Schlesien, Sachsen, Westfalen und die Rheinprovinz, nebst einer gleichen Anzahl von Stellvertretern. Dieselben werden durch die Bezirkseisenbahnräthe aus den Kreisen der Land- und Forstwirthschaft, der Industrie oder des Handelstandes innerhalb der Provinz beziehungsweise des Regierungsbezirks oder der Stadt auf die Dauer von drei Jahren gewählt, und zwar für die Provinzen Ostpreussen, Westpreussen, und Posen durch den Bezirkseisenbahnrath zu Bromberg; für die Provinzen Pommern, Schlesien und Brandenburg, sowie für die Stadt Berlin durch den Bezirkseisenbahnrath zu Berlin; für die Provinz Sachsen durch den Bezirkseisenbahnrath zu Magdeburg; für die Provinz Hannover und Schleswig-Holstein, sowie für den Regierungsbezirk Cassel durch den Bezirkseisenbahnrath zu Hannover; für die Provinz Westfalen und die Rheinprovinz durch den Bezirkseisenbahnrath zu Köln; für den Regierungsbezirk Wiesbaden und die Stadt Frankfurt a. M. durch den Bezirkseisenbahnrath zu Frankfurt a. M. — Die Bewilligung von Diäten an die Mitglieder des Landeseisenbahnraths, welche der Regierungsentwurf beantragte, ist abgelehnt, dagegen ist den Mitgliedern bei der Körperschaft freie Fahrt für die Reisen nach und von den Sitzungen zugebilligt worden.

Die Oberschlesischen Nothstandsbahnbauten sind Gegenstand eines Berichts, den die XIII. Commission des Abgeordnetenhauses über die Betheiligung des Staates an dem Bau einer Eisenbahn von Rybnik nach Sohrau, von Oppeln nach Neisse mit Abzweigung über Schiedlow nach Grottkau und von Creuzburg über Lublinitz nach Tarnowitz dem Plenum erstattet hat. Durch die Verhandlungen in der Commission über den Gesetzentwurf sowohl als auch über die bezüglichen Petitionen aus den Interessentenkreisen ist die Vorlage der Regierung mehrfach abgeändert worden und wird hiernach die Regierung ermächtigt: A. der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft im Falle der von ihr bewirkten Ausführung: 1. einer von der Wilhelmsbahn unweit Rybnik oder Orzesche nach Sohrau führenden Bahn, 2. einer von der Wilhelmsbahn unweit Rybnik nach Loslau führenden Eisenbahn, 3. einer von der Oberschlesischen Hauptbahn unweit Oppeln nach Neisse führenden Bahn nebst Abzweigung von Schiedlow nach Grottkau oder einem anderen geeigneten Punkte der Neisse-Brieger Eisenbahn, B. der Rechte Oderufer Eisenbahngesellschaft im Falle der von ihr bewirkten Ausführung einer Eisenbahn von Creuzburg über Lublinitz nach Tarnowitz, nachstehend bezeichnete jährliche, je zur Hälfte am 30. Juni und 30. December zahlbare, Beihülfen zu gewähren, und zwar: a) für das vorstehend unter A. 1 bezeichnete Unternehmen auf die Dauer von fünf Jahren nach Ablauf desjenigen Jahres, in welchem der Betrieb der Bahn eröffnet worden ist, in Höhe von 3 pCt. desjenigen Capitals, welches zur plan- und anschlagsmässigen Vollendung und Ausrüstung der Bahn, sowie zur Verzinsung der Baugelder während der bis zum Ablauf des Kalenderjahres, in welchem der Betrieb eröffnet wird, zu berechnenden Bauzeit baar verwendet und nach Vollendung des Baues auf Grund der von der Königlichen Direction der Oberschlesischen Eisenbahn zu legenden Rechnung von dem Minister der öffentlichen Arbeiten festzustellen ist, b) für das vorstehend unter A 2 bezeichnete Unternehmen auf die Dauer von vier Jahren nach Ablauf desjenigen Jahres, in welchem der Betrieb der Bahn eröffnet worden ist, in Höhe von 20 000 ℳ, c) für das vorstehend unter A 3 bezeichnete Unternehmen auf die Dauer von vier Jahren nach Ablauf desjenigen Jahres, in welchem der Betrieb der Bahn eröffnet worden ist, in Höhe von 40 000 ℳ, und für weitere vier Betriebsjahre in Höhe von 20 000 ℳ, d) für das vorstehend unter B. bezeichnete Unternehmen auf die Dauer von vier Jahren nach Ablauf desjenigen Jahres, in welchem der Betrieb der Bahn eröffnet worden ist, in Höhe von 3 pCt., auf die Dauer von weiteren vier Betriebsjahren in Höhe von 2 pCt. und für weitere zwei Betriebsjahre von $1^1/_9$ pCt., zusammen in Höhe von $22^2/_9$ pCt. desjenigen Capitals, welches zur plan- und anschlagsmässigen Vollendung und Ausrüstung der Bahn, sowie zur Herstellung einer Chausseeverbindung vom Bahnhof Stahlhammer nach Sossnitz und zur Verzinsung der Baugelder während der bis zum Ablauf des Kalenderjahres, in welchem der Betrieb eröffnet wird, zu berechnenden Bauzeit baar verwendet und nach Vollendung des Baues auf Grund der von dem Vorstande der Rechte Oderufer Eisenbahngesellschaft zu legenden Rechnung von dem Minister der öffentlichen Arbeiten festzustellen ist, jedenfalls aber den Betrag von 9 000 000 ℳ nicht übersteigen darf. — Die Gesammtzinszuschüsse für die im § 1 unter A. 1, 2 und 3 bezeichneten Unternehmungen sind unverzinslich und unter dem Verzicht auf Rückforderung zu gewähren. Die Gesammtzinszuschüsse für das im § 1 unter B. bezeichnete Unternehmen sind von der Rechte Oderufer Eisenbahngesellschaft nach Ablauf des elften Betriebsjahres der neuen Bahn alljährlich mit dem dritten Theile des Reingewinnes, welcher aus dem Betriebe des gesammten Unternehmens der Gesellschaft in dem elften Betriebjahre der neuen Bahn und in den folgenden Jahren über 6 pCt. des Actiencapitals erzielt wird, höchstens jedoch mit 300 000 ℳ in einem Jahre und ohne Vergütung von Zinsen für die geleisteten Zuschüsse, dem Staate zu erstatten.

Das Liegnitz-Goldberger Eisenbahnproject ist bekanntlich Gegenstand einer Petition an den Landtag gewesen. In einer Sitzung der Petitionscommission des Abgeordnetenhauses kam das Gesuch des Magistrats zu Goldberg wegen baldigster Ausführung dieser Eisenbahn von Liegnitz nach Goldberg denn auch neulich zur Verhandlung. Der Vertreter der Staatsregierung gab dabei die Erklärung ab: „Die Herstellung der Bahn von Liegnitz über Goldberg und Löwenberg nach Greiffenberg mit event. Fortsetzung in der Richtung auf Zittau bildet schon seit Jahren das Ziel der Bestrebungen der interessirten Kreise. Da die Gewinnung eines geeigneten Unternehmers nicht gelingen wollte, ist neuerdings der staatsseitige Ausbau beantragt worden. Mit Rücksicht darauf, dass es sich lediglich um die Erschliessung eines theilweise durch hervorragende Fruchtbarkeit ausgezeichneten Landstrichs handeln kann, würde zunächst nur die Anlage secundärer Verbindungen von Liegnitz nach Goldberg und von Löwenberg über Greiffenberg nach Friedeberg in nähere Erwägung zu nehmen sein. Die Vorarbeiten sind bisher nur für die erste Linie fertiggestellt und unterliegen noch der Prüfung. Von dem Resultate der Ermittelungen und der Bereitwilligkeit der Interessenten zu einer Betheiligung an den Baukosten wird es abhängen, ob dem staatsseitigen Ausbau der Linien — falls es sonst die Verhältnisse und die Finanzlage des Staates gestatten — wird näher getreten werden können. Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten wird dem Unternehmen nach wie vor möglichste Förderung und Unterstützung angedeihen lassen.“ Mit Rücksicht auf diese Erklärung erachtete die Commission es nicht für angezeigt, diese Angelegenheit noch in das Plenum zu bringen.

Ueber die Erfurt-Suhl-Ritschenhausener Eisenbahn wird aus Thüringen unter dem 26. Jan. geschrieben: Nachdem die landespolizeiliche Begehung der auf Meiningenschem Gebiet liegenden Theilstrecke der Erfurt-Suhl-Ritschenhausener Eisenbahn seitens der Herzoglichen Verwaltungsbehörde stattgefunden hat, wird in aller Kürze mit dem Bahnbau auch von Ritschenhausen aus begonnen und dadurch für mehrere Hundert arbeitsloser Personen Arbeit und Verdienst geschafft werden.

Die längst als nothwendig erkannte **Verbindung der Schienengeleise der Oberschlesischen Eisenbahn mit der Oder**, soll dem Vernehmen nach, in nächster Zeit zur Ausführung kommen. Es soll die Einrichtung getroffen werden, dass die beladenen Wagen direct ans Ufer der Oder gebracht und dort unmittelbar in die Schiffe entladen werden können. Diese Einrichtung wird für die Verladung Oberschlesischer Kohlen nach Berlin, Stettin und den vielen Fabriketablissements, die am Wasser liegen, von grosser Bedeutung sein. Anfang Februar soll eine Conferenz stattfinden, in welcher seitens der massgebenden Behörden und Körperschaften die Details des Unternehmens werden festgestellt werden, so dass bei Eintritt wärmerer Jahreszeit mit dem Bau begonnen werden kann.

Die Verification der am Gotthardtunnel ausgeführten Arbeiten für das achte Baujahr hat offiziöser Meldung zufolge unter Betheiligung eines Vertreters des Deutschen Reichs, an Ort und

Stelle stattgefunden. In der Zeit vom 1. October 1879 bis 31. August 1880 ist, abgesehen von dem Richtungstunnel von 145 m Länge, der fertige Tunnel auf 9 243 m verlängert worden. Die Länge des vollständig durchgebrochenen Richtungsstollens ist auf der Grundlage der von der Direction der Gotthardbahngesellschaft vorläufig ausgeführten Messungen auf 14 838,7 m berechnet. Die bisherigen Baukosten betragen demnach 6 841 579 Fr., welchem Betrage der in Folge der Verlegung des Verificationstermins an den Kosten für das volle achte Baujahr fehlende Theil mit $^1/_{11}$ dieser Summe in Höhe von 621 961 Fr. hinzugerechnet worden ist, so dass sich ein Gesammtkostenbetrag von rund 7 463 540 Fr. ergeben hat. Von dieser Summe entfallen auf das Deutsche Reich 1 756127 Fr. Mit Hinzurechnung noch anderer Quoten belief sich die gesammte Subvention der 3 betheiligten Staaten auf 19 823 198 Fr. Die Zahlungen sind rechtzeitig erfolgt. Nach Mittheilung des Schweizer Bundesraths ist bis zum 30. September 1880 thatsächlich der fertige Tunnel auf 9 300 *M.* verlängert worden. Nach dem Voranschlage war die Vollendung der eigentlichen Tunnelarbeiten bis zum Schlusse des achten Baujahres vorausgesetzt, was nicht in Erfüllung ging. Die Vollendung ist erst im Laufe des Jahres 1881 in Aussicht.

Grossherzoglich Badische Staatseisenbahnen.

≈(Jahresbericht pro 1879.) Die von der Generaldirection der Badischen Staatsbahnen zu Karlsruhe ausgegebene 39. Nachweisung über den Betrieb der Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen und der unter Staatsverwaltung stehenden Badischen Privatbahnen im Jahre 1879 entnehmen wir die nachfolgenden bemerkenswerthesten Details.

Am Schlusse des Jahres 1878 betrug die Bahnlänge sämmtlicher durch den Badischen Staat betriebenen Bahnen, sowie der zu benachbarten Bahnen gehörigen im Grossherzogthum gelegenen Strecken im Ganzen 1 199,39 km, wovon auf eigentliche Staatsbahnen 1 047,18, auf gepachtete Strecken 49,35 und auf Privatbahnen 102,86 km entfallen. Im Jahre 1879 kamen hinzu Eröffnung der Staatsbahnstrecken Neckargemünd-Eberbach-Jagstfeld einschl. der beiden Abzweigungen bei Neckarelz zur alten Meckesheim-Mosbacher Linie 61,10 km und Grötzingen-Eppingen 40,76 km, sowie durch den Ankauf der Strecke Bruchsal-Bretten 14,89 km, zusammen 116,75 km; hiervon gehen jedoch ab wegen Abbruchs der Schleifbahn zum Mannheimer Hafen 3,14 km und ergiebt sich sonach am Schlusse des Jahres 1879 ein Stand von 1 313 km, nämlich 1 184,04 km Staatsbahnlinien, 26,10 km gepachtete Bahnstrecken (die früher gepachtete 23,25 km lange Linie Freiburg-Altbreisach-Mitte Rheinbrücke ging im Laufe des Jahres in den Besitz des Staates über) und 102,86 km Privatbahnstrecken. Hiervon sind 385,51 km mit doppeltem und 927,49 km mit einfachem Geleise versehen. Rücksichtlich des Landesgebiets ergiebt sich folgende Zusammenstellung: es liegen von den durch den Badischen Staat betriebenen Bahnstrecken einschl. des Badischen Antheils an der Main-Neckarbahn (31,58 km) insgesammt 1 210 km im Gebiete des Grossherzogthums, dann 22,17 km auf Hessischem Gebiete, 24,48 km auf Bayerischem Gebiete, 24,19 km auf Württembergischem, 20,96 km auf Preussischem und 42,78 km auf Schweizerischem Gebiete. Von auswärtigen Bahnen liegen auf Badischem Gebiete: von der Hessischen Ludwigsbahn 10,11 km, von den Württembergischen Bahnen 65,87 km und von Schweizerischen Bahnen 6,90 km, zusammen sonach 82,88 km.

Durch Neubeschaffung von 17 Stück Locomotiven erhöhte sich der Stand der letzteren am Schlusse des Jahres auf 402, wovon 385 Locomotiven mit Schlepptender und 17 Tenderlocomotiven. Auf den Kilometer Bahnlänge sind hiernach $0{,}_{306}$ Locomotiven, nämlich $0{,}_{187}$ Personenzug- und $0{,}_{119}$ Güterzuglocomotiven vorhanden. Der Wagenpark, welcher bei Beginn des Jahres in 1 006 Personenwagen und 5 938 Lastwagen bestand, hat sich bis zum Jahresschlusse auf 1 026 Personen- und 5 985 Lastwagen, im Ganzen von 6 944 auf 7 011 Wagen gehoben. Auf den Kilometer Bahnlänge entfallen $0{,}_{781}$ Personen- und $4{,}_{558}$ Güterwagen und im Ganzen $5{,}_{339}$ Wagen. Die Personenwagen enthalten 41 627 Sitzplätze und die Güterwagen repräsentiren eine Gesammttragfähigkeit von 57 192,25 t.

Das bis Ende 1879 aufgewendete Anlagecapital beziffert sich insgesammt auf 390 088 835 *M.*, wovon 379 262 311 *M.* (327 630 362 *M.* für Grunderwerb, Bau von Bahn und Gebäuden und 51 631 949 *M.* für Transport- und sonstiges Betriebsmaterial) auf die Staatsbahnen und 10 746 524 *M.* (für Grunderwerb, Bau von Bahn und Gebäuden) kommen. Da indess der Aufwand für die während des Jahres in Betrieb genommenen Bahnstrecken im Verhältniss zur Betriebszeit und derjenige für Vollendungsbauten und für die während des Jahres zur Benutzung gelangten Ausrüstungsgegenstände zur Hälfte in Rechnung gezogen werden, so ermässigt sich das der Rentenberechnung zu Grund zu legende Capital auf zusammen 369 405 994 *M.*, wovon für die Staaatsbahnen 358 674 004 *M.* und für die Privatbahnen 10 731 989 *M.*

Der Gesammtbetrag des Betriebsfonds mit 5 969 826 *M.* besteht 1. aus den Geld- und Materialbeständen mit im Ganzen 4 084 034 *M.* und 2. aus den Activresten (über Abzug der Passivreste) mit 1 885 791 *M.*

Die Gesammtzahl der von allen Zügen zurückgelegten Kilometer betrug 7 166 930 gegen 7 022 551 km im Vorjahre. Diese Zahl vertheilt sich: auf die fahrplanmässigen Züge mit 6 879 485 km, nämlich: Schnellzüge 749 611 km, Personenzüge 3 627 188 km, gemischte Züge 774 014 km und Güterzüge 1 728 672 km, sowie auf die gefahrenen Extrazüge, nämlich: Extrapersonenzüge 27 970 km und Extragüterzüge 215 845 km, hierzu sind noch Material- und Arbeitszüge mit 43 630 km beizuschlagen. Im ganzen Jahre wurden mit fahrplanmässigen Schnell- und Personenzügen 37 683 km und mit gemischten Zügen 112 208 km, mit allen zur Personenbeförderung eingerichteten Zügen 149 891 km mehr und mit den reinen Güterzügen 108 457 km weniger gefahren als im Vorjahre. An Nutzkilometern wurden 4 463 093 km gegen 4 364 903 in 1878, mithin 98 190 km im abgelaufenen Jahre mehr zurückgelegt.

Ungeachtet die erhebliche Ausdehnung des Bahnnetzes eher zur Erwartung einer Verkehrszunahme berechtigte, hat sich in der Zahl der im Jahre 1879 im Ganzen beförderten Personen gegen das Vorjahr eine beträchtliche Abnahme ergeben. Dieser Rückgang betrifft mehr die I. und II. Wagenclasse als die III. Classe; in den Fahrten der ermässigten Classen dagegen ist eine bemerkenswerthe Steigerung der Frequenz eingetreten. Die Anzahl der beförderten Personen betrug insgesammt 10 222 708 gegen 10 505 925 Personen in 1878, sonach im Berichtsjahre 283 217 Personen = 2,70 pCt. weniger. Auf die verschiedenen Wagenclassen ausgeschieden wurden in I. Classe 118 881 (in 1878: 131 932) oder 13 051 = 9,89 pCt. weniger, in II. Classe 1 462 417 (1 606 867) oder 144 450 = 8,99 pCt. weniger und in III. Classe 7 958 235 (8 121 893) Personen oder 163 658 Personen = 2,02 pCt. weniger, dagegen in den ermässigten Classen 683 175 (645 233) Personen oder 37 942 Personen = 5,88 pCt. mehr befördert.

Bezüglich der finanziellen Ergebnisse des Personenverkehrs tritt bei der Vergleichung der Ergebnisse des laufenden und des unmittelbar vorhergegangenen Verkehrsjahres ein noch ungünstigeres Resultat zu Tage, als es für die absolute und die relative Dichtigkeit des Verkehrs zu constatiren war. Es betrug nämlich die Einnahme aus dem Personenverkehr zusammen 9 785 735 *M.* und zwar aus dem Binnenverkehr 6 811 570 und aus dem directen Verkehr 2 974 165 *M.* gegen 10 180 093 *M.* (nämlich aus dem Binnenverkehr 6 897 577 und aus dem directen Verkehr 3 282 516 *M.*) im Vorjahre, was mithin pro 1879 ein Weniger von 394 358 *M.* = 3,87 pCt. ausmacht, wovon auf den Binnenverkehr 86 007 *M.* = 1,25 pCt. und auf den directen Verkehr 308 351 *M.* = 9,39 pCt. entfallen. Hiernach kommen auf den Kilometer Bahnlänge 214 021 beförderte Personen (in 1878: 221 552) und 7 934 *M.* (in 1878: 8 614 *M.*)

Das Totalgewicht des Transportes von Gepäck, Expressgut und Milch beziffert sich auf 23 584 t gegen 23 609 t im Vorjahre, mithin auf ein Weniger von 25 t, welches aus dem Gepäcktransport resultirt; es wurden nämlich 717 t Gepäck weniger befördert, während in der Beförderung von Expressgut eine Zunahme von 582 t — c 31 pCt. und bei dem Transport von Milch eine solche von 160 t = c. 5 pCt. eingetreten ist. Die hieraus erzielten Einnahmen belaufen sich auf 772 362 *M.* gegen 802 095 *M.* im Vorjahre oder heuer 29 733 *M.* weniger. Die Einnahme aus dem Transport von Fahrzeugen und Leichen betrug 18 938 *M.* oder 415 *M.* mehr wie in 1878.

Was den Thiertransport betrifft, so ist dem Vorjahre gegenüber im Allgemeinen eine Zunahme zu verzeichnen, welche insbesondere bezüglich der Einnahme zur Geltung kommt. Die Stückzahl der beförderten Thiere war nur 1 102 135 gegen 1 185 685 in 1878, dagegen ergaben die Einnahmen 581 463 *M.* gegen 542 388 *M.* im Vorjahre.

Das gesammte Quantum der frachtpflichtigen Transporte beträgt 3 663 679,0 t gegen 3 411 492,3 t in 1878, was eine Zunahme gegen das Vorjahr von 7,39 pCt. ausmacht. Ausserdem wurden noch 171 308,1 t Betriebsdienstgut (in 1878: 188 001,9 t) befördert. Diese Steigerung der absoluten Beförderungsziffer ist der Hauptsache nach durch die in 1879 stattgehabten umfangreichen Getreidetransporte, theilweise auch durch die Erweiterung des Bahnnetzes und durch die in Folge Ankaufs der Strecke Bruchsal-Bretten für die nach Württemberg über Rheinsheim instradirenden Kohlensendungen geschaffene grössere Transportstrecke herbeigeführt worden. An dem gesammten Transportquantum incl. der Dienstgüter participiren der Binnenverkehr mit 1 072 630,7 t, der directe Verkehr mit 1 839 897,8 t und der Transitverkehr mit 922 458,6 t. Nach den einzelnen Classen ausgeschieden entfallen auf Eilgut 25 720,9 t (gegen 26 258 t in 1878), Stückgut 375 910,5 t (373 504 t) und ermässigte Classen 3 262 047,4 t (3 011 732 t).

Was die finanziellen Ergebnisse des Güterverkehrs betrifft, so macht der Bericht darauf aufmerksam: „dass bei Abschluss der Hauptrechnung pro 1878 einige Abrechnungsergebnisse noch nicht festgestellt waren und solche deshalb auf Grund von Abschätzungen in die genannte Hauptrechnung aufgenommen werden mussten. Die definitiven Ergebnisse wichen aber erheblich von diesen annähernd berechneten Beträgen ab, und kamen in Folge dessen namhafte, das Jahr 1878 betreffende Schuldposten in der 1879er Rechnung zur Verausgabung. Um zu richtigen Schlüssen zu gelangen, fiel es daher nöthig, statt der conform der Haupt-

rechnung aufgeführten Ergebnisse des Güterverkehrs die wirklichen, den transportirten Gewichtsmengen beider Betriebsjahre entsprechenden Einnahmen für die folgenden Vergleichungen zu Grunde zu legen." Diese wirklichen Transportgefälle aus dem Güterverkehr betrugen zusammen 15 533 041 ℳ gegen 14 563 676 ℳ in 1878, was für heuer ein Mehr von 969 365 ℳ = 6,66 pCt. ausmacht. Hiervon entfallen auf den internen Verkehr 4 792 292 ℳ (gegen 4 472 307 ℳ in 1878) oder 319 985 ℳ = 7,15 pCt. mehr, auf den directen Verkehr 10 317 833 ℳ (gegen 9 690 262 ℳ in 1878) oder 627 571 ℳ = 6,48 pCt. mehr und auf die Nebengebühren 422 916 ℳ (gegen 401 107 ℳ in 1878) oder 21 809 ℳ = 5,44 pCt. mehr. Auf jeden Kilometer Bahnlänge wurden durchschnittlich 211 664 t (gegen 204 351 t in 1878) oder 7 313 t mehr und 12 472 ℳ (in 1878: 12 240 ℳ) oder 232 ℳ = 1,90 pCt. mehr Ertrag erzielt. Das bezüglich der kilometrischen Einnahme gegenüber der Gütereinnahme im Ganzen sich ergebende ungünstigere Erträgniss hat zu einem sehr wesentlichen Theil darin seine Ursache, dass der Verkehr der neu hinzugetretenen Strecken Grötzingen-Eppingen und Neckargemünd-Eberbach-Jagstfeld beträchtlich hinter der durchschnittlichen Frequenz und dem Ergebniss des gesammten Bahnnetzes zurückgeblieben ist. Die auf einen Tonnenkilometer — die Gesammtzahl der gefahrenen frachtpflichtigen Tonnenkilometer beziffert sich auf 263 602 721 gegen 243 142 847 in 1878 oder auf ein Mehr von 20 459 884 = 8,41 pCt. — entfallende Einnahme beträgt incl. der Nebengebühren 5,89 ₰ gegen 5,99 ₰ im Vorjahre, mithin gegen letzteres 0,10 ₰ weniger, was wiederum auf das im Betriebsjahre zu verzeichnende Anwachsen des Wagenladungsverkehrs zurückzuführen ist. Wird die durchschnittliche Belastung einer Achse mit dem durchschnittlichen Frachtwerth eines Tonnenkilometers vervielfacht, so ergiebt sich pro 1879 eine Durchschnittsbelastung pro Achse von 1,68 t (1,62 t in 1878), ein Durchschnittsfrachtwerth pro Tonne von 5,89 ₰ (5,99 ₰) und ein desgl. pro Achse von 9,90 ₰ (9,70 ₰).

Ausser den aus dem Personen- und Güterverkehre erzielten Einnahmen von 26 709 476 ℳ (gegen 26 125 079 ℳ in 1878) wurden noch für Wagenmiethen 498 296 ℳ, für Fahrbetriebskostenersatz auswärtiger Bahnen 144 566 ℳ, für Leistungen für die Reichspostverwaltung 295 217 ℳ und für Pacht, Miethe, Erlös aus altem Material 866 729 ℳ erzielt, so dass sich die gesammten Einnahmen auf 28 514 284 ℳ oder pro Kilometer Bahnlänge auf 22 896 ℳ belaufen, während dieselben im Vorjahre 27 865 355 ℳ oder pro Kilometer Bahnlänge 23 420 ℳ betrugen. Die Gesammteinnahmen haben sonach eine Steigerung von 648 929 ℳ = 2,33 pCt. erfahren.

Die Gesammtausgaben betrugen 16 922 093 ℳ oder 13 588 ℳ pro Bahnkilometer, sind sonach gegen das Vorjahr mit 17 114 405 ℳ (pro Kilometer Bahnlänge 14 384 ℳ) um 192 312 ℳ oder 1,12 pCt. zurückgegangen. Von denselben entfallen auf die Allgemeine Verwaltung 1 401 947 ℳ, auf Bahnaufsicht und Bahnerhaltung 3 863 249 ℳ, auf Verkehrs- und Commercieller Dienst 6 198 959 ℳ und auf Zugförderungs- und Werkstättendienst 5 457 936 ℳ. Von der Bruttoeinnahme absorbiren die Ausgaben 59,34 pCt. gegen 61,42 pCt. im Vorjahre.

Der Einnahmeüberschuss beziffert sich auf 11 592 191 ℳ gegen 10 750 950 ℳ in 1878, hat sonach im Betriebsjahre um 7,82 pCt. zugenommen; auf den Kilometer Bahnlänge ergiebt derselbe 9 308 ℳ gegen 9 036 ℳ im Vorjahre. Von dem obenerwähnten Anlagecapital von 369 405 994 ℳ repräsentirt derselbe eine Verzinsung von 3,14 pCt. gegen 3,07 pCt. in 1878.

Italienische Correspondenz.

Ueber das Resultat der Untersuchungen und Arbeiten der Italienischen Eisenbahnenquêtecommission, welcher, wie wir mitgetheilt haben, eine weitere Frist bis zum 1. April d. J. für die Fertigstellung ihres Berichtes gewährt worden ist, bringt der „Monitore delle Str. f." einige vorläufige Mittheilungen. Danach soll von der Commission, wenn nicht mit Einstimmigkeit, so doch mit grosser Majorität die Resolution gefasst sein, „dass dem Privatbetriebe der Eisenbahnen der Vorzug zu geben sei vor dem Staatsbetriebe." Der „Monitore" pflichtet dieser Resolution vollständig bei und sagt, dass diese Entscheidung den wirklichen Bedürfnissen und Bestrebungen der Italienischen Nation sowohl als den gegenwärtigen Verhältnissen in Italien am besten entspreche. Der Staat soll dabei im Besitz der Eisenbahnen bleiben und ausserdem soll ihm ein weitgehender Einfluss namentlich auf die Gestaltung der Tarife, sowie auf die Feststellung der Fahrpläne eingeräumt werden. Bis zu welcher Grenze die Einwirkung des Staates indessen gehen soll, darüber verlautet noch nichts.

Weiter wird noch die Eintheilung der Italienischen Eisenbahnen in zwei oder mehrere Netze besprochen. Die Commission scheint nach dem Vorschlage von Depretis der Theilung nach der Längenrichtung des Landes den Vorzug zu geben und wird diese Theilung als die rationellste bezeichnet sowohl in politischer Beziehung, als mit Rücksicht darauf, dass die commercielle Bewegung von Norden nach Süden geht, während anderseits auch zu beachten ist, dass für die beiden so gebildeten Netze aus ihrer langgestreckten Form sich grosse Schwierigkeiten für den Betrieb ergeben. Es werden ferner auch schon Vorschläge gemacht für eine auf diese Art der Theilung des Italienischen Eisenbahnnetzes basirte Organisation der Verwaltung der Eisenbahnen. In Florenz, dem Eisenbahnmittelpunkte Italiens, wo jetzt schon zwei Eisenbahndirectionen, die der Römischen und die der Südbahnen, ihren Sitz haben, sollen die Generaldirectionen für beide Netze, in welche das Italienische Eisenbahnsystem zerlegt würde, etablirt werden, während untergeordnete Betriebsdirectionen sich in anderen Städten des Königreichs, wie etwa in Turin, Verona, Neapel, Foggia etc. befinden würden.

Dies Alles sind indess nur vorläufige Mittheilungen aus dem noch in Arbeit befindlichen Berichte der Enquêtecommission; man sieht aus diesen Besprechungen nur, dass diese Commission eine sehr gründliche Umgestaltung der gegenwärtigen Eisenbahnverwaltungsverhältnisse für erforderlich erachtet. Inwieweit die massgebenden Factoren den Ansichten der Commission beipflichten werden, muss abgewartet werden.

Die Verwaltung der Oberitalienischen Eisenbahnen hat bei dem Minister der öffentlichen Arbeiten die Genehmigung nachgesucht, schon jetzt alles Betriebsmaterial bestellen zu dürfen, welches für die Jahre 1881 und 1882 beschafft werden muss. Es sollen in dem Etat für 1881 die Kosten für die Beschaffung von 24 Locomotiven, 50 Personenwagen und 1 040 Güterwagen, für 1882 die Kosten für 25 Locomotiven, 70 Personen- und 720 Güterwagen vorgesehen werden.

Die Lieferung aller Wagen und eines Theiles der Locomotiven soll der Italienischen Industrie übertragen werden; die Lieferungstermine sollen weit hinausgeschoben werden, um auch den noch in der Einrichtung begriffenen neuen Etablissements die Möglichkeit zur Theilnahme an den Lieferungen zu gewähren. Ausserdem will die Verwaltung von ihrer bisherigen Praxis, den Lieferanten der Fahrzeuge die zu letzteren gehörigen Räder und Federn besonders zu liefern, abgehen und künftig den Wagenfabrikanten auch die Beschaffung dieser Gegenstände überlassen.

Um den häufigen Unfällen, welche bei dem Betrieb der Dampftramways in letzterer Zeit vorgekommen, zu begegnen, hat der Director der anonymen Gesellschaft für die Tramways Como-Fino-Saronno und Fino-San Pietro Martire die Genehmigung zur Errichtung einer Telegraphenleitung zwischen Saronno und Como nachgesucht. Man kann aus dieser Mittheilung die Lehre ziehen, dass die Vereinfachung, welche der „Secundärbetrieb" zulässt, doch auch ihre Grenzen hat, da man hier seitens der Tramwayverwaltung eine telegraphische Verbindung für die Betriebssicherheit nothwendig erachtet.

Eisenbahn-Seeverbandsverkehr. Am 20. Januar cr. traten in Mailand Vertreter der wichtigsten Italienischen Eisenbahnverwaltungen und der Seefahrtsgesellschaften Rubattino und Florio zu einer Conferenz zusammen, um über die Einrichtung eines Eisenbahn-Seeverbandsverkehres zu verhandeln. In diesen Verbandsverkehr sollen die wichtigsten Landungsplätze Siciliens, Sardiniens, der Levante, Indiens etc., ebenso auch die Stationen der Sardinischen Eisenbahnen einbezogen werden und soll derselbe sowohl für Personen als für Güter eingerichtet werden. Man erwartet von diesem Verbandsverkehre bei entsprechend günstigen Tarifbestimmungen wesentliche Vortheile besonders für die Häfen von Genua und Venedig und hofft, dass durch denselben der Transitverkehr für Italien belebt werde. Zwischen den Conferirenden ist auch bereits soweit Einverständniss erzielt, dass zu hoffen ist, der neue Verkehr werde noch im laufenden Jahre ins Leben treten.

Die Lieferung von 690 montirten Achsen wurde seitens der Verwaltung der Oberitalienischen Eisenbahnen der Firma Krupp übertragen, desgleichen die Lieferung von 30 Locomotivkesseln den Firmen Ansaldo (14 Kessel), Henschel & Sohn in Cassel (4 Kessel), Hannoversche Maschinenbauanstalt (6 Kessel), Cerimedo in Mailand (6 Kessel).

Gotthardbahn.

—st.— **96. Monatsbericht.** I. Grosser Tunnel. Am letzten November 1880 war der Stand der Arbeiten Folgender (in laufenden Metern):

Nordseite (Göschenen): Richtstollen (7 744,7), Erweiterung der Calotte (7 704,7), Sohlenschlitz (6 736,9), Strosse (5 719,8), Vollausbruch (4 704,0), Gewölbmauerwerk (6 957,4), östliches Widerlager (4 709,0), westliches Widerlager (5 068,3), Wasserabzugscanal (4 616,0), vollständiger Tunnel (4 616,0).

Südseite (Airolo): Richtstollen (7 167,7), Erweiterung der Calotte (7 167,7), Sohlenschlitz (6 294,0), Strosse (5 627,4), Vollausbruch (4 944,0), Gewölbmauerwerk (6 866,5), östliches Widerlager (5 301,3), westliches Widerlager (5 180,0), Wasserabzugscanal (4 964,0), vollständiger Tunnel (4 865,7).

Auf beiden Seiten zusammen waren durchschnittlich 2 937 Arbeiter beschäftigt; die bis jetzt ausgeführten Arbeiten repräsentiren einen Werth von 50 985 235 Frcs.

Werkplatz Göschenen. An der Calotte ist im Berichtsmonate Nichts geschehen, der Sohlenschlitz jedoch um 238,2 und die Strosse um 123,7 m vorgerückt. Bei der druckhaften Stelle zwischen Prof. 2766 und 2838,5 wurde mit dem Aushub für den

13. Gewölbering begonnen: an der schlimmen Mittelpartie ist man mit dem ersten Verkleidungsring bis zur halben Höhe gekommen. Wegen zu geringer Breite des Sohlenschlitzes zwischen 4 700 und 5 500 muss dort der Transport noch durch Pferde geschehen, dagegen verkehren die Locomotiven bis zu 4 700 und zwischen 5 500 und 6 800. Die mittlere Temperatur der Luft, 6 000 und 7 000 m vom Portal entfernt, betrug 30,5° C., und wurde ein Maximum von 33,0° beobachtet.

Werkplatz Airolo. Auch auf dieser Seite ist an der Calotte nicht gearbeitet worden. Sohlenschlitz und Strosse weisen Fortschritte von 169,6 bezw 76,8 m auf. Die mittlere Temperatur der Luft war 30,4° C.

II. Zufahrtslinien. Durch die ausnahmsweise günstigen Witterungsverhältnisse des Novembers nahmen die Arbeiten im Freien einen beträchtlichen Fortgang, welcher ohne den frühzeitigen Wegzug einer bedeutenden Anzahl Italienischer Arbeiter noch grösser gewesen wäre. Bei sämmtlichen Tunnels, mit Ausnahme von 12, sind die Richtstollen durchgeschlagen. Am Pfaffensprungtunnel ist das Gestein auf beiden Angriffsseiten fortwährend sehr hart; es wurden im November auch nur 18,0 bezw. 49,0 m Fortschritte erzielt. Der Richtstollen des Ceneretunnels jedoch ist auf der Südseite (Handbohrung) um 34,0 m, auf der Nordseite (Maschinenbohrung) um 94,0 m vorgerückt. Auch die Erweiterungs- und Ausmauerungsarbeiten haben hier ein befriedigendes Resultat ergeben.

Ende November waren hergestellt von den Erdarbeiten 78 pCt., von den Kunstbauten 74 pCt. In der Strecke Airolo-Biasca ist das definitive Geleise in einer ungefähren Länge von 2 400 m gelegt; von der Station Flüelen weg sind etwa 4 km Geleise provisorisch aufgebracht. Auf den beiderseitigen Zufahrtslinien waren im Berichtsmonat durchschnittlich 9 991 Arbeiter beschäftigt, um 1 722 weniger als im Vormonat.

Russische Correspondenz.

St. Petersburg, Januar 1881. (Exploitation Russischer Eisenbahnen. Kosten der Bender-Galatzbahn. Ministerialverfügung. Bender-Galatzbahn. Beschlüsse über Monopolisirung. Betriebsergebnisse.)

Die theure Exploitation der Russischen Eisenbahnen. In den letzten Tagen des Novembers v. J. hielt Ingenieur Karl Huber, der ehemalige Betriebsdirector der Charkow-Nicolejewer Eisenbahn, in einer öffentlichen Versammlung der Gesellschaft zur Unterstützung von Industrie und Handel einen von derselben mit höchster Sympathie aufgenommenen Vortrag über die Ursachen des unbefriedigenden Zustandes und der geringen Erträgnisse der Russischen Eisenbahnen. Der Berichterstatter bewies factisch, dass die bestehenden Anordnungen des Ministeriums der Communicationen auf den verschiedenen Bahnen eine jährliche ganz überflüssige Mehrausgabe verursachen, welche in ihrer Gesammtheit auf allen Russischen Bahnen bis zu 10 Millionen Rubel sich beläuft. Es sind auch solche Fälle vorgekommen, dass das Ministerium zur quasi Erweiterung des Betriebs ganz überflüssige Summen angewiesen hat. So z. B. wurden vor kurzer Zeit der Charkow-Nicolajewer Bahn zur Erneuerung ihres Rollmaterials und überhaupt zur Vergrösserung ihrer Transportfähigkeit 26 Millionen Rubel angewiesen, während hierzu 8 Millionen Rubel ganz genügend gewesen wären. Die in der Versammlung anwesenden Wegecommunicationsingenieure und Beamten aus dem betreffenden Ministerium widersprachen den Behauptungen des Berichterstatters nicht.

Kosten der Bender-Galatzbahn. Die „Stimme" theilt mit, dass am 2. Januar die Rechnungscommission für Lieferungen und Contracte des letzten Krieges die endgiltige Abrechnung über den Bau der Bender-Galatzbahn fertig gestellt habe. Laut Rechnung des Erbauers kommen diesem für den Bau der Bahn ohne Rollmaterial 19 903 160 Creditrubel von der Krone zu, von welcher Summe er bereits 17 032 052 Rbl. bekommen hat. Laut Rechnung der Commission kommen ihm aber nur 14 029 454 Rbl. zu und ausserdem noch 307 657 Rbl., sobald er die Kaufbriefe mit den ehemaligen Grundbesitzern vorlegt; im Ganzen also 14 337 111 Rbl., um 5 566 049 Rbl. weniger, als der Erbauer verlangt und um 2 694 941 Rbl. weniger, als die demselben bereits ausgezahlte Summe beträgt. Hauptursache dieser Differenz in den Rechnungen soll, wie wir gehört haben, die Abschätzung der Erdarbeiten sein. Der Preis derselben ist durch den Contract auf 3 Rbl. 50 Kop. pro Kubikfaden festgesetzt. Die zur Vollendung des Baues nöthige Anzahl Kubikfaden ist aber im Contract folgendermassen bestimmt: Die Vermehrung der Erdarbeiten findet unter der Voraussetzung statt, dass 600 Kubikfaden auf die Werst kommen, wobei von den 250 Werst Projectlänge der Bahn 100 Werst ein Gefälle von nicht mehr als $0_{,010}$, 120 Werst ein Gefälle von nicht mehr als $0_{,015}$ und die letzten 30 Werst ein solches von nicht mehr als $0_{,018}$ haben dürfen. Für den Fall, dass die wirkliche Länge der Bahn 250 Werst überschreitet, darf die Ausdehnung der Gefälle proportional obiger Rechnung vergrössert werden. Wenn aber aus der Zahl der 120 Werst mit $0_{,015}$ Maximalgefälle und 30 Werst mit $0_{,018}$ Maximalgefälle, zusammen 150 Werst, Alles oder ein Theil mit Gefälle von nicht mehr als $0_{,010}$ ausgeführt würde, so wird für eine solche Strecke die Verrechnung nicht auf 600 Kubikfaden pro Werst gemacht, sondern auf Grundlage der laut Regierungsvoruntersuchungen auf diese schwierigeren Werste ausgerechneten Anzahl Erdarbeiten. Die letzte Ausrechnung ergab im Mittel 8 000 Kubikfaden pro Werst und soll die Abrechnung mit dem Erbauer Poljakow, unabhängig davon, ob in Wirklichkeit mehr oder weniger Arbeiten auf der betreffenden Strecke geleistet worden sind, auf Grundlage dieser Zahl gemacht werden. (!) — Die Abrechnungen des Erbauers fanden selbstverständlich auf Grundlage der zweiten Hälfte dieses Contractpunktes statt und wurden die Erdarbeiten verrechnet, als wären ihrer auf der ganzen Strecke 8 000 Kubikfaden pro Werst. Die Rechnungscommission fand es unmöglich, dies anzuerkennen, vor Allem weil die Bahn gar nicht nach oben erwähnten Regierungsvoruntersuchungen gebaut worden ist, sondern in einer ganz andern, weniger Erdarbeiten erfordernden Richtung, wodurch die Bahn um 30 Werst länger geworden ist. In Folge dessen nahm die Controlcommission die Anzahl wirklich ausgeführter Erdarbeiten, welche nach dem vom Erbauer aufgestellten Profil der Bahn berechnet waren, zur Grundlage ihrer Rechnung. — Der Erbauer hat nun das Recht, in 6 wöchentlichem Termin gegen die Ausrechnungen der Commission seine Entgegnungen anzuführen und erst nach Beurtheilung dieser erfolgt durch die Commission die endgiltige Entscheidung. Darum wäre es verfrüht, wollten wir heute schon über die Kosten des Baues der Bender-Galatzbahn ein Urtheil fällen. Eins können wir nur nicht unterlassen noch zu erwähnen, d. h. die Unklarheit im Contract, welche eine verschiedenartige Deutung desselben zulässt. Bei solcher Ordnung ist es stets die Regierung, welche den materiellen Verlust trägt und dabei dennoch sich den Vorwürfen Vieler nicht entziehen kann, als wäre sie in ihren Beziehungen zu den Contrahenten zu scharf vorgegangen. Zur Vermeidung solcher unklaren Contracte würde es sich wohl empfehlen, die Redaction derselben stets practischen Juristen, wie sie als Rechtsbeistand in jedem Ressort dienen, anzuvertrauen.

Ministerialverfügung über die Neuaufnahme von Eisenbahnbeamten in den Dienst nach Abbüssung einer vom Gericht verhängten Strafe. Im „Regierungsanzeiger" wurde Ende December vorigen Jahres folgendes Circular des technischen Inspectionscomités der Eisenbahnen an die Verwaltungsräthe und Betriebsdirectoren der Bahnen veröffentlicht: „Der Inspector einer der Bahnen hat sich an's Comité gewandt mit der Bitte um Entscheidung der Frage: Dürfen Eisenbahnbeamte, welche einer thatsächlichen Bestrafung durch das Gericht unterworfen gewesen sind, wieder von Neuem in den Eisenbahndienst aufgenommen werden? Die Nothwendigkeit der Entscheidung dieser Frage könnte auch auf andern Bahnen eintreten; darum hält das Comité es für nothwendig, auf Befehl des Ministers zu erklären, dass Persönlichkeiten, welche vom Gericht bei Eisenbahnunglücksfällen schuldig gesprochen waren und ihre Strafe erlitten haben, nicht bedingungslos von einer Neuaufnahme in den Dienst zurückgewiesen werden sollen, falls selbstverständlich eine solche nicht durch das Gericht selbst etwa verboten worden ist. Aber bei der Neuaufnahme solcher Beamten in Stellungen, von denen die Sicherheit des Betriebes der Bahn abhängt, müsse man äusserst vorsichtig zu Werke gehen und mit Rücksicht auf den Grad der Schuldigkeit, für welche sie zur gerichtlichen Verantwortung gezogen waren, sie einer längeren oder kürzeren Probezeit vor der definitiven Anstellung auf solchen Posten unterwerfen." — Der grosse Mangel an tüchtigen, geschulten und gewissenhaften Bahnbeamten rechtfertigt dieses eigenthümliche, fast etwas naiv gehaltene Regierungscircular. Ohne dasselbe würden die Betriebsverwaltungen ganz ebenso verurtheilte Beamte nach erlittener Strafe anstellen, wenn das Urtheil des Gerichts es nicht ausdrücklich verbietet und sie sonst keine Besseren fänden. Die Probezeit vor definitiver Anstellung sichert den Betrieb doch in keiner Weise. Oder könnte etwa ein Stationsvorstand, der „Probe" dient, weniger leicht Unglück anrichten, als Einer, der fixen Gehalt hat?!

Bender-Galatzbahn. In der jüngsten Generalversammlung der Actionäre der Südwestbahnen wurde unter Anderem der eigenthümliche Beschluss gefasst, den Verwaltungsrath zu bevollmächtigen, an die Regierung eine Eingabe zu machen mit der Bitte um Erlaubniss, den Betrieb auf der Bender-Galatzbahn völlig einzustellen oder, falls die Regierung das nicht zulassen sollte, wenigstens die Betriebsbedingungen vereinfachen zu dürfen. Dieser Entschluss soll, wie man sagt, aus zwei Gründen gefasst sein: 1. weil der Betrieb durchaus nicht auf seine Kosten kommt und 2. weil er wegen des ganz erbärmlichen Baues der Bahn gefährfährlich ist.

Beschwerde über Monopolisirung. Die „Neue Zeit" lässt sich telegraphiren, dass die Charkowsche Kaufmannschaft, welche Frachten per Bahn versendet, an den Verkehrsminister eine Collectivbeschwerde gegen die Verwaltung der Charkow-Nicolajewer Bahn gerichtet habe. In dieser Beschwerde werde darüber geklagt, dass die Bahnverwaltung den Juden Warschawski und Karebski das Monopol überlassen habe, ihre Frachten mit Uebergehung jeglicher Reihenfolge zu befördern. — Sollte dies Gerücht

sich wirklich bestätigen, so können wir nächstens auch erwarten, dass die Bahnen nur führen werden, wen und was sie wollen.

Die vom statistischen Comité des Russischen Ministeriums der Wegecommunication veröffentlichten Einnahmeziffern der russischen Bahnen pro 1880 (incl. November) liegen jetzt vor. Aus diesen ergiebt sich, dass die Einnahme auf dem ganzen Russischen Eisenbahnnetze um ca. 14 pCt. gegen das Jahr 1879 gefallen ist; das ist die Durchschnittsziffer. Bei einzelnen Gesellschaften beträgt der Rückgang der Einnahmen mehr als 30 pCt. Am schlimmsten sieht es in dieser Beziehung mit den südwestlichen Russischen Bahnen aus, bei denen der Rückgang der Einnahmen gegen 1879 im Durchschnitt ca. 25 pCt. beträgt. Aehnlich, wenn auch nicht ganz so schlimm, haben sich die Einnahmeverhältnisse der Rybinsk-Bologoye-Eisenbahn in den letzten Jahren gestellt. Die Russische Regierung hat den Gesellschaften, deren Prioritäten sie nicht garantirt hat, vielerlei Unterstützungen gewährt, um dieselben vor dem gänzlichen Ruin zu bewahren. Es wird aber dennoch nicht zu vermeiden sein, dass einzelne Eisenbahngesellschaften in Kurzem in Liquidation treten; man nennt als solche die Losowo-Sebastopol-Eisenbahn, die Linie Rjaschsk-Wiasma, die Rybinsk-Bologoye-Eisenbahngesellschaft.

Pferdebahnen in England.

Bei der Bedeutung, welche die Pferdebahnanlagen in Deutschland gewonnen haben und noch weiter zu gewinnen bestimmt sind, hat es auch ein grosses praktisches Interesse, die Entwickelung der Pferdebahnen auch in anderen Culturländern zu verfolgen. Eben jetzt hat nun die Wichtigkeit der Tramwege für den städtischen und vorstädtischen Verkehr die Britische Regierung veranlasst, dem Parlamente einen Ausweis zu überreichen, welcher sich auf das am 30. Juni 1880 verflossene Jahr bezieht. Wir erfahren aus diesem Bericht, dass 368 Englische Meilen oder 592 km Pferdebahnen sich im Betriebe befinden, welche 5 453 579 £ (111 413 892 M.) — der Kilometer gleich 188 167 M. — gekostet und im Personenverkehr 26 712 931 M. oder für jeden Passagier 35,435 ₰ eingebracht haben. In den 3 Hauptabtheilungen des Vereinigten Königreichs waren

		England	Schottland	Irland	zusammen
im Betriebe	Miles	269¼	50¼	48½	368
davon doppelseitig	„	130½	38½	27	196
Anlagekosten pro Mile	£	14 681	16 774	13 563	14 819
Anlagekosten insges.	£	3 952 877	842 899	657 803	5 453 579
und zwar für					
Linien und Werke	£	3 195 356	579 617	545 756	4 320 729
Pferde	„	324 225	83 115	41 635	448 875
Maschinen	„	3 614	—	—	3 614
Wagen	„	227 019	44 246	32 534	303 799
Rechts-, Parlaments- und andere Kosten	„	202 663	135 921	37 878	376 462
Das Capital ward aufgebracht d. Antheilscheine	„	2 198 483	471 976	595 196	4 265 655
durch Obligationen u. Anleihen	„	1 008 154	358 920	58 940	1 426 014
zusammen	£	4 206 637	830 896	654 136	5 601 668

Unvollendete Tramwege sind hierin nicht begriffen. Der auffallend hohe Betrag der Obligationen in Schottland erklärt sich dadurch, dass die Glasgower Stadtcorporation mit 250 344 £ und das Polizeiamt von Dundee mit 46 692 £ wirkliche Besitzer der dortigen Anlagen sind, während als Actiencapital nur der Aufwand der Pächter zu Buche steht.

Aus der Thatsache, dass die Pferdebahnen ausser dem Personenverkehr fast keinerlei Quelle des Einkommens haben, während doch manche Packetbeförderungsanstalt recht gute Geschäfte macht, leitet der „Economist“ die Mahnung her, dass auf diesen Betriebszweig mehr Werth gelegt werden müsse. Ohne erhebliche Mehrausgaben zu verursachen und ohne dass die Mitfahrenden beunruhigt würden, liesse sich die Packetbeförderung auf Trambahnen mit Nutzen einführen. Es betrugen die Einnahmen

der Pferdebahnen	in	England	Schottland	Irland	zusammen
aus Personenverkehr	£	949 283	233 608	125 223	1 308 114
„ Packetbeförderung u. dgl.	„	481	493	157	1 131
„ Güterverkehr u. dgl.	„	1 821	320	16	2 157
verschiedene	„	20 928	6 293	4 310	31 531
zusammen	£	972 513	240 714	129 706	1 342 933
dagegen die Ausgaben					
für Bahn und Anlagen	£	50 417	8 370	6 679	65 466
„ Locomotivnutzung	„	272	2 917	—	3 189
„ Gespanne	„	353 531	95 536	52 439	501 506
„ Ausbesserung und Erneuerung der Wagen	„	36 370	8 206	4 371	48 947
„ den Betrieb	„	245 542	26 251	27 328	290 121
„ allgemeine Unkosten	„	126 744	53 559	14 562	193 865
zusammen	£	812 876	194 839	105 379	1 113 094
Ueberschuss	„	159 637	45 875	24 327	229 839

Bei weitem der höchste Ausgabeposten ist der für Pferdehaltung. Die Gesellschaften haben also ein starkes Interesse an der Auffindung eines wohlfeileren und für den eigenthümlichen Betrieb der Pferdebahn doch passenden Motors; dessen Einführung würde auch der Grausamkeit ein Ende machen, mit der die Zugpferde durch das häufige Anhalten zu oftmaligem Ingangsetzen des Wagens gezwungen werden. Das Betriebsmaterial besteht aus

	in England	Schottland	Irland	zusammen
Maschinen Stück	7	10	—	17
Pferden „	8 888	2 264	1 240	12 392
Wagen „	1 114	281	185	1 610
Die Wagen legten einen Weg zurück von				
ingesammt Miles	17 510 194	3 833 309	2 498 497	23 842 000
od. durchschn. „	15 306	13 642	13 505	14 809
und brachten eine Bruttoeinnahme von				
durchschnittlich £	850	856	701	834
Die Zahl der beförderten Personen war				
im Ganzen	118 218 415	42 569 273	12 279 415	173 067 103
pro Mile der Linien	439 473	851 385	253 184	470 291
und die Gesammteinnahme auf den Kopf				
durchschnittlich Pence	1,97	1,36	2,53	1,86

Durch den Ueberschuss verzinste sich das Anlagecapital in England mit 4,04, in Schottland mit 5,44 und in Irland mit 3,70, im Vereinigten Königreiche überhaupt mit 4,21 pCt. An der Herabdrückung der Rente haben die Entschädigungen für Verletzung von Personen einen Antheil. Die Londoner und die nördliche Metropolitanbahn hatten je 4 000 und mehr Pfund Sterling zu vergüten, und im Ganzen verloren auf solche Weise die Trambahnen Englands 1,15, Schottlands 0,29 und Irlands 0,31 pCt. ihrer ganzen Ausgabe — genug, um namentlich bei engen Durchfahrten den Kutscher, beim Einsteigenlassen den Schaffner und bezüglich des Strassenverkehrs die Polizei zu scharfer Wachsamkeit zu veranlassen.

Der „Economist“ prophezeit den Tramwegen eine ansehnliche Zukunft, vorausgesetzt, dass sie verständig und in blühenden Bezirken angelegt werden. Um sie noch beliebter und nützlicher zu machen, wäre eine fernere Vereinfachung und in manchen Fällen eine Verringerung des Fahrgeldes nothwendig, welche durch billigeren Betrieb wieder eingebracht werden kann. Uebrigens haben die Pferdebahngesellschaften in ihrer verhältnissmässig kurzen Existenz eine Fähigkeit, sich den Bedürfnissen des Publikums anzubequemen, und eine wohlthuende Gefälligkeit gezeigt, die den Englischen Eisenbahndirectoren als Muster in mehr denn einer Hinsicht vorgehalten wird.

Präjudizien.

v. O. **Haftpflicht. Auch die besondere Eile der zur Bewältigung des Eisenbahnbetriebes erforderlichen Arbeiten und die Begehung eines gefährlichen, im Interesse der raschen Diensterfüllung zu wählenden Weges, gehören zu den besonderen Gefahren des Eisenbahnbetriebes.** Kläger ist am 5. December 1877 im Dienste der Beklagten verletzt worden; er hatte eine Kiste, welche mit einem Güterzuge versandt werden sollte, nach der Abladestelle gebracht und musste, um seine Pflicht, die Laterne in dem ankommenden Zuge anzuzünden, erfüllen zu können, eiligst in den Güterschuppen zurückkehren. Der nächste Weg führte ihn bei einem stillstehenden, mit eisernen Röhren beladenen Eisenbahnwagen vorbei, an welchem Arbeiter mit dem Abladen beschäftigt waren. Als er dort vorbeiging, fiel eine eiserne Röhre herab und verletzte ihn. Das Reichsgericht verneinte die Anwendbarkeit des Haftpflichtgesetzes auf Grund der thatsächlichen Feststellungen, sprach aber dabei folgende Rechtssätze aus: „Das Abladen eines stillstehenden Eisenbahnwagens kann, von besonderen, hier nicht vorliegenden Umständen abgesehen, nicht zum Eisenbahnbetriebe im Sinne der mit diesem Betriebe verbundenen eigenthümlichen Gefahren gerechnet werden. Dasselbe gilt von dem Transport einer mit der Bahn zu versendenden Kiste nach der Verladungsstelle und der Rückkehr von dieser Arbeit. Es kann daher hier nur der Zweifel entstehen, ob der Kläger deshalb, weil er eiligst nach dem Güterschuppen hat zurückkehren müssen, um die ihm obliegende Arbeit in Betreff der Erleuchtung des ankommenden Zuges rechtzeitig verrichten zu können, Gefahren ausgesetzt gewesen ist, welche mit der eigenthümlichen Gestaltung des Eisenbahnbetriebes im Zusammenhange stehen. Nun kann allerdings die durch die Regelmässigkeit des Eisenbahnverkehrs gebotene Eile bei einer Arbeit die Anwendung des § 1 l. c. rechtfertigen, allein es muss dann der Unfall mit der Eile in einem ursächlichen Zusammenhange stehen. Ein solcher ist hier nicht vorhanden. Das Herabfallen der Röhre war von der Eile des Klägers nicht abhängig. — Man könnte zu Gunsten des Klägers geltend machen, derselbe sei, um den Eisenbahnverkehr nicht aufzuhalten, genöthigt gewesen, den nächsten Weg einzuschlagen, obgleich derselbe besonders gefährlich gewesen sei; wenn er in Folge der Gefährlichkeit dieses Weges verunglückt wäre, so lägen die Voraussetzungen aus § 1 des Gesetzes vom

7. Juni 1871 vor. Nun muss nach dem Ergebnisse der Beweiserhebung anerkannt werden, dass der Kläger richtig gehandelt hat, wenn er den von ihm eingeschlagenen Weg wählte, allein es lässt sich nach den Verhandlungen nicht annehmen, dass dieser Weg ein besonders gefährlicher gewesen." (Erk. d. V. Civ.-Sen. d. Reichsger. v. 13. October 1880 in S. d. Berlin-Stettin. Eis.-Ges. wider den Arbeiter P. in Seelow; Braun & Blum, Annalen Bd. II. S. 566 fl.)

Literatur.

F. W. **Die Leipzig-Dresdener Eisenbahn, ein Werk Friedrich List's.** Mit einer Karte des 1833 von List entworfenen Deutschen Eisenbahn-Systems. Von Niedermüller. Leipzig, Verlag von Fr. Wilh. Grunow 1880.

Mag man List vom Standpunkte wirthschaftlicher Partei verdammen oder erheben, — nur eines kann das Gefühl sein, welches jeden Leser dieser kurzen, anregend geschriebenen Broschüre ergreifen muss. Es ist dies das Gefühl des Mitleids mit dem Schicksal des eigenartigen Mannes, der seine ganze Existenz an das Gelingen eines Planes setzte, welcher dazumal als Hirngespinst erschien und heute Wirklichkeit ist. Ein deutsches Eisenbahnnetz! das war List's grosses Ziel; dazu kam er aus Nordamerika wieder herüber, wo er sich bereits eine einträgliche Stellung begründet hatte; dafür opferte er jahrzehntelang Arbeit, Zeit und Geld. Wie er es endlich nach unsäglichen, heute unbegreiflich erscheinenden Widerwärtigkeiten zur Gründung der ersten Actiengesellschaft für Eisenbahnen, zum Ausbau der ersten grösseren Eisenbahnlinie Deutschlands, Leipzig-Dresden, gebracht und wie er schliesslich den erwarteten und auch wohl verdienten Lohn nicht gefunden, das schildert die vorliegende Schrift. Sie ist eine Rechtfertigung, eine Apotheose List's. Selbst heute, wo man das Versäumte von anderer Seite sich beeilt nachzuholen, List ein eigenes Denkmal setzt und seine nachgelassene Familie mit einer reichlichen Dotation bedacht hat, ist dies Buch nicht überflüssig, sondern nur um so willkommener, da es das Recht dazu neu begründet. Es verdient theilnahmvolle Leser; wir sind überzeugt, es wird sie finden.

F. W. **Directe Meilen- und Kilometerkarte von und nach sämmtlichen Stationen Deutschlands, Oesterreich-Ungarns etc. von L. Unger,** Spediteur in Berlin. Selbstverlag. Diese Karte (Tabelle) bildet die Beilage zu einem demnächst erscheinenden „Eisenbahngütertarifbuch" desselben Verfassers und soll eine directe Ablesung der Entfernung je zweier beliebigen Eisenbahnorte in Mitteleuropa ermöglichen. Sie stellt sich im Grunde genommen nicht als Karte dar, denn unter einer solchen versteht man doch für gewöhnlich eine Land- resp. Ortskarte, sondern als Tabelle und fordert zu ihrer Handhabung erst noch eine besondere Ortskarte. Der Verfasser ist deshalb auch von der Karte zu dem Koch'schen Ortsverzeichniss ausgegangen, welche Mitteleuropa in eine entsprechend grosse Anzahl von Quadraten mit 15 km (2 Meilen) Seitenlänge eintheilt. Durch fortlaufende Nummerirung dieser Quadrate, einmal an den Seiten, ein ander Mal an dem oberen resp. unteren Rande, ist hier nicht nur das sofortige Auffinden der Lage einer jeden einzelnen Station mittelst des Ortsregisters möglich, sondern auch die sofortige Feststellung der Luftlinienentfernung jeder beliebigen 2 Stationen, indem man die in den Zirkel genommene Entfernung beider auf dem in Meilen (resp. Kilometer) getheilten Rande der Karte abliest. Herr Unger ist dagegen von Berlin als Mittelpunkt ausgegangen und zählt von hier aus die Doppelmeilen. Aus den abgelesenen Zahlen ersieht man sofort, um wieviel jeder einzelne Ort von Berlin in der west-östlichen resp. süd-nördlichen Richtung abliegt. Da diese Richtungen senkrecht auf einander stehen, so wird es mit Hülfe vorher berechneter und in die Tabelle eingetragener Verhältnisszahlen leicht, in der betreffenden Hypothenuse die directe Luftentfernung zwischen dem betr. Orte und Berlin zu ermitteln. Complicirter wird die Sache aber da, wo es sich um die Entfernung zweier beliebiger Orte handelt; hier muss erst durch Subtraction der beiderseitigen Entfernungen von Berlin die absolute Lage der Orte gegen einander festgestellt werden, worauf ebenso verfahren wird, wie vorher. — Auf die Aufstellung dieser Tabellen, sowie auf die Berechnung der Verhältnisszahlen hat der Verfasser offenbar viel Mühe und Sorgfalt verwandt; wir fürchten, leider ziemlich vergebens. Denn mögen die geforderten Umrechnungen der abgelesenen Zahlen noch so gering sein, sie fordern immer mehr Zeit und vor Allem mehr an Geistesthätigkeit, als der Griff nach einem Zirkel. Hierbei ist noch zu bedenken, dass letzterer die Entfernungen ganz bedeutend genauer angiebt, denn bei ungünstiger Lage der Orte innerhalb der Doppelmeilenquadrate kann der Fehler in den Katheten nahezu 2 Meilen betragen und muss sich dementsprechend in der schliesslich massgebenden Hypothenusenlänge auch beträchtlich vergrössern.

Nach Schluss der Redaction eingegangene Tarif-Bekanntmachungen.

Berlin - Hannover - Oldenburgischer Verband. Am 15. Februar cr. tritt zum Gütertarife für den obenbezeichneten Verband der 14. Nachtrag in Kraft.

Derselbe enthält Bestimmungen wegen Aufhebung von Tarifsätzen, sowie neue Tarifsätze für verschiedene Relationen.

Exemplare des Nachtrags sind bei den Verbands-Expeditionen käuflich zu haben. Magdeburg, den 28. Januar 1881. Namens der Verbands - Verwaltungen, Königliche Eisenbahn-Direction. (404)

Durch den mit dem 1. Februar cr. zur Einführung kommenden **Nachtrag II** zu **Theil II** des Tarifs für den **Hannover-Magdeburg-Oesterreichischen Verband-Güter-Verkehr** werden die für den Verkehr zwischen Stationen der Mährisch-Schlesischen Centralbahn einerseits und Station Halle, sowie Stationen der Frankfurt-Bebraer Eisenbahn andererseits in den Tarifen vom 1. Januar 1878 resp. vom 1. August 1879 bestehenden Frachtsätze aufgehoben. Insoweit für einzelne Relationen, für welche bisher Sätze bestanden, neue nicht erstellt sind, gelten bis auf Weiteres die bisherigen, soweit dagegen die in jenem Nachtrage enthaltenen neuen Frachtsätze höher als die bisherigen sind, kommen die letzteren noch bis zum 20. März cr. zur Erhebung. Berlin, den 1. Februar 1881. Königliche Eisenbahn-Direction: Namens der Verbands-Verwaltungen. (402)

Harz-Nordsee-Verband. Am 1. Februar cr. tritt zum Gütertarife für den obenbezeichneten Verband der 21. Nachtrag in Kraft.

Derselbe enthält Bestimmungen wegen Aufhebung von Tarifsätzen, ermässigte Ausnahmefrachtsätze für Erze etc., Steinkohlen etc. und Salz im Verkehre zwischen Hannover H. A. und einigen Berlin-Anhaltischen Stationen, sowie Berichtigungen.

Exemplare des Nachtrags sind bei den Verbands - Expeditionen zum Preise von 0,10 Mark käuflich zu haben. Magdeburg, den 27. Januar 1881. Namens der Verbands - Verwaltungen, Königliche Eisenbahn-Direction. (405)

Am 15. März d J. werden die im **Magdeburg-Sächsischen Verbandsgütertarife** vom 1. October 1877 enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr zwischen Halle (Thür. B) und den Stationen der Berlin-Anhaltischen Bahn (Linie Kohlfurt-Falkenberg), sowie den Stationen der Cottbus-Grossenhainer Bahn **aufgehoben.** Dresden, am 28. Januar 1881. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staats-Eisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung. (390)

Rheinische Eisenbahn. Vom 1. Februar lfd. J. ab werden Kohlen- und Cokessendungen der Zeche „Freier Vogel und Unverhofft" im **Rheinisch - Westfälisch-Thüringischen** und **Rheinisch-Westfälisch-Mitteldeutschen Verbande** durch Vermittelung der Rheinischen Station Hörde zu denselben Frachtsätzen abgefertigt, wie von Seiten der gleichnamigen Bergisch-Märkischen Station. Köln, den 31. Januar 1881. Königliche Direction. (401)

Stettin-Märkisch-Sächsischer Verbands-Verkehr. Zwischen Stettin einerseits und Cottbus andererseits findet vom 15. März c. ab eine directe Beförderung von Frachtgütern via Berlin nicht mehr statt. Berlin, den 28. Januar 1881. Die Direction der Berlin-Görlitzer Eisenb.-Gesellschaft.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Folgende directe Gütertarife, welche in Gemässheit unserer Publikation vom 12. December v. J. No. 76901 B am 1. Februar l. J. ausser Kraft treten, werden von diesem Zeitpunkt ab als diesseitige **Uebernahmetarife**, jedoch nur für bestimmte Routen, welche in der Richtung nach Basel und Singen im Frachtbrief vorgeschrieben werden müssen, beibehalten:

1 Die Tarifsätze für Basel und Singen des Tarifs vom 1. Januar 1880 für die directe Beförderung von Gütern zwischen Basel Bad. Bahn und Waldshut einerseits und den Stationen der Ostschweizerischen Bahnen andererseits einschliesslich der Reexpeditionstaxe vom 1. September 1879 für condensirte Milch von Cham nach Basel Bad. Bahn mit Bestimmung nach Belgischen Stationen.

(Die Reexpeditionstaxen für Ruhrkohlen von Basel nach Zürich und Winterthur treten definitiv ausser Kraft.)

2. Die Taxen für Basel Bad. Bahn der beiden Reexpeditionstarife zwischen Basel S. C. B. und Bad. Bahn einerseits und Zürich, sowie Winterthur andererseits vom 1. Mai bezw. 15. Mai 1879 für Güter nach und von den Belgischen und Holländischen Seehafenstationen.

3. Die Reexpeditionstarife ab Basel Bad. Bahn nach Stationen der Schweizerischen Nordostbahn vom 1. November 1879 für Getreide ab Belgischen und Holländischen Stationen, sowie ab Mannheim und Ludwigshafen.

Ein Tarifblatt, in welchem die für die Uebernahmetarife in Betracht kommenden Routen verzeichnet sind, wird alsbald ausgegeben werden; bis dahin geben die gr. Bahnämter in Basel, Waldshut, Schaffhausen und Konstanz und die gr. Bahnverwaltung in Singen die nöthige Auskunft. Karlsruhe, den 31. Januar 1881. General-direction. (403)

Die übrigen offiziellen Anzeigen beginnen auf Seite 136.

Zusammenstellung der Betriebs-Ergebnisse Deutscher Eisenbahnen

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.
Laufende No.	Bezeichnung der Eisenbahnen.	Ende Monat December	Betriebslänge Ende Decbr.	Befördert wurden				Die Einnahme						
				Personen		Güter								im Monat
				im Ganzen	auf 1 km	im Ganzen	auf 1 km	aus dem Personen- und Gepäckverkehr		a. d. Güterverk.		aus sonstigen Quellen		im Ganzen
								im Ganzen	auf 1 km	im Ganzen	auf 1 km	im Ganzen	auf 1 km	im Ganzen
			Kilomet.	Anzahl.	Anz.	Tonnen.	Tonnen.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.
	A. Hauptbahnen.													
	I. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung verwaltete Bahnen.													
*1	Reichs-Eisenb. i. Elsass-Lothr.	1880	[1] 1 143,55	645 600	564	465 000	406	584 000	510	1 980 000	1 731	146 600	128	2 710 600
	gegen	1879	+ 21,62	+ 115972	+ 92	+ 58 216	+ 43	+ 125 731	+ 126	+ 231 409	+ 173	— 26 812	— 27	+ 357 328
2	Preussische Staats-Eisenbahnen													
*	a. Verwaltungsbezirk der K. Eisenbahndirection Berlin	1880	[2] 994,45	497 022	503	344 510	352	563 884	571	2 241 271	2 291	260 621	262	3 065 776
	gegen	1879	+ 33,71	+ 47 893	+ 32	— 48 921	— 63	+ 48 252	+ 30	+ 82 493	+ 17	— 30 408	— 41	+ 100 337
*	b. Verwaltungsbezirk der K. Eisenbahndirection Bromberg													
	α. Hauptbahn	1880	[3] 2 222,63	448 782	203	225 335	101	850 950	385	1 612 351	725	168 295	76	2 631 596
	gegen	1879	+ 1,00	+ 16 174	+ 7	— 42 687	— 20	+ 52 603	+ 24	— 489 241	— 221	— 22 576	— 10	— 459 214
	β. Stargard-Cöslin-Colberger B.	1880	172,49	40 644	238	21 758	126	56 889	332	84 222	488	2 077	12	143 188
	gegen	1879	—	+ 3 005	+ 18	+ 5 341	+ 31	— 1 816	— 11	+ 2 268	+ 13	— 103 313	— 599	— 102 861
	γ. Cöslin-Danziger B.	1880	198,30	53 861	272	12 496	63	46 274	233	47 886	243	5 378	27	99 538
	gegen	1879	—	+ 3 759	+ 19	+ 2 471	+ 12	+ 532	+ 2	— 9 692	— 49	— 110 041	— 555	— 119 201
*	c. Verwaltungsbezirk der K. Eisenbahndirection Hannover	1880	[6] 1 615,82	607 160	389	899 060	556	890 000	571	3 410 000	2 110	332 893	206	4 632 893
	gegen	1879	+ 4,47	+ 88 600	+ 56	+ 81 807	+ 49	+ 44 462	+ 28	+ 310 283	+ 187	— 22 707	— 14	+ 332 038
*	d. Verwaltungsbezirk der K. Eisenbahndirection Frankfurt a/M.	1880	[7] 1 569,98	944 020	618	955 015	610	660 706	432	2 211 544	1 413	250 940	160	3 123 190
	gegen	1879	+ 54,42	+ 61 260	+ 19	+ 151 395	+ 78	+ 93 403	+ 47	+ 361 121	+ 188	+ 19 790	+ 7	+ 474 314
*	e. Verwaltungsbezirk der K. Eisenbahndirection Magdeburg													
	α. Hauptbahn	1880	1012,17	450 177	445	502 923	497	620 377	613	2 116 462	2 091	188 449	186	2 925 288
	gegen	1879	—	+ 19 196	+ 19	+ 41 670	+ 41	+ 35 945	+ 36	+ 107 819	+ 107	— 106 058	— 105	+ 37 706
	β. Sangerhausen-Artern u. Stassfurt-Hecklingen-Egeln	1880	[11] 32,56	5 669	407	15 236	468	3 328	239	16 932	520	87	3	20 347
	gegen	1879	+ 13,73	+ 5 669	+ 407	+ 3 362	— 246	+ 3 328	+ 239	+ 5 448	— 171	+ 87	+ 3	+ 8 863
	γ. Hannover-Altenbeken	1880	289,27	81 480	282	116 779	404	62 434	216	305 672	1 056	23 975	83	392 081
	gegen	1879	—	+ 3 149	+ 11	— 32 605	— 112	+ 4 064	+ 14	— 85 576	— 297	— 10 215	— 35	— 91 727
	δ. Berlin-Potsdam-Magdeburg	1880	259,56	264 516	1 019	136 819	527	288 459	1 111	492 750	1 899	88 489	341	869 69
	gegen	1879	—	— 2 140	— 8	— 24 868	— 91	— 5 286	— 21	— 67 371	— 259	— 14 474	— 55	— 87 131
	ε. Uelzen-Langwedel	1880	97,83	8 418	86	8 893	91	12 248	125	45 711	468	1 800	18	59 759
	gegen	1879	—	+ 139	+ 1	— 6 220	— 63	+ 118	+ 1	— 23 869	— 243	— 1 093	— 12	— 24 84
*	f. Verwaltungsbezirk der K. Direction der Berlin-Stettiner E.													
	α. Stammbahn	1880	350,74	173 796	501	95 390	272	222 791	643	477 426	1 361	** 96 111	274	796 328
	gegen	1879	+ 4,36	+ 5 855	+ 16	— 3 275	— 13	+ 18 371	+ 53	— 39 467	— 134	— 206 043	— 600	— 227 139
	β. Vorpommersche Eisenbahn	1880	238,47	71 207	310	24 694	104	86 641	377	95 875	402	19 225	81	201 741
	gegen	1879	+ 1,50	+ 7 947	+ 34	— 16 316	— 69	+ 5 748	+ 25	— 53 589	— 229	— 78 069	— 330	— 125 910
*	g. Verwaltungsbezirk der K. Direction der Köln-Mindener E.													
	α. Hauptbahn	1880	447,32	277 334	666	731 748	1 636	366 584	881	1 767 525	3 951	760 000	1 373	2 894 10
	gegen	1879	—	+ 28 158	+ 67	+ 19 318	+ 43	+ 27 663	+ 67	+ 60 134	+ 134	+ 100 136	+ 224	+ 187 93
	β. Köln-Giessen	1880	184,16	107 138	582	261 222	1 418	78 475	426	605 339	3 287	143 000	777	826 81
	gegen	1879	—	+ 15 695	+ 85	— 70	— 1	+ 9 280	+ 50	— 6 835	— 37	+ 939	+ 6	+ 3 38
	γ. Venlo-Hamburg	1880	466,76	145 143	313	245 749	526	211 827	456	1 061 692	2 275	334 000	716	1 607 51
	gegen	1879	—	— 13 425	— 28	— 17 154	— 37	+ 372	+ 1	— 53 530	— 114	— 20 091	— 43	— 73 24
*	h. Verwaltungsbezirk der K. Direction der Rheinischen E.													
	α. Hauptbahn	1880	[16] 1 371,34	744 200	589	846 500	621	685 000	542	2 686 000	1 967	3 285 200	2 406	6 656 20
	gegen	1879	+ 76,46	+ 50 677	— 3	— 18 846	— 47	+ 48 420	—	— 151 175	— 225	— 25 642	— 151	— 128 39
	β. Call-Trier	1880	118,16	18 500	157	33 750	286	28 700	243	133 000	1 126	24 460	207	186 16
	gegen	1879	—	+ 1 745	+ 15	+ 3 844	+ 33	+ 1 731	+ 15	+ 24 225	+ 214	+ 1 780	+ 15	+ 27 73
	Summa 2	1880	11 642,01	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31 132 22
	gegen	1879	+ 189,65	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	— 267 36
*3	Sächs. Staats-Eisenbahnen	1880	[17] 1 959,92	1 402 904	725	795 189	406	1 330 152	687	3 562 452	1 818	55 314	28	4 947 91
	gegen	1879	+ 33,19	+ 107 662	+ 44	+ 25 163	+ 6	+ 115 771	— 49	+ 309 775	+ 130	— 51 609	— 27	+ 373 93
4	Württembergische Staats-Eisenb.	1880	[19] 1 528,10	784 320	513	212 514	139	656 845	430	1 025 649	671	107 274	70	1 789 76
	gegen	1879	+ 40,47	+ 74 067	+ 34	+ 28 048	+ 15	+ 61 789	+ 28	+ 63 250	+ 22	+ 38 198	+ 23	+ 163 23
5	Badische Staats-Eisenbahnen	1880	1 313,00	522 577	402	339 920	259	685 306	527	1 267 688	965	630 000	480	2 582 99
	gegen	1879	—	+ 37 382	+ 29	+ 41 651	+ 32	+ 84 082	+ 65	— 67 045	— 52	+ 28 444	+ 22	+ 45 48
6	Main-Neckar-Eisenbahn	1880	[20] 94,50	132 500	1 402	56 845	602	117 350	1 242	193 660	2 049	6 540	19	317 55
	gegen	1879	+ 7,00	+ 898	— 102	+ 254	— 45	+ 778	— 90	+ 8 633	— 66	+ 1 347	+ 10	+ 10 75
7	Oberhessische Eisenbahn	1880	175,73	35 119	200	14 631	83	26 814	153	39 238	223	5 159	29	71 21
	gegen	1879	—	+ 1 786	+ 10	+ 3 295	+ 18	+ 1 112	+ 7	+ 5 367	+ 30	— 1 255	— 7	— 5 22
*8	Oldenburgische Eisenbahn	1880	[21] 290,25	97 550	336	38 164	131	74 905	258	113 124	390	47 549	164	235 57
	gegen	1879	—	+ 6 600	+ 23	— 7 173	— 25	+ 7 363	+ 25	— 15 168	— 52	+ 256	+ 1	— 7 54
9	Wilhelmsh.-Oldenburger E.	1880	52,37	27 635	528	11 049	211	20 620	394	20 983	401	11 067	211	52 67
	gegen	1879	—	+ 996	+ 19	+ 1 627	+ 31	— 69	— 1	+ 3 111	+ 60	— 2 970	— 57	+ 7
	Summa A I	1880	18 199,37	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	43 840 51
	gegen	1879	+ 291,93	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	+ 681 12

(excl. Bayerns) im Monat December 1880.

16.	17.	18.	19.	20.	21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31	1.
betrug			Verwendetes Anlage-Capital		Für 1880 sind z. Verzg. u. Amort. der Prior.-Oblig. aus Betriebs-Einn. erford.	Für 1880 nehmen an der Dividende resp Verzinsung Theil:		F. 1879 s. a. Div. resp. Zns. gz. auf		Gesammtes bis jetzt der Gesellschaft concessionirtes Anlage-Capital				Ganze Länge derj. Bahnstr., welche f. d. i. Sp. 26 ben. Anlage-cap. herzust. s.	Nach Verausgb. des ges. in Sp. 26 ben. Cap. sind z. jährl. Verzins. u. Amortisation d. Pr.-Obl. erford.	Laufende No.
Dec.	bis Ende Decbr.															
zen	im Ganzen										davon in					
auf 1 km	im Ganzen	auf 1 km	im Ganzen	auf 1 km		Stamm-Actien	Prioritäts-Stamm-Act.	Stamm-Actien	Prior. St.-Act.	im Ganzen	Stamm-Actien	Prioritäts-Stammact.	Prioritäts-Obligationen			
M	M	M	M	M	M	M	M	pCt.	pCt.	M	M	M	M	Kilom.	M	
2 369	33 732 500	29 616	412 710 729	360 761	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
+ 272	+1 903 472	+ 1 273														
																2
3 083	38 392 751	39 569	282 650 809	292 829	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2a
– 4	+ 765 312	— 490														
																2b
1 184	37 568 592	16 904	4) 420 665 013	189 265	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2bα
207	+ 164 769	— 927														
830	2 313 934	13 415	34 831 625	201 934	5) 1 379 544	—	—	—	—	34 500 000	—	—	34 500 000	172,83	5) 1 380 000	2bβ
596	— 184 191	— 1 068														
502	1 548 218	7 807	27 597 803	139 172	5) 1 104 276	—	—	—	—	30 000 000	—	—	30 000 000	197,97	5) 1 200 000	2bγ
601	— 139 955	— 706														
2 867	52 955 595	32 792	406 038 175	251 014	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2c
198	+2 083 778	+ 717														
1 989	37 442 052	24 134	8) 494 696 333	323 358	9) 119 926	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2d
241	+5 157 291	— 804														
																2e
2 890	35 514 713	35 088	10) 304 808 000	301 143	10099280	30 600 000	73 800 000	6	$3^1/_2$ resp 5	356 000 000	30 600 000	73 800 000	251 600 000	1 218,16	11 500 000	2eα
38	+ 462 274	+ 441														
762	170 144	7 436														
71	+ 131 164	— 2 986	—	—												2eβ
355	5 123 049	17 710	95 350 000	329 623	1 781 949	—	—	—	—	100 500 000	27 750 000	27 500 000	45 000 000	316,60	—	2eγ
318	— 698 040	— 2 413														
351	12 066 237	46 487	115 652 421	445 571	3 464 361	60 000 000	—	—	—	12) 142 099 200	60 000 000	—	82 099 200	269,00	13) 3 924 574	2eδ
335	— 493 399	— 1 901														
611	887 949	9 076	14) 10 062 384	102 856	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2eε
254	— 147 571	— 1 509														
270	10 066 192	28 700	90 387 528	257 705	15) —	62 145 000	—	$4^3/_4$	—	86 745 000	12 145 000	—	24 600 000	350,74	15) —	2fα
690	+ 4 225	— 398														
846	2 807 786	11 774	35 106 615	147 216	—	—	—	—	—	36 000 000	—	—	36 000 000	238,47	—	2fβ
537	+ 65 362	+ 201														
143	29 312 686	65 121	203 925 966	455 884						212 273 500	78 000 000	—	134 273 500	447,32	6 565 680	2gα
420	+2 632 668	+ 5 318														
490	9 369 576	50 877	97 170 083	527 640	16282642	117000000	—	6	—	100 500 000	—	—	100 500 000	184,16	4 020 000	2gβ
19	+ 939 547	+ 5 101														
444	16 779 715	35 949	175 251 875	375 463						174 000 000	39 000 000	—	135 000 000	466,76	6 750 000	2gγ
157	— 301 080	— 645														
875	49 013 277	36 969	433 152 073	328 666	12 373 078	178338000	3 162 000	7	7	447 600 000	221 838 000	3 162 000	222 600 000	1 519,95	11 580 000	2hα
364	+4 221 007	— 1 870														
576	1 949 337	16 497	39 475 413	334 935	1 500 000	37 500 000	—	—	4	37 500 000	37 500 000	—	—	117,86	1 500 000	2hβ
244	+ 241 692	+ 2 045						(gar	)						(gar.)	
676	343 281 803	29 740	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
66	+14904853	— 338	18) —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
25	62 547 717	32 286	572 834 106	301 362	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
51	+3 919 713	+ 1 461														
71	26 555 350	17 618	435 514 364	285 004	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4
73	+ 801 962	— 693														
67	28 628 686	21 804	393 342 809	305 651	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5
34	+ 114 402	— 1 092														
60	5 086 277	55 527	22 492 333	238 014	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6
46	+ 31 918	— 2 237														
05	962 370	5 476	38 948 640	221 639	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7
30	+ 21 034	+ 119														
12	3 070 014	10 577	32 134 290	111 142	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8
26	+ 3 624	+ 12														
06	619 417	11 828	7 052 208	134 661	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9
2	— 11 424	— 218														
10	504 484 134	27 952	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
1	+21689554	— 149	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	

1.	2.	3.	4. Betriebs-länge in km	5. Personen	6. auf 1 km	7. Güter	8. auf 1 km	9. Einnahmen Personen	10. auf 1 km	11. Güter	12. auf 1 km	13. aus sonst. Quell.	14. auf 1 km	15. im Ganze
	II. Privatbahnen unter Staatsverwaltung.													
*10	Bergisch-Märkische Eisenbahn:													
	a. Hauptb. u. Hess. Nordbahn	1880	22) 1 268,60	1 068 200	875	1 337 906	1 055	793 967	651	3 540 958	2 791	347 196	274	4 682 1
	gegen	1879	+ 99,10	+ 89 153	+ 2	+ 25 162	− 68	+ 43 291	− 19	+ 8 682	− 229	—	− 23	+ 51 9
	b. Ruhr-Sieg-Eisenbahn	1880	142,92	58 019	418	232 840	1 629	41 960	302	451 181	3 157	27 036	189	520 1
	gegen	1879	+ 9,20	+ 6 361	+ 20	+ 5 911	− 68	+ 6 238	+ 27	+ 2 656	− 197	—	− 13	+ 8 8
11	Berlin-Dresdener Eisenbahn	1880	183,97	40 632	230	38 258	208	52 975	300	169 822	923	24 085	131	246 8
	gegen	1879	—	+ 1 909	+ 11	+ 5 953	+ 32	+ 2 666	+ 15	− 1 444	− 8	+ 4 723	+ 26	+ 5 9
12	Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn	1880	301,37	80 724	274	71 428	237	78 713	267	365 740	1 214	25 337	84	469 7
	gegen	1879	—	+ 7 152	+ 24	− 11 384	− 38	+ 6 087	+ 20	− 33 967	− 112	− 11 237	− 37	− 39 1
13	Münster-Enscheder Bahn	1880	56,46	13 050	231	4 285	75	8 000	141	8 200	145	3 500	62	19 7
	gegen	1879	—	− 170	− 3	− 1 047	− 19	− 100	− 2	− 2 005	− 35	− 2 172	− 38	− 4 2
*14	Oberschlesische Eisenbahn:													
	a. Hauptb. einschl. Neisse-Brieg, Wilhelmsbahn u. Posen-Thorn-Bromberg	1880	24) 747,05	314 397	464	681 941	913	301 824	445	2 527 648	3 384	296 193	396	3 125 6
	gegen	1879	+ 1,84	+ 30 230	+ 45	− 72 138	− 99	+ 28 366	+ 42	+ 75 911	+ 94	+ 7 830	+ 9	+ 112 1
	b. Breslau-Posen-Glogauer Eisenb.	1880	211,15	62 877	301	113 943	531	91 860	439	514 653	2 437	58 709	278	665
	gegen	1879	—	+ 5 916	+ 29	+ 4 630	+ 13	+ 6 719	+ 32	+ 105 424	+ 499	+ 10 122	+ 48	+ 122
	c. Breslau-Mittelwalder Eisenb.	1880	375,76	138 071	367	156 772	417	119 536	318	418 549	1 114	84 591	225	622
	u. Niederschl. Zweigb. gegen	1879	—	+ 13 619	+ 36	− 13 213	− 35	+ 11 788	+ 32	+ 15 401	+ 41	− 22 926	− 61	+ 4
	d. Oppeln-Gr.-Strehlitz-Morgenrother Eisenbahn	1880	27) 77,86	12 509	161	6 572	84	7 310	94	13 244	170	12 378	159	32
	gegen	1879	+ 22,24	+ 9 279	+ 103	+ 4 296	+ 43	+ 5 007	+ 53	− 6 640	− 187	+ 2	− 64	− 1
	e. Stargardt-Posener Eisenbahn	1880	172,24	31 278	182	34 339	199	42 957	249	227 084	1 318	40 717	236	310
	gegen	1879	—	+ 2 083	+ 12	− 461	− 3	+ 4 600	+ 26	+ 81 360	+ 472	− 8 418	− 49	+ 77
15	Rhein-Nahe-Eisenbahn	1880	120,60	96 395	799	40 910	339	67 730	562	121 316	1 006	25 780	214	214
	gegen	1879	—	+ 6 960	+ 57	+ 3 237	+ 27	+ 18 677	+ 155	+ 7 402	+ 61	− 1 363	− 11	+ 24
16	Zittau-Reichenberger Eisenbahn	1880	26,73	19 045	712	19 091	714	10 096	378	33 135	1 240	842	31	44
	gegen	1879	—	+ 1 623	+ 60	+ 3 483	+ 130	+ 524	+ 20	+ 3 797	+ 142	− 1 512	− 57	+ 2
	Summa A II	1880	3 684,71	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10 954
	gegen	1879	+ 132,38	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	+ 365
	III. Privatbahnen unter eigener Verwaltung.													
*17	Altona-Kieler Eisenbahn	1880	288,01	151 685	526	65 958	229	171 190	594	304 914	1 059	—	—	476
	gegen	1879	—	+ 7 745	+ 26	− 7 733	− 27	+ 12 858	+ 44	+ 16 801	+ 59	—	—	+ 29
18	Berlin-Anhaltische Eisenbahn	1880	431,27	195 874	454	186 950	433	316 250	733	701 120	1 626	540 000	1 252	1 557
	gegen	1879	—	+ 16 924	+ 39	− 5 690	− 14	+ 18 037	+ 42	+ 1 224	+ 3	+ 21 718	+ 50	+ 40
*19	Berlin-Görlitzer Eisenbahn	1880	327,35	94 576	289	87 740	268	96 144	294	345 830	1 056	39 833	122	481
	gegen	1879	—	+ 8 342	+ 26	− 17 911	− 55	+ 6 452	+ 20	− 59 917	− 184	− 4 792	− 14	− 58
20	Berlin-Hamburger Eisenbahn	1880	441,66	141 369	320	127 503	289	269 083	609	1 314 821	2 977	90 274	204	1 674
	gegen	1879	—	+ 2 190	+ 5	+ 2 684	+ 6	+ 29 878	+ 67	− 5 347	− 12	+ 3 841	+ 8	+ 28
21	Breslau-Schweidnitz-Freiburger E.	1880	600,12	175 522	296	218 920	365	198 912	335	794 688	1 324	181 920	303	1 175
	gegen	1879	—	+ 8 840	+ 15	+ 5 684	+ 10	+ 10 851	+ 18	+ 26 966	+ 45	+ 4 076	+ 7	+ 41
22	Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn	1880	152,80	28 749	188	31 222	204	21 887	143	100 391	657	11 334	74	133
	gegen	1879	—	+ 1 098	+ 7	− 6 044	− 40	+ 1 239	+ 8	− 13 616	− 89	+ 2 747	+ 18	− 9
23	Dortmund-Gronau-Enscheder E.	1880	96,08	26 854	279	35 784	372	14 299	149	52 849	550	13 106	136	80
	gegen	1879	—	+ 1 647	+ 17	− 3 675	− 39	+ 601	+ 6	− 305	− 3	+ 3 654	+ 38	+ 3
24	Holsteinische Marschbahn	1880	30) 96,50	31 175	336	12 210	132	26 087	281	29 829	322	583	6	56
	gegen	1879	+ 8,40	+ 4 591	+ 34	+ 1 688	+ 13	+ 2 485	+ 13	+ 1 959	+ 6	− 1 303	− 15	+ 2
25	Lübeck-Büchen. u. Lübeck-Hamburger Eisenb.	1880	111,00	52 219	470	41 597	375	64 414	580	150 907	1 360	150 500	1 356	366
	gegen	1879	—	+ 3 505	+ 31	− 7 490	− 67	+ 2 193	+ 21	− 30 634	− 276	+ 56 073	+ 505	+ 27
26	Märkisch-Posener Eisenbahn	1880	271,90	49 975	184	52 093	192	84 564	311	170 478	627	49 089	180	304
	gegen	1879	—	+ 4 801	+ 18	+ 1 264	+ 5	+ 8 996	+ 33	+ 20 996	+ 77	− 5 989	− 22	+ 2
27	Marienb.-Mlawkaer Eisenbahn	1880	143,03	15 773	110	24 214	169	19 785	138	124 839	873	62 977	440	20
	gegen	1879	—	+ 898	+ 6	− 1 098	− 8	+ 490	+ 3	+ 8 887	+ 62	+ 10 621	+ 74	+ 1
28	Nordhausen-Erfurter Eisenb.	1880	78,28	18 961	242	22 317	293	19 765	252	57 625	757	8 000	102	8
	gegen	1879	—	+ 1 687	+ 21	− 651	− 9	+ 1 314	− 16	− 995	− 13	− 176	− 2	+
29	Oberlausitzer Eisenbahn: Strecke Kohlfurt-Falkenberg	1880	31) 148,00	18 446	125	15 142	102	15 050	102	46 860	316	—	—	6
	gegen	1879	—	+ 1 239	+ 9	− 2 695	− 19	+ 840	+ 6	+ 857	+ 5	—	—	+
30	Oels-Gnesener Eisenbahn	1880	159,71	20 749	130	12 134	76	24 154	151	45 427	285	19 827	124	8
	gegen	1879	—	+ 805	+ 5	− 5 010	− 31	+ 3 775	+ 23	− 17 108	− 106	+ 9 760	+ 42	—
31	Ostpreussische Südbahn	1880	243,00	44 313	182	38 495	158	66 042	272	226 727	933	12 000	49	30
	gegen	1879	—	− 226	− 1	− 21 380	− 88	+ 7 037	+ 29	− 98 356	− 405	− 7 285	− 30	− 9
32	Posen-Creuzburger Eisenbahn	1880	203,66	22 395	111	21 782	107	31 388	156	87 874	431	14 990	74	13
	gegen	1879	—	+ 4 097	+ 20	− 4 972	− 24	+ 4 625	+ 23	− 15 286	− 75	+ 2 747	+ 13	—
33	Rechte Oderufer-Eisenbahn	1880	317,99	75 858	258	160 843	506	92 950	316	633 270	1 992	70 000	220	79
	gegen	1879	—	+ 8 922	+ 31	− 18 268	− 57	+ 8 592	+ 29	− 108 966	− 342	—	—	− 10
*34	Schleswigsche Eisenbahn	1880	229,80	47 741	208	17 904	78	61 670	268	126 035	548	—	—	18
*	gegen	1879	—	+ 1 329	+ 6	− 5 008	− 22	+ 469	+ 2	− 6 256	− 29	—	—	—
35	Thüringische Eisenbahn: a. Stammbahn	1880	358,51	268 839	750	165 124	461	301 855	842	756 809	2 111	—	—	1 0
	gegen	1879	—	+ 8 566	+ 25	− 5 746	− 15	+ 39 908	+ 113	+ 41 332	+ 118	—	—	+
	b. Gotha-Leinefelde	1880	67,13	29 612	441	15 857	236	17 853	266	43 939	655	—	—	
	gegen	1879	—	+ 3 076	+ 46	+ 38	—	+ 750	+ 11	+ 910	+ 14	—	—	+
	c. Gera-Eichicht	1880	77,00	27 426	356	24 542	319	21 222	276	43 658	567	—	—	
	gegen	1879	—	+ 2 031	+ 26	+ 4 210	+ 55	+ 3 827	+ 50	+ 2 814	+ 37	—	—	+
36	Tilsit-Insterburger Eisenbahn	1880	53,93	10 556	196	4 822	89	13 211	245	16 479	306	12 020	223	
	gegen	1879	—	+ 335	+ 6	− 478	− 9	− 1 379	− 26	+ 435	+ 8	− 2 018	− 37	—
*37	Braunschweigische Eisenbahn	1880	345,00	—	—	—	—	159 711	463	610 531	1 769	17 841	52	7
	gegen	1879	—	—	—	—	—	+ 11 038	+ 32	− 38 706	− 113	+ 6 841	+ 20	—

16.	17.	18.	19.	20.	21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	1.
auf 1 km	bis ult. Decemb. 1880 im Ganzen	auf 1 km	Anlage-capital	auf 1 km		Stamm-actien	Prioritäten			Anlage-capital	Stammactien	Stamm-prioritäten	Prioritäten			
3 691	59 292 221	48 641	520 150 000	439 012	15 663 868	210000000	—	4½	0	548 980 500	210 000 000	—	338 980 500	1 473,60	17 373 402	10a
— 268	+4004566	+1264														
3 640	6 419 824	47 731	57 368 090	401 399	2 492 084	—	—	0	0	73 142 400	—	—	73 142 400	143,04	2 925 696	10b
— 184	+ 404 845	+2749														
1 336	2 778 115	15 101	51 619 061	282 025	890 100	15 750 000	15 750 000	0	0	54 440 000	15 750 000	15 750 000	22 940 000	183,03	1 032 300	11
+ 26	+ 38 484	+ 209														
1 559	6 319 897	20 971	68 462 656	227 632	1 390 690	20 250 000	20 250 000	0	3½	70 230 000	20 250 000	20 250 000	29 730 000	300,76	1 486 500	12
— 130	— 41 226	— 136														
348	305 186	5 405	9 000 000	159 404	94 500	2 250 000	4 050 000	0	0	9 150 000	3 000 000	4 050 000	2 100 000	58,63	[23] 94 500	13
— 75	— 5 596	— 99														
4 184	36 196 565	48 552	167 524 024	224 247												14a
+ 140	+2103182	+2744														
3 150	7 430 496	35 191	40 838 800	193 411												14b
+ 579	+ 703 820	+3334														
1 657	7 152 458	19 035	[26] —	—	10901058	88 242 900	—	$9^{6}/_{10}$	0	343 393 600	101 580 900	—	241 812 700	1 522,59	[25] 11 293 079	14c
+ 12	+ 22 276	+ 60														
423	343 553	4 629	—	—												14d
— 198	+ 97 439	—1054														
1 804	3 146 824	18 270	21 283 389	123 568	337 500	15 000 000	—	4½ (Rente)	0	21 900 000	15 000 000	—	6 900 000	172,13	337 500	14e
+ 449	— 130 392	— 757														
1 781	3 070 328	25 459	49 921 983	405 655	1 113 750	26 049 000	—	0	0	51 750 000	27 000 000	—	24 750 000	121,68	1 113 750	15
+ 205	— 18 878	— 156														
1 649	625 963	23 418	10 891 683	407 470	—	11 250 000	—	4 (gar.)	0	11 250 000	11 250 000	—	—	26,73	—	16
+ 105	+ 87 186	+3262														
2 973	133081430	36 748	—	—	—	—	—	—	—	1184236500	403 830 900	40 050 000	740 355 600	4 002,19	—	
— 8	+7265706	+1172														
1 653	6 361 931	22 089	41 185 227	142 999	980 000	18 450 000	—	8	0	48 450 000	18 450 000	—	30 000 000	288,01	1 377 000	17
+ 103	+ 176 989	+ 614														
3 611	14 860 610	34 458	103 250 000	239 409	1 275 000	51 750 000	—	5	0	107 250 000	51 750 000	—	55 500 000	431,27	2 625 000	18
+ 95	+ 350 877	+ 814														
1 472	5 873 097	17 941	65 449 307	205 725	1 655 588	16 500 000	16 500 000	0	3½	67 593 000	16 500 000	16 500 000	34 593 000	318,14	1 748 400	19
— 178	— 110 623	— 338														
3 791	16 629 422	37 652	80 858 873	183 079	[28] 2 628 711	15 000 000	—	12½	0	84 894 000	15 000 000	[29] 9 000 000	60 894 000	441,66	2 628 711	20
+ 63	— 196 231	— 444														
1 959	12 780 895	21 297	120 298 649	201 161	4 080 750	38 250 400	—	4¾	0	122 250 000	38 250 000	—	84 000 000	598,02	4 282 500	21
+ 70	+ 744 654	+1241														
874	1 943 134	12 717	17 575 000	115 020	132 125	6 000 000	9 000 000	1½	5	18 675 000	6 000 000	9 000 000	3 675 000	152,80	202 125	22
— 63	+ 41 679	+ 273														
835	918 681	9 561	18 000 000	182 131	—	18 000 000	—	0	$2^{3}/_{10}$	18 000 000	18 000 000	—	—	98,83	—	23
+ 41	+ 138 917	+1445														
609	661 600	7 476	8 442 908	87 491	30 198	4 192 650	4 307 400	2	5	9 141 300	4 192 650	4 307 400	641 250	96,50	30 198	24
+ 4	+ 20 585	+ 200														
3 296	3 693 102	33 271	26 564 880	239 323	440 000	18 474 000	—	6½	0	30 474 000	18 474 000	—	12 000 000	110,00	600 000	25
+ 248	— 58 961	— 531														
1 118	3 436 387	12 634	46 500 000	171 019	1 500 000	21 750 000	21 750 000	0	5	46 500 000	21 750 000	21 750 000	3 000 000	271,90	150 000	26
+ 88	+ 45 294	+ 167														
1 451	1 489 819	10 415	24 564 223	171 174	—	12 840 000	12 840 000	½	5	25 680 000	12 840 000	12 840 000	—	143,03	—	27
+ 139	— 161 692	—1132														
1 111	992 385	12 677	9 882 848	126 250	66 000	3 750 000	4 500 000	0	5	9 450 000	3 750 000	4 500 000	1 200 000	78,28	66 000	28
+ 1	— 6 503	— 83														
418	744 875	5 033	19 407 146	131 129	—	7 200 000	10 800 000	0	0	19 800 000	7 200 000	10 800 000	1 800 000	156,65	90 000	29
+ 11	+ 20 344	+ 138														
560	1 089 720	6 823	22 657 367	141 866	48 750	9 300 000	13 950 000	0	0	23 250 000	9 300 000	13 950 000	3 000 000	159,71	150 000	30
— 41	+ 67 262	+ 421														
1 254	3 306 165	13 605	50 105 509	206 195	1 118 648	13 500 000	13 500 000	0	[32] 9	49 200 000	13 500 000	13 500 000	22 200 000	243,00	1 118 648	31
— 406	—1253396	—5159														
659	1 749 577	8 589	37 150 659	182 379	30 000	14 400 000	21 600 000	0	2¾	37 200 000	14 400 000	21 600 000	1 200 000	203,66	60 000	32
— 39	+ 63 482	+ 312														
2 504	9 815 242	30 867	[33] 61 459 020	193 273	684 000	22 500 000	22 500 000	$7^{3}/_{10}$	$7^{3}/_{10}$	67 500 000	22 500 000	22 500 000	22 500 000	323,40	1 012 500	33
— 315	+ 270 022	+ 851														
817	2 722 544	11 847	27 779 198	120 884	750 000	—	13 000 000	0	5	30 000 000	—	15 000 000	15 000 000	229,80	750 000	34
— 27	+ 25 441	+ 110														
2 953	14 252 467	39 755	101 048 734	281 858	2 742 646	45 000 000	—	8½	0	102 600 000	45 000 000	—	57 600 000	358,51	2 888 455	35a
+ 231	+ 488 946	— 387														
920	816 735	12 166	16 470 300	245 349	—	16 470 300	—	4 (gar.)	0	16 470 300	16 470 300	—	—	67,13	—	35b
+ 25	+ 25 820	+ 384														
843	994 075	12 910	17 982 000	233 532	—	17 982 000	—	4½ (gar.)	0	17 982 000	17 982 000	—	—	77,00	—	35c
+ 87	+ 113 697	+1477														
773	517 125	9 589	9 267 000	171 834	—	4 600 200	4 666 800	0	$3^{1}/_{10}$	10 167 000	4 600 200	4 666 800	900 000	53,93	49 074	36
— 55	+ 17 986	+ 334														
2 284	9 816 688	28 453	93 552 000	271 168	[34] 3 057 000	36 000 000	—	$2^{3}/_{10}$	0	[35] 95 787 700	36 000 000	—	9 600 000 50 187 700	354,53	3 057 000	37
— 61	— 306 035	— 888														

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.
			Betriebslänge in km	Personen	auf 1 km	Güter	auf 1 km	Einnahmen Personen	auf 1 km	Güter	auf 1 km	aus sonst. Quell.	auf 1 km	im Ganzen
• 38	Eutin-Lübecker Eisenbahn . . .	1880	33,00	15 408	467	2 329	71	11 143	338	7 027	313	1 986	60	20 156
	gegen	1879	—	+ 745	+ 23	— 189	— 5	+ 280	+ 9	— 302	— 9	— 90	— 3	— 112
39	Gotha-Ohrdruffer Eisenbahn . .	1880	17,30	7 347	425	913	53	4 184	242	2 042	118	—	—	6 226
	gegen	1879	—	+ 375	+ 22	— 132	— 7	+ 102	+ 6	— 69	— 4	—	—	+ 33
40	Hessische Ludwigs-bahn a. nicht garant. Linien	1880	[36]) 465,11	338 537	729	195 033	419	280 562	604	557 917	1 200	39 638	85	878 117
	gegen	1879	+ 16,14	+ 31 695	+ 46	+ 7 004	—	+ 28 571	+ 43	— 10 818	— 67	+ 2 670	+ 3	+ 20 423
	b. garantirte Linien .	1880	179,15	95 481	533	51 275	286	47 387	265	55 641	311	3 350	18	106 378
	gegen	1879	—	— 121	— 1	— 23 423	— 131	+ 3 425	+ 20	— 15 672	— 87	— 338	— 3	— 12 585
41	Mecklenburg. Friedr.-Franz E. .	1880	349,17	83 348	239	30 335	87	145 162	416	187 225	536	102 643	294	435 030
*	gegen	1879	—	+ 15 740	+ 45	+ 2 850	+ 8	+ 12 465	+ 36	+ 6 372	+ 18	— 25 556	— 73	— 6 719
42	Saal-Eisenbahn	1880	74,80	28 688	384	10 610	142	17 859	239	26 612	356	702	9	45 173
	gegen	1879	—	+ 1 919	+ 26	+ 530	+ 7	+ 1 571	+ 21	+ 351	+ 5	—	—	+ 1 922
43	Sächs.-Thüringische Ost-Westb. .	1880	33,80	6 309	187	11 604	343	3 122	92	13 093	387	4 008	119	20 223
	gegen	1879	—	— 673	— 20	+ 1 094	+ 30	+ 186	+ 5	+ 972	+ 28	+ 2 698	+ 80	+ 3 856
44	Weimar-Geraer Eisenbahn . . .	1880	68,11	21 570	317	8 120	119	20 896	307	21 152	311	338	5	42 386
	gegen	1879	—	+ 3 074	+ 45	— 811	— 12	+ 2 861	+ 42	— 740	— 10	+ 179	+ 3	+ 2 300
45	Wernshausen-Schmalkaldener E.	1880	7,00	2 008	287	2 010	287	694	99	2 284	326	410	59	3 388
	gegen	1879	—	+ 105	+ 15	— 369	— 53	+ 62	+ 9	— 720	— 103	+ 90	+ 13	— 568
46	Werra-Eisenbahn	1880	172,00	42 565	248	32 703	190	52 560	306	144 940	843	17 800	103	215 300
	gegen	1879	—	+ 8 793	+ 52	+ 1 302	+ 7	+ 9 904	+ 58	+ 6 256	+ 37	+ 3 430	+ 19	+ 19 590
	Summa A. III.	1880	6 641,17	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11 960 057
	gegen	1879	+ 24,54	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	+ 27 950
	Summa A.	1880	28 525,25	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	66 755 390
	gegen	1879	+ 448,85	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	+1074568
	B. Bahnen untergeordneter Bedeutung.													
	I. Privatbahnen unter Staatsverwaltung.													
47	Angerm.-Schwedter Eisenbahn .	1880	23,11	8 077	350	2 479	107	4 195	182	5 136	222	947	41	10 278
	gegen	1879	—	+ 1 316	+ 57	— 158	— 7	+ 165	+ 8	— 220	— 10	— 70	— 3	— 125
48	Altenburg-Zeitzer Eisenbahn . .	1880	25,15	13 452	535	28 598	1 137	5 428	216	45 832	1 822	134	5	51 394
	gegen	1879	—	+ 2 211	+ 88	— 16 371	— 651	+ 875	+ 35	— 62	— 3	+ 30	+ 1	+ 843
49	Chemnitz-Würschnitzer Eisenb. .	1880	12,23	5 922	484	33 131	2 709	1 773	145	22 572	1 846	1	0	24 346
	gegen	1879	—	+ 594	+ 48	— 5 294	— 433	+ 205	+ 17	— 776	— 63	— 227	— 19	— 798
50	Gaschwitz-Meuselwitzer Eisenb. .	1880	27,76	12 274	442	15 930	574	4 746	171	19 734	711	254	9	24 734
	gegen	1879	—	+ 500	+ 18	— 779	— 28	+ 99	+ 4	— 1 353	— 49	— 121	5	— 1 375
	Summa B. I.	1880	88,25	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	110 752
	gegen	1879	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	— 1 455
	II. Privatbahnen unter eigener Verwaltung.													
51	Aachen-Jülicher Eisenbahn . .	1880	[43]) 31,98	14 784	622	52 320	1 636	3 614	152	37 873	1 184	6 435	201	47 922
	gegen	1879	—	+ 2 661	+ 112	+ 5 845	+ 183	+ 580	+ 24	+ 1 651	+ 50	— 1 565	— 49	+ 636
52	Breslau-Warschauer Eisenbahn .	1880	55,34	11 221	203	6 768	122	9 207	166	17 137	310	2 890	52	29 234
	gegen	1879	—	+ 228	+ 4	— 1 147	— 16	+ 1 053	+ 19	— 1 796	— 32	+ 48	+ 1	— 695
53	Crefelder Eisenbahn	1880	41,69	39 285	942	3 944	95	11 328	272	4 470	107	5 382	129	21 180
	gegen	1879	—	+ 3 227	+ 77	— 1 220	— 29	+ 1 087	+ 26	— 991	— 24	+ 620	+ 15	+ 716
54	Ruhland-Lauchhammer Eisenb. .	1880	7,60	2 031	267	1 910	251	385	51	1 836	241	—	—	2 221
	gegen	1879	—	+ 122	+ 16	+ 322	+ 42	+ 24	+ 4	+ 447	+ 58	—	—	+ 471
55	Saal-Unstrut Eisenbahn	1880	52,77	14 187	269	9 066	172	7 774	147	13 191	250	4 000	76	24 965
	gegen	1879	—	+ 1 603	+ 31	— 1 481	— 28	+ 786	+ 15	— 6 465	— 122	— 44	— 1	— 5 723
56	Wesselburen-Heider Eisenbahn .	1880	14,50	4 339	299	1 983	137	1 811	125	2 236	153	10	1	4 057
	gegen	1879	—	— 232	— 16	+ 744	+ 52	— 79	— 5	+ 741	+ 49	+ 3	+ 1	+ 665
57	Westholsteinische Eisenbahn . .	1880	78,50	11 117	142	5 458	70	9 698	124	11 095	141	103	1	20 896
	gegen	1879	—	+ 2 297	+ 30	+ 2 679	+ 35	+ 2 416	+ 31	+ 2 930	+ 37	+ 10	—	+ 5 356
58	Halberstadt-Blankenburger E. .	1880	[47]) 24,50	5 632	230	16 094	657	3 400	139	23 791	971	2 000	82	29 191
	gegen	1879	+ 5,70	+ 1 339	+ 2	+ 7 969	+ 225	+ 818	+ 2	— 14 365	+ 470	— 3 773	— 225	+ 11 410
	Summa B. II.	1880	306,88	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	179 666
	gegen	1879	+ 5,70	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	+ 12 836
	Summa B.	1880	395,13	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	290 418
	gegen	1879	+ 5,70	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	+ 11 381

Bemerkungen.

** Die Mindereinnahmen „aus sonstigen Quellen" bei den für Rechnung des Staats verwalteten Preussischen Bahnen haben zum Theil in dem Wegfall von Einnahmen z. B. an Zinsen für disponible Betriebsgelder, Vergütung für die Wagenbenutzung etc. ihren Grund. Ausserdem sind Einnahmen, welche früher im Monat December für das ganze Jahr verrechnet worden sind, im Jahre 1880 bereits im Laufe des Jahres zur Verrechnung gebracht.

In obiger Zusammenstellung sind die Militäreisenbahn, die Bayerischen Bahnen, die Ermsthalbahn, die Kirchheimer, die Friedrichrodaer, die Cronberger, die Georgs-Marienhütte, Peine-Ilseder und Eisenberg-Crossener Bahn sowie die schmalspurigen Bahnen nicht enthalten. — Die Angaben beruhen theilweise auf provisorischen Ermittelungen. — Von den mit * bezeichneten Bahnen werden einzelne Strecken als Bahnen untergeordneter Bedeutung betrieben. — Der Vergleich mit dem Vorjahre bietet insofern kein genaues Bild, als durch das am 1. Januar bezw. 1. April 1880 zur Einführung gelangte Normalbuchungsformular bei den meisten Bahnen ein von dem seitherigen abweichendes Buchungsverfahren eingetreten ist. — Bei den Preussischen Staatsbahnen ist die in Folge der Verstaatlichung mehrerer Privatbahnen am 1. April 1880 in Kraft getretene neue Organisation auch den vergleichenden Angaben des Jahres 1879 zu Grunde gelegt.

[1]) Eröffnet wurde 1880: am 1. April die Strecke Teterchen-Bous (21,62 km).

[2]) Vom 1. April 1880 ab traten als gepachtet hinzu: Hundekehle-Halensee (1,19 km), Halensee-Charlottenburg Anschl. (2,17 km) und Halensee-Grunewald Anschl. (1,01 km). Eröffnet wurde 1880: am 15. October die Schlussstrecke Dittersbach-Neurode (29,34 km).

[3]) Eröffnet wurde 1880: am 20. März das Verbindungsgeleise von Bahnhof Neufahrwasser nach dem neuen Hafenbassin (1,00 km) für den Güterverkehr.

[4]) Einschl. des auf die Strecke Fredersdorf-Rüdersdorf verwendeten Anlagecapitals von 988 201 ℳ.

[5]) Nur für Verzinsung der Prior.-Oblig. Eine Amortisation tritt erst ein, wenn der Reinertrag mehr als 4 pCt. des Anlagecapitals beträgt.

[6]) Eröffnet wurde 1880: am 15. März die Strecke Osterfeld-Sterkrade (4,47 km).

16.	17.	18.	19.	20.	21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30.	31.	1.
auf 1 km	bis ult. December 1880 im Ganzen	auf 1 km	Anlage-capital	auf 1 km		Stamm-actien	Prioritäten			Anlage-capital	Stammactien	Stamm-prioritäten	Prioritäten			
611	282 344	8 556	5 400 000	163 636	165 000	2 400 000	—	0	0	5 400 000	2 400 000	—	3 000 000	33,00	165 000	38
— 3	+ 7 026	+ 213														
360	109 410	6 324	2 000 000	115 607	45 000	1 000 000	—	0	0	2 000 000	1 000 000	—	1 000 000	17,30	45 000	39
+ 2	+ 1 671	+ 96														
1 889	12 136 397	26 596	128 078 990	275 374	4 097 620	67 479 000	—	4	0	194 548 857	80 000 000	—	114 548 857	660,00	5 601 682	40a
— 21	+ 839 108	— 2 222														
594	1 631 503	9 107	35 088 808	195 896												40b
— 70	+ 84 539	+ 472														
1 246	4 741 778	13 580	43 926 052	136 599	[37] 960 000	13 500 000	—	7	0	32 700 000	13 500 000	—	[38] —	321,57	960 000	41
— 19	+ 290 794	— 91											19 200 000			
604	698 226	9 335	16 690 895	223 140	176 258	6 742 800	6 750 000	0	0	16 992 800	6 742 800	6 750 000	3 500 000	74,80	189 758	42
+ 26	+ 38 132	+ 510														
598	260 059	7 694	10 500 000	310 650	—	4 200 000	6 300 000	0	0	10 500 000	4 200 000	6 300 000	—	33,80	—	43
+ 113	+ 58 951	+ 1 744														
623	587 325	8 623	19 346 565	284 049	77 500	9 000 000	9 900 000	[39] 4½	0	20 400 000	9 000 000	9 900 000	1 500 000	68,11	77 500	44
+ 35	+ 40 085	+ 589														
484	47 671	6 810	917 000	131 000	—	—	—	0	0	600 000	—	—	[40] —	7,00	—	45
— 81	+ 520	+ 74											600 000			
1 252	2 811 568	16 346	[41] 29 054 598	168 922	731 168	15 020 700	—	2	0	[42] 24 770 700	15 020 700	—	9 750 000	150,00	731 168	46
+ 114	+ 70 872	+ 412														
1 802	138 772 557	20 949	—	—	—	—	—	—	—	1369226657	543 772 650	202864200	622 589 807	6 622,34	—	
— 1	+ 1 950 252	— 44														
2 341	776 338 121	27 438	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
+ 1	+30 905 512	+ 68														
445	106 901	4 626	1 574 655	68 137	—	855 000	855 000	0	1¾	1 710 000	855 000	855 000	—	23,11	—	47
— 5	+ 678	— 30														
2 043	662 804	26 354	5 477 434	217 791	60 675	1 905 000	2 205 000	6½	$5\frac{13}{15}$	8 610 000	1 905 000	2 205 000	4 500 000	25,58	225 000	48
+ 33	+ 67 914	+ 2 700														
1 991	313 076	25 599	1 748 378	142 958	25 480	1 200 000	1 200 000	6½	0	1 650 000	1 200 000	—	450 000	12,23	25 500	49
— 65	+ 42 644	+ 3 487														
891	347 588	12 521	5 255 275	189 311	70 527	1 560 000	1 560 000	0	$3\frac{1}{12}$	5 400 000	1 560 000	2 340 000	1 500 000	27,76	78 600	50
— 50	+ 30 830	— 1 110														
1 255	1 430 369	16 208	—	—	—	—	—	—	—	17 370 000	5 520 000	5 400 000	6 450 000	88,68	—	
— 16	+ 142 066	+ 1 610														
1 492	550 226	17 205	5 653 702	183 383	11 125	1 800 000	1 800 000	0	5	4 800 000	1 800 000	1 800 000	1 200 000	30,83	60 000	51
— 12	+ 24 738	+ 885														
528	374 102	6 760	8 864 207	159 692	28 750	4 005 000	4 005 000	0	0	8 760 000	4 005 000	4 005 000	750 000	55,50	41 250	52
— 12	— 11 166	— 202														
508	235 773	5 655	1 000 000	21 649	—	1 000 000	—	0	0	1 000 000	1 000 000	—	—	46,19	—	53
— 17	+ 29 765	+ 714	[44]													
292	22 735	2 991	—	—	—	—	—	0	0	—	—	—	—	—	—	54
62	177	+ 24			[45]											
473	376 285	7 131	9 758 152	184 919	120 000	2 280 000	4 920 000	0	0	9 600 000	2 280 000	4 920 000	2 400 000	52,77	120 000	55
108	— 18 347	— 347														
279	49 664	3 425	[46] 600 000	54 545	—	300 000	300 000	0	3	600 000	300 000	300 000	—	14,50	—	56
45	— 821	— 57														
266	277 090	3 530	3 750 000	47 771	—	1 962 300	1 787 700	0	3	3 750 000	1 962 300	1 787 700	—	78,50	—	57
68	+ 9 931	+ 127														
192	232 209	11 218	2 608 160	106 455	1 870	1 200 000	1 200 000	0	1	2 565 000	1 200 000	1 200 000	165 000	24,50	9 075	58
247	+ 74 156	+ 2 811														
585	2 118 084	6 989	—	—	—	—	—	—	—	31 075 000	12 547 300	14 012 700	4 515 000	302,79	—	
31	+ 108 433	+ 316														
735	3 548 453	9 068	—	—	—	—	—	—	—	48 445 000	18 067 300	19 412 700	10 965 000	391,47	—	
18	+ 250 499	+ 599														

[7]) Eröffnet wurde 1880: am 15. März die Theilstrecke Bettenhausen-Wilhelmshöhe (8,40 km) und am 15. Mai die letzte Theilstrecke der Berlin-Coblenzer Bahn Leinefelde-Eschwege (46,02 km).

[8]) Ausschl. des auf die Bayerische Strecke der Elm-Gemündener Bahn, des auf die Strecke Mainspitze-Frankfurt und des auf die Strecke Hanau-Heldenbergen / Windecken (zusammen 40,11 km) entfallenden Anlagecapitals.

[9]) Die Angabe bezieht sich auf die frühere Homburger Bahn.

[10]) Einschliesslich 4 200 000 ℳ für Vienenburg-Grauhof und von rot. 20 788 000 ℳ für Ankauf der Hannover-Altenbekener Actien und für Beschaffung der Uelzen-Langwedeler Betriebsmittel. Bei Angabe des Anlagecapitals ist der Erlös aus den 3½ pCt. Prioritätsstammactien angesetzt, bei Annahme des Nominalbetrages würde sich das Anlagecapital auf 317 230 800 ℳ stellen.

[11]) Eröffnet wurde 1880: am 15. September die Strecke Hecklingen-Egeln (13,73 km) für den Güterverkehr.

[12]) Einschl. 10 500 000 ℳ 4½ pCt. Prior.-Oblig. zur Betheiligung bei der Berliner Stadtbahn und Anschluss an dieselbe bei Charlottenburg nach Schlachtensee, und 18 000 000 ℳ Stammactien zum antheiligen Erwerbe der Braunschweigischen Eisenbahnen.

[13]) Einschl. 525 000 ℳ Verzinsung der 10 500 000 ℳ Anleihe zur Betheiligung bei dem Bau der Berliner Stadtbahn und Anschluss an dieselbe bei Charlottenburg nach Schlachtensee.

[14]) Ausschl. der von der Magdeburg Halberstädter Bahn für Betriebsmittel verausgabten Summe von rot. 2 900 000 ℳ Das Anlagecapital ist aus Bremischen 4½ und 5 pCt. Staatsanleihen entnommen.

[15]) Die 4½ pCt. Prior.-Oblig. V. und VII. Emission sind vom 1. April ab und die I. und IV. Emission vom 1. Juli 1880 ab zurückgezahlt.

[16]) Eröffnet wurde 1880: am 7. Juni die Strecke Bonn-Euskirchen (34,30 km), am 18. September—1. October die Strecke Remagen-Ahrweiler (12,92 km), am 15. October die Strecke Lintorf-Duisburg und die Hochfelder Anschlusscurve (5,40 km), und am 15. December die Strecke Langendreer-Löttringhausen (13,34 Kilometer).

[17]) Eröffnet wurde 1880: am 19. Juli die Secundärbahn Pirna-Berggiesshübel (14,59 km) und am 15. October die Strecke Lommatzsch-Nossen (18,59 km).

[18]) Einschliesslich 12 945 145 *M.* für die Muldenthalbahn.

[19]) Eröffnet wurde 1880: am 15. Mai die Strecke Murrhardt-Gaildorf (14,52 km), am 31. Juli die Strecke Kisslegg-Wangen (13,27 km) und am 8. August die Strecke Schwaigern-Eppingen (12,79 km). Die Strecke Bruchsal-Bretten (14,83 km) ist am 15. October 1879 in den Betrieb der Badischen Eisenbahn übergegangen.

[20]) Die Strecke Friedrichsfeld-Schwetzingen (7 km) ist am 1. Juni 1880 eröffnet.

[21]) Die der Westfälischen Bahn gehörende Strecke Leer-Ihrhove wird gegen Erstattung der Hälfte der Brutto-Einnahme mitbenutzt; der Betriebslänge sind deshalb 3,78 km — die Hälfte der Strecke — zugesetzt worden.

[22]) Die Strecke Olpe-Rothemühle (9,20 km) ist am 1. December 1880 eröffnet.

[23]) Amortisation wird wegen mangelnder Ueberschüsse nicht erfolgen.

[24]) Eröffnet wurde am 1. November 1880 die Strecke Coaksanstalt Zabrze-Guidogrube (1,84 km).

[25]) Auschl. der Amortisationsquote für 39 000 000 *M.* Prior.-Obligat., welche unbestimmt ist.

[26]) Baurechnung für die Mittelwalder Bahn noch nicht abgeschlossen. Das Anlagecapital für die Niederschlesische Zweigbahn beträgt 10 096 883 *M.*

[27]) Eröffnet wurden 1880: am 1. März die Strecken Peiskretscham-Borsigwerk und Peiskretscham-Laband (zusammen 22,24 km) für den Güterverkehr.

[28]) Ausschl. 715 405 *M.* zur Verzinsung der Hamburg-Bergedorfer Bahnanlage etc.

[29]) Die Prioritäts-Stammactien sind amortisirt.

[30]) Am 15. December 1880 ist die secundäre Zweigbahn von St. Michaelisdonn nach Marne (8,40 km) eröffnet.

[31]) Die Strecke Kohlfurt-Falkenberg (148,00 km) ist vom 1. Juli 1878 ab von der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn und die Zweigstrecke Ruhland-Lauchhammer (7,50 km) vom gleichen Datum ab von der Cottbus-Grossenhainer Bahn in Betrieb genommen.

[32]) Von der Dividende sind auf die Stammprioritätsactien 5 pCt. gezahlt, während der Ueberschuss von 4 pCt. zur Tilgung der Dividendenrückstände aus früheren Jahren bestimmt ist.

[33]) Aus Betriebsfonds sind bestritten 941 166 *M.* (Tilgung der Staatsbausubvention).

[34]) Einschliesslich 2 625 000 *M.* Annuität auf 64 Jahre.

[35]) Einschliesslich 50 187 700 *M.* Capitalwerth der Annuität.

[36]) Eröffnet wurde 1880: am 1. Mai die Theilstrecke Waldhof-Mannheim (9,39 km) und am 4. November die Strecke Höchst a/M.-Frankfurt a/M. (6,75 km).

[37]) 960 000 *M.* Annuität auf 64 Jahre ab 1. Januar 1873.

[38]) Repräsentirt den Capitalwerth der Annuität.

[39]) Garantirt bis 1. Juli 1886.

[40]) Die Bahn bildet einen Vermögensbestandtheil der Stadt Schmalkalden.

[41]) Einschliesslich 4 283 898 *M.* für Coburg-Lichtenfels.

[42]) Ausschliesslich 4 283 898 *M.* für Coburg-Lichtenfels.

[43]) Personenverkehr besteht nur auf einer Strecke von 23,78 Kilometer.

[44]) Die Angaben über das Anlagecapital etc. sind mit denjenigen für die Oberlausitzer Bahn (Kohlfurt-Falkenberg) (No. A. III. 29) vereinigt.

[45]) In Folge des Antrages der Inhaber der Prioritätsobligationen ist der Concurs über das Vermögen der Bahn eröffnet.

[46]) Diese Angaben gelten nur für die Strecke Weddinghusen-Wesselburen (11 km).

[47]) Die Strecke Langenstein-Derenburg (5,7 km) ist am 1. September 1880 für den Güterverkehr und am 9. September 1880 für den Personenverkehr eröffnet.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Tarif-Bekanntmachungen.

I. Localtarife.

Berlin-Stettiner Eisenbahn. Zum **Local-Güter-Tarif** tritt mit dem 1. Februar d. J. **Nachtrag IV** in Kraft.

Derselbe enthält neben einigen redactionellen Aenderungen des Tarifs verschiedene Frachtermässigungen.

Druckexemplare des Nachtrages sind zum Preise von 0,10 *M.* pro Stück durch die Güter-Expeditionen bezw. Güter-Kassen zu beziehen. Stettin, den 26. Januar 1881. Königliche Direction. (383)

Königlich Preussische Staats- und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen. Zu dem vom 1. Januar cr. gültigen Tarif für den **Localgüterverkehr** unseres Verwaltungsbezirks kommt mit dem 1. Februar cr. der Nachtrag I zur Ausgabe, enthaltend ausser einigen Berichtigungen, Ausnahmetarifsätze für Sprit und Spiritus ab Nordhausen, sowie eine vom 15. März cr. ab gültige Bestimmung, betreffend Güterabfertigung nach und von den Stationen Halle und Leinefelde der Thüringischen, sowie Nordhausen der Nordhausen-Erfurter Bahn, wodurch theils Erhöhungen, theils Ermässigungen eintreten.

Exemplare des Nachtrags sind durch unsere Expeditionen käuflich zu beziehen, woselbst auch das Nähere zu erfahren. Frankfurt a. M., 28. Januar 1881. Königliche Eisenbahndirection. (392)

II. Tarife für directe Verkehre mit besonderen Namen.

Am 1. Februar d. J. tritt ein **Nachtrag I** zum Verbands-Güter-Tarif vom 10. Juli 1880 für den **Bergisch-Märkisch-Holländischen Verband** via Winterswyk in Kraft.

Derselbe enthält anderweitige theilweise erhöhte Sätze für den Verkehr mit 's Gravenhage und Leiden, Stationen der Holländischen Bahn, anderweitige ermässigte Sätze für den Verkehr mit den Stationen Brügge, Dahl, Delstern, Ober-Hagen, Rummenohl, Schalksmühle der Bergisch-Märkischen Bahn, sowie Aufnahme der Station Lüdenscheid in den Tarif, veränderte Sätze der Ausnahme-Tarife, Aufhebung des **Transit-Tarifs**, endlich Berichtigungen.

Die durch die letzteren eintretenden Erhöhungen der Sätze Haarlem-Attendorn Stückgut von 2,62 auf 3,62, Haarlem-Fröndenberg Stückgut von 2,12 auf 3,12 *M.* treten erst mit dem 15. März 1881 in Kraft. Elberfeld, den 31. Januar 1881. Königliche Eisenbahn-Direction. (398)

Deutsch-Dänischer Eisenbahn-Verband. In Folge Einführung anderweiter Ueberfuhrgebühren für die Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn werden mit dem 1. April 1881 die Tarifsätze für den Verkehr mit den Berlin-Hamburger Stationen Berlin und Wittenberge um die nachbezeichneten Beträge pro 100 kg erhöht:

Entfernung 8 km.

Eilgut	0,20 *M.*
Eilgut, ermässigt	0,13 „
Normalgut Cl. I	0,10 „
Wagenladungsclasse A	0,03 „
„ „ B	0,02 „
„ „ C	0,01 „

Altona, den 29. Januar 1881. Namens der Verbands-Verwaltungen: Die Direction der Altona-Kieler Eisenb.-Gesellsch. (394)

Deutsch-Schwedisch-Norwegischer Güter-Verkehr. In Folge Einführung anderweiter Ueberfuhrgebühren für die Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn werden mit dem 1. April 1881 die Tarifsätze für den Verkehr mit den Berlin-Hamburger Stationen Berlin und Wittenberge um die nachbezeichneten Beträge pro 100 kg erhöht:

Entfernung 8 km.

Eilgut	0,20 *M.*
Normalgut Cl. I	0,10 „
Wagenladungsclasse A	0,03 „
„ „ B	0,02 „
„ „ C	0,01 „

Altona, den 29. Januar 1881. Namens der Verbands-Verwaltungen: Die Direction der Altona-Kieler Eisenb.-Gesellsch. (395)

Deutsch-Skandinavischer Eisenbahn-Verband. In Folge Einführung anderweiter Ueberfuhrgebühren für die Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn werden mit dem 1. April 1881 die Tarifsätze für den Verkehr mit der Berlin-Hamburger Station Berlin um die nachbezeichneten Beträge pro 100 kg erhöht:

Entfernung 8 km.

Classe I	0,20 *M.*
„ II	0,10 „

Altona, den 29. Januar 1881. Namens der Verbands-Verwaltungen: Die Direction der Altona-Kieler Eisenb.-Gesellsch. (396)

Mährisch-Schlesische Centralbahn. Ab 15. Februar l. J. gelangt **Nachtrag XI zum Schlesisch-Sächsischen Verbandtarife,** giltig vom 1. Februar 1878, zur Einführung.

Derselbe enthält:

1. Transitsätze für die Stationen Jägerndorf, Mittelwalde, Myslowitz und Ziegenhals der Oberschlesischen Eisenbahn.
2. Transitsätze für Liebau, Station der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn.
3. Tariftabelle für die Station Uckro-Luckau der Berlin-Dresdener Eisenbahn.
4. Ausnahmetarif XI für Eisenschlackentransporte zwischen Stationen der Sächsischen Staatsbahn und Stationen der Oberschlesischen und Rechte Oderufer-Eisenbahn.
5. Ausnahmetarif XII für Glassandtransporte von Hohenhorka nach Finkenheerd und Fürstenberg.
6. Erweiterung des Ausnahmetarifes IX für Eisenerztransporte.
7. Aufnahme der Station Cottbus der Berlin-Görlitzer Eisenbahn.
8. Aufhebung von Frachtsätzen und Transportpreisen.
9. Ermässigung von Frachtsätzen.
10. Wiederaufnahme der Station Reichenberg der Südnorddeutschen Verbindungsbahn.
11. Bestimmungen betreffend Aufhebung der Ausnahmetarifsätze für gebrannten Kalk und Kalkasche.
12. Neue Tarifsätze der Classe A II und des Specialtarifs III zwischen der Berlin-Görlitzer, Oberschlesischen und Rechte Oderufer-Eisenbahn.
13. Druckfehlerberichtigungen.

Exemplare dieses Tarifnachtrages erliegen bei den Verbandstationen, beim Betriebsinspectorate in Jägerndorf und bei der Betriebsdirection in Wien, I. Hegelgasse 7, zur Einsicht. Wien, 1. Februar 1881. Die Betriebsdirection. (400)

Fortsetzung der Tarif-Bekanntmachungen auf Seite 138.

Einnahmen der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im Monat December 1880.

Benennung der Eisenbahnen	Durchschn. Betriebsl. im Monat Decbr. 1880	Im Monat Decbr. 1880 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monat December 1880: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1879: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. pro Kilom. in Procent	Die Einnahme betrug vom 1. Januar bis 31. Decbr 1880: im Ganzen	pro Kilom.	1879: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. pro Kilom. in Procen
	Kilom.	Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Gulden		Gulden		
emeinsame Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.															
ste Ungar.-Galiz. Eisenbahn	267	14 323	7 400	16 997	37 708	54 705	205	66 508	249	— 17·7	874 709	3 276	666 421	2 496	+ 31·:
schau - Oderberger Eisenb. inclusive Eperies-Orló)	427	40 391	92 342	31 973	269 462	301 435	706	248 137	581	+ 21·5	3 813 424	8 931	3 477 177	8 143	+ 9·7
sterr. Staatsbahn-Gesellsch.	2 011	258 287	545 999	500 851	2 643 516	3 144 367	1 564	2 896 903	1 441	+ 8·5	32 674 064	16 248	32 959 936	16 398	— 0·!
dbahn-Gesellschaft	2 190	320 536	325 483	480 811	2 386 427	2 867 238	1 309	3 251 367	1 452	— 9·8	35 201 612	15 892	36 581 259	16 303	— 2·!
garische Westbahn	373	44 944	34 562	31 931	82 266	114 197	306	92 603	248	+ 23·4	1 463 737	3 924	1 472 055	3 947	— 0·(
Summa	5 268	678 481	1 005 786	1 062 563	5 419 397	6 481 942	1 230	6 555 518	1 233	— 0·2	74 027 546	13 986	75 093 848	14 123	— 1·(
sterreichische Eisenbahnen.															
ssig-Teplitzer Eisenbahn	94	47 054	271 587	17 386	200 357	217 743	2 316	248 331	2 642	— 12·3	3 253 408	34 610	2 972 447	31 622	+ 9·4
hmische Nordbahn	180	50 922	50 088	23 828	87 671	111 499	619	115 521	642	— 3·6	1 611 887	8 955	1 531 351	8 508	+ 5·:
hmische Westbahn	201	38 612	125 172	36 398	238 559	274 957	1 368	270 668	1 347	+ 1·6	3 306 876	16 452	3 183 879	15 840	+ 3·!
schtěhrader Eisenbahn	397	43 545	272 685	41 098	422 071	463 169	1 167	446 609	1 125	+ 3·7	4 852 014	12 222	4 578 751	11 534	+ 6·(
x-Bodenbacher Eisenbahn	89	27 355	82 922	7 350	111 980	119 330	1 341	139 967	1 573	— 14·7	1 692 220	19 014	1 553 707	17 859	+ 6·!
ogen. Localbahn-Gesellsch.	5	1 232	5 781	417	2 274	2 691	538	1 915	383	+ 40·5	31 490	6 298	27 681	5 536	+ 13·!
herzog Albrecht-Bahn	181	9 650	9 437	9 561	58 890	68 451	378	82 699	457	— 17·3	685 717	3 788	578 803	3 198	+ 18·4
izische Carl Ludwig-Bahn:															
altes Netz	352	61 935	92 079	83 163	953 804	1 036 967	2 946	878 102	2 495	+ 18·1	8 215 710	23 340	8 181 761	23 244	+ 0·4
neues Netz	241			29 674	224 309	253 983	1 054	162 635	675	+ 56·1	2 120 181	8 797	1 687 546	7 002	+ 25·(
z-Köflacher Eisenb. u. B.-G.	91	16 667	45 235	8 247	89 188	97 435	1 071	107 786	1 184	— 9·6	1 238 385	13 609	1 279 405	14 059	— 3·:
ser Franz Josef-Bahn	712	102 819	125 910	118 336	495 643	613 979	862	571 608	803	+ 7·3	8 241 304	11 575	7 641 189	10 732	+ 7·!
serin Elisabeth-Bahn:															
Hauptbahn	400	109 714	113 634	149 914	515 397	665 311	1 663	428 680	1 072	+ 55·1	9 510 318	23 776	9 889 889	24 725	— 3·!
Lambach-Gmunden	27	2 171	4 034	1 125	3 515	4 640	172	4 769	177	— 2·8	76 847	2 846	78 436	2 905	— 2·(
Linz-Budweis	144	9 647	19 868	10 015	58 238	68 253	474	59 554	414	+ 14·5	799 441	5 552	810 123	5 626	— 1·!
Neumarkt-Simbach	58	7 962	37 650	9 115	65 538	74 653	1 287	58 844	1 015	+ 26·8	981 737	16 927	1 116 616	19 252	— 12·1
Hetzendorf-K.-Ebersdorf*)	25	. .	39 541	. .	23 030	23 030	921	13 073	654	+ 40·8	270 412	12 877	284 415	14 221	— 9·!
Salzburg-Tiroler Bahn	290	24 334	14 963	15 160	38 978	54 138	187	59 012	203	— 7·9	952 033	3 283	978 520	3 374	— 2·7
nprinz Rudolf-Bahn incl. ösel-Hüttenbahn und Zelt-eg-Fohnsdorf	812	67 442	119 007	64 511	287 482	351 993	433	307 347	379	+ 14·2	4 500 906	5 543	4 024 978	4 957	+ 11·!
ser Ferdinands-Nordbahn	697	163 665	487 917	295 788	1 926 792	2 222 580	3 189	2 238 278	3 211	— 0·7	26 034 710	37 353	25 502 907	36 590	+ 2·1
Mährisch-Schles. Nordbahn	141	27 818	57 778	26 784	80 145	106 929	758	105 936	751	+ 0·9	1 355 702	9 615	1 276 106	9 050	+ 6·2
nsierer Eisenbahn	6	2 683	3 613	564	3 400	3 964	661	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .
b.-Czern.-y B.(Oe.L.) Lemb.-Czern.	267	25 750	37 717	38 967	210 308	249 275	934	344 575	1 291	— 27·7	2 968 332	11 117	2 661 829	9 969	+ 11·5
Czern.-Succ.	90	7 550	23 471	11 211	56 148	67 359	748	76 860	854	— 12·4	720 314	8 003	609 620	6 774	+ 18·1
pen-Vordernberger Bahn	15	3 550	15 129	943	11 578	12 521	835	13 687	912	— 8·4	189 484	12 632	184 469	12 298	+ 2·7
rische Grenzbahn	109	13 089	19 273	5 361	26 204	31 565	290	28 623	263	+ 10·3	357 026	3 275	305 826	2 806	+ 16·7
risch-Schlesische Centralb.	152	16 256	21 845	12 163	46 033	58 196	383	65 879	433	— 11·5	700 340	4 608	765 786	5 038	— 8·5
titscheiner Localbahn	3	1 628	1 134	654	937	1 591	530	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .
err. Localbahn-Gesellsch.:															
slau-Zleb u. Skowitz-Wrdy-cic	11	. .	5 013	. .	4 480	4 480	407	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .
erreich. dwestb. Garant. Strecke	623	120 463	156 641	135 240	471 525	606 765	974	567 467	911	+ 6·9	7 169 054	11 507	6 736 835	10 814	+ 6·4
Ergänzungsnetz	305	53 718	182 863	43 632	396 623	440 255	1 443	425 661	1 396	+ 3·4	4 289 316	14 063	3 724 047	12 210	+ 15·2
au-Friedländer Eisenbahn	33	5 399	8 341	2 239	16 478	18 717	567	18 663	566	+ 0·2	256 744	7 780	272 068	8 244	— 5·6
n-Priesen (Komotau) E.:															
Alte Linien	155	12 867	48 006	11 015	89 780	100 795	650	102 336	660	— 1·5	1 040 397	6 712	988 368	6 177	+ 8·7
Pilsen-Klattau-Eisenstein	97	9 211	24 544	5 168	44 613	49 781	513	50 562	521	— 1·5	489 711	5 049	468 173	4 827	+ 4·6
-Duxer Eisenbahn	155	11 599	80 626	10 514	113 447	123 961	800	117 079	755	+ 6·0	1 133 075	7 310	1 043 198	6 730	+ 8·6
. Staatsbahnen:															
Braunau-Strasswalchener B.	37	3 463	1 861	1 565	3 156	4 721	128	4 340	117	+ 9·4	73 930	1 998	70 151	1 896	+ 5·4
Dalmatiner Bahn	105	1 258	2 620	1 183	7 847	9 030	86	4 655	44	+ 95·5	69 725	664	74 700	711	— 6·5
Dniester Bahn	112	30 723	4 845	8 454	16 290	24 744	221	37 826	338	— 34·6	413 408	3 852	354 749	3 167	+ 21·6
Donau-Ufer Bahn**)	8	. .	39 070	. .	10 819	10 819	1 352	3 129	391	+ 245·8	63 488	7 936	43 072	5 384	+ 47·4
Erbersdorf-Würbenthal	18	1 452	1 834	522	1 481	2 003	111	. .	. .	. .	2 003	1 002	. .	. .	. .
Istrianer Bahn	143	3 546	2 743	4 543	8 672	13 215	92	11 201	78	+ 17·9	163 117	1 141	142 318	995	+ 14·7
Kriegsdorf-Römerstadt	14	1 175	2 216	289	1 339	1 628	116	2 067	148	— 21·6	22 496	1 607	24 894	1 778	— 9·6
Mürzzuschlag-Neuberg	11	2 063	3 514	704	1 828	2 532	230	2 620	238	— 3·4	36 384	3 308	2 620	2 620	+ 26·3
Niederösterr. Staatsbahnen	154	16 491	13 703	7 721	22 260	29 981	195	24 319	158	+ 23·4	454 090	2 949	420 846	2 733	+ 7·9
Rakonitz-Protivin	144	13 450	17 619	8 877	27 740	36 617	254	33 563	233	+ 9·0	408 771	2 839	364 191	2 529	+ 12·3
Tarnow-Leluchow (Orló)	151	5 417	4 418	4 175	17 647	21 822	145	16 566	110	+ 31·8	336 782	2 230	281 347	1 863	+ 19·7
Tarvis-Pontafel	25	3 032	7 034	2 295	10 446	13 041	522	11 396	456	— 14·5	184 533	7 381	32 559	5 427	+ 36·0
Unterdrauburg-Wolfsberg	38	2 480	1 638	1 200	2 544	3 744	99	3 106	82	+ 20·7	50 958	1 341	12 445	1 383	— 3·0
nordd. Verbindungsbahn	283	53 959	112 475	30 563	240 944	271 507	959	264 547	935	+ 2·6	2 676 936	9 459	2 500 951	8 837	+ 7·0
nau-Kralup-Prager Eisenb.	120	32 889	73 040	25 143	95 131	120 274	1 002	106 654	889	+ 12·7	1 372 769	11 440	1 307 231	10 894	+ 5·0
rlberger Bahn	96	34 797	18 581	13 596	26 711	40 307	420	34 497	359	+ 17·0	461 406	4 806	429 127	4 470	+ 7·5
-Pottendorf-Wiener-Neu-tädter Bahn	67	12 789	40 375	8 331	61 085	69 416	1 036	55 745	832	+ 24·5	823 018	12 284	685 369	10 229	+ 20·1
Summa	8 684	1 315 291	2 951 030	1 345 002	7 931 355	9 276 357	1 068	8 728 957	1 010	+ 5·7	103676905	12 341	101685299	11 843	+ 4·2
ngarische Eisenbahnen.															
ld-Fiumaner Bahn	392	84 220	26 687	45 768	85 031	139 799	357	120 657	308	+ 16·6	1 891 894	4 778	1 775 953	4 530	+ 5·5
l-Körösthaler Bahn	62	7 021	6 029	4 274	9 281	13 555	219	10 698	173	+ 26·6	201 724	3 254	199 871	3 224	+ 0·9

*) Inclusive der K. K. Donauuferbahnstrecke Stadlauer Donaubrücke-Kaiser Ebersdorf.
**) Exclusive der Theilstrecke Stadlauer Donaubrücke-Kaiser Ebersdorf.

Benennung der Eisenbahnen	Durchschn. Betriebsl. im Monat Decbr. 1880	Im Monat Decbr. 1880 wurden befördert		Die Einnahme betrug im Monat December							Die Einnahme betrug vom 1. Januar bis 31. Dec				
				1880				1879		Differz. pro Kilom. in Procent	1880		1879		Diffe pr. Kilo in Proc
		Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	im Ganzen	pro Kilom.		im Ganzen	pro Kilom.	im Ganzen	pro Kilom.	
	Kilom.	Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Gulden		Gulden		
Arad-Temesvarer Eisenbahn	57	5 400	5 000	5 900	12 100	18 000	316	16 021	281	+ 12·5	243 435	4 271	352 510	6 184	— 3
Battaszek - Dombovár - Zákány (Donau-Drau) Bahn	166	12 009	6 682	6 409	30 387	36 796	222	29 153	176	+ 26·1	420 636	2 534	419 811	2 529	+
Erste Siebenbürger Eisenbahn	290	16 393	19 459	16 363	67 853	84 216	290	97 145	335	− 13·4	1 250 225	4 311	1 232 638	4 250	+
Fünfkirchen-Bárcser Bahn	68	17 138	16 466	9 456	37 239	46 695	687	45 403	668	+ 2·8	634 119	9 325	654 405	9 624	—
Mohács-Fünfkirchner Bahn	68	12 763	39 793	7 151	85 028	92 179	1 356	70 902	1 043	+ 30·0	1 274 700	18 746	1 095 307	16 107	+ 1
Raab-Oedenburg-Ebenfurter B.	118	16 268	24 093	8 985	42 481	51 466	436	44 690	379	+ 15·0	495 312	4 198	399 675	4 298	−
Ungarische Nordostbahn	580	52 103	37 849	44 698	154 282	198 980	343	193 037	333	+ 3·0	2 513 634	4 334	2 480 535	4 278	+
Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen:															
Nördliche Linien	607	65 111	108 320	78 619	401 900	480 519	792	423 469	698	+ 13·4	6 012 964	9 906	5 987 488	9 864	+
Oestliche Linien	635	28 181	15 352	42 517	119 750	162 267	256	165 773	261	− 1·9	2 549 845	4 016	2 467 328	3 954	+
Südliche Linie	327	13 401	14 896	21 986	28 330	50 316	154	59 430	214	— 28·0	958 853	3 165	925 884	3 331	—
Gran-Bresnitz-Schemnitz	23	411	3 106	498	4 836	5 334	232	3 553	154	+ 50·7	49 152	2 137	43 797	1 904	+ 1
Gömörer Industriebahnen	168	3 986	8 210	4 285	21 817	26 102	155	27 574	164	— 5·5	391 623	2 331	384 006	2 286	+
Dalya-Vinkovce-Brod	104	9 115	1 068	8 105	9 630	17 735	171	25 951	250	— 31·6	315 626	3 035	302 765	3 028	+
Waagthalbahn	140	34.758	25 516	25 520	35 385	60 905	435	40 728	291	+ 49·5	553 701	3 955	585 817	4 184	—
Theiss-Linie	605	77 000	55 000	119 000	263 000	382 000	631	379 246	648	− 2·6	5 475 636	9 157	5 975 082	10 214	— 1
Summa	4 410	455 278	413 526	458 534	1 480 330	1 866 864	423	1 753 430	404	+ 5·1	25 233 079	5 762	25 282 872	5 855	—
Recapitulation.															
Summe der gemeinsamen Oesterr.-Ungar. Eisenbahnen	5 268	678 481	1 005 786	1 062 563	5 419 379	6 481 942	1 230	6 555 518	1 233	— 0·2	74 027 546	13 986	75 093 848	14 123	—
Summe der Oesterr. Eisenbahnen	8 684	1 315 291	2 951 030	1 345 002	7 931 355	9 276 357	1 068	8 728 957	1 010	+ 5·7	106676905	12 341	101685299	11 843	+
Summe der Ungar. Eisenbahnen	4 410	455 278	413 526	458 534	1 408 330	1 866 864	423	1 753 430	404	+ 5·1	25 233 079	5 762	25 282 872	5 855	—
Hauptsumme	18 362	2 449 050	4 370 342	2 866 099	14 759 064	17 625 163	960	17 037 905	931	+ 3·1	205937530	11 244	202062019	11 100	+

Fortsetzung der offiziellen Anzeigen.

Tarif-Bekanntmachungen (Forts. v. S. 136).

Niederdeutscher Eisenbahn-Verband. Am 1. Februar cr. tritt der Nachtrag 8 zum Güter-Tarife vom 1. April 1878 in Kraft, enthaltend Frachtbegünstigungen für verschiedene leicht verderbliche Gegenstände etc., Sätze der Specialtarife A. 2 und I zwischen Fallersleben und Itzehoe, anderweite, theilweise ermässigte Sätze für Osterode a. Harz und Nordhausen, sowie für die Frankfurt-Bebraer Stationen der Strecke Halle-Münden, Tarifsätze für die in den Verband aufgenommenen Stationen Artern und Ober-Röblingen a. d. Helme, Ausnahmesätze für Braunkohlen, anderweite, theilweise ermässigte Ausnahmesätze für Europäisches Holz des Specialtarifs II und Berichtigungen.

Aufgehoben werden zum 15. März cr. die Tarifsätze zwischen der Mecklenburgischen Station Neubrandenburg einerseits, den Halle-Casseler Stationen Sollstedt, Gernrode bei Worbis, Leinefelde, Heiligenstadt, Arenshausen, Witzenhausen und Hedemünden andererseits. An Stelle derselben kommen vom gedachten Tage ab lediglich die im Staatsbahn-Verkehre via Blankenheim-Berlin bestehenden niedrigeren Sätze zur Anwendung.

Der Nachtrag ist in den Güter-Expeditionen der Verbands-Stationen käuflich zu haben. Hannover, den 28. Januar 1881. Königliche Eisenbahn-Direction, Namens der Verbands-Verwaltungen. (387)

Reichsbahn - Staatsbahn - Verkehr. Vom 1. Februar cr. kommt für die Beförderung von Sprit und Spiritus zwischen Nordhausen und Metz ein Ausnahmesatz von 3,26 ℳ pro 100 kg zur Einführung. Frankfurt a. M.-Sachsenhausen, den 28. Jan. 1881. Königliche Eisenbahn-Direction. (389)

Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen und Königlich Preussische Staats- und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen. Mit Gültigkeit vom 15. Februar cr. kommt der **2. Nachtrag** zum Tarif für die Beförderung von **Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren** vom 20. Januar 1880 zur Einführung.

Durch denselben wird der Tarif auf weitere Lothringisch-Luxemburgische Stationen, sowie einige Stationen der Eisenbahndirectionsbezirke Frankfurt a. M. und Magdeburg ausgedehnt.

Derselbe enthält ausserdem noch einige Ermässigungen bestehender Frachtsätze.

Der Tarifnachtrag ist durch unsere Expeditionen käuflich zu beziehen, woselbst auch das Nähere zu erfahren ist. Frankfurt a. M.-Sachsenhausen, den 26. Januar 1881. Königliche Eisenbahndirection (388)

Schlesisch - Süddeutscher Verband. Am 1. Februar d. J. treten im Verkehr zwischen Morgenroth und Zuffenhausen, Station der Württembergischen Eisenbahn, directe Frachtsätze für Güter der Klasse A 2 mit 5,64 ℳ und des Specialtarifs I mit 4,84 ℳ pro 100 kg. in Kraft. Breslau, den 27. Januar 1881. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn im Namen der Deutschen Verbands-Verwaltungen. (391)

Hessische Ludwigsbahn. Zum Tarifheft No. 9 des **Süddeutschen Verbandsgütertarifs** tritt der **I. Nachtrag** am 1. Februar cr. in Kraft. Derselbe enthält für unsere Stationen Mannheim und Mannheim Neckarvorstadt directe Frachtsätze für den Verkehr mit den Böhmischen Bahnen. Ferner directe Frachten für unsere Stationen Camberg, Griesheim a. Main, Höchst a. Main, Idstein, Niederselters, Oberbrechen und Wiesbaden im Verkehr mit Stationen der Oesterreichischen Staatseisenbahn, nördliche Linie. Nähere Auskunft ertheilen unsere Verbandsstationen sowie unser Tarifbüreau. Von letzterem ist der Nachtrag zu 25 ₰ pro Exemplar käuflich zu beziehen. Mainz, den 27. Januar 1881. In Vollmacht des Verwaltungsrathes: Die Specialdirection. (384)

III. Tarife für andere directe Verkehre.

Am 1. Februar d. J. kommen directe Frachtsätze für den Verkehr zwischen den diesseitigen Stationen **Hecklingen, Börnicke, Schneidlingen, Egeln, Ilberstedt** und **Prödel** einerseits und verschiedenen Stationen des **Eisenbahn-Directionsbezirks Frankfurt a/M.** sowie **Berliner Staatsbahnhöfen** andererseits zur Einführung.

Auskunft über die Tarifsätze ertheilen die betheiligten Expeditionen. Magdeburg, 28. Januar 1881. Königliche Eisenbahndirection. (399)

Für die Beförderung von **Steinkohlen, Kokes und Briquets** von nachstehend verzeichneten Stationen der **Bergisch-Märkischen Bahn** nach den Stationen Amsterdam, 'sGravenhage und Leiden resp. nach den darüber hinaus, zwischen und vorbelegenen Stationen der **Holländischen Bahn** treten von heute ab nachstehend ermässigte Sätze für Sendungen in regelmässigen Extrazügen in Kraft.

Bedingung der Anwendung des Tarifs ist die Uebernahme der vertragsmässigen Verpflichtung bei Vermeidung einer näher zu vereinbarenden Conventionalstrafe mindestens einen Extrazug von 250 000 bis 400 000 kg pro Woche nach den vorbezeichneten Stationen abzusenden. An jedem Extrazuge können sich eine bis höchstens fünf Zechen betheiligen, welche zu einer und derselben nachstehend bezeichneten Gruppe gehören.

Pro 10 000 kg gelangen bei Sendungen in Extrazügen von den an die Stationen Buer, Essen, Gladbeck, Mülheim a/d. Ruhr, Oberhausen, Ruhrort Rhein und Styrum angeschlossenen Zechen — Gruppe I. — 49 ℳ, von den an die Stationen Bismarck i/W., Bochum, Bochum-Riemke, Dahlhausen, Herne, Kupferdreh, Schalke, Steele, Ueberruhr und Wattenscheid angeschlossenen Zechen — Gruppe II. — 50 ℳ, von den an die Stationen Annen, Aplerbeck, Barop, Blankenstein, Bommern, Dortmund, Dortmunderfeld, Haspe, Hattingen, Hörde, Holzwickede, Laer, Langendreer, Marten, Nierenhof, Weitmar und Witten angeschlossenen Zechen — Gruppe III — 51 ℳ zur Erhebung.

Wenn zwei Extrazüge regelmässig pro Woche abgesendet werden, ermässigt sich die Fracht um je eine Mark, bei vier Zügen um drei Mark, bei fünf Zügen um vier Mark, bei sechs Zügen und mehr um fünf Mark. Die näheren Bedingungen sind bei den unterzeichneten Directionen zu erfahren. Elberfeld und Amsterdam, den 28. Januar 1881. Königliche Eisenbahn-Direction, Betriebs-Direction der Holländischen Eisenbahn-Gesellschaft. (382)

IV. Specialtarife für bestimmte Transport-Artikel.

Für den Transport von Cement bei Aufgabe von 10 000 kg pro Wagen oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht ab einigen Südbayerischen Stationen nach Asch, Eger und Franzensbad sind ermässigte Ausnahmefrachtsätze zur Einführung gekommen. München, den 27. Januar 1881. Generaldirection d. K. B. Verkehrsanstalten, Betriebsabtheilung. (386)

2. Submissionen.

Submission auf Turbinen. Die Anfertigung und Lieferung von 2 Turbinen für den Bau des Brandleite-Tunnels der Eisenbahn-Baustrecke Erfurt-Ritschenhausen soll vergeben werden.

Die Bedingungen und Zeichnungen liegen in dem General-Bureau (Fürstenstrasse 1 bis 10, Magdeburg) aus, können auch gegen Einsendung von 2 Mark von demselben bezogen werden. — Offerten sind mit der Aufschrift:

„Submission auf Turbinen"

versehen bis zum Termin am 12. Februar d. J., Vormittags 10 Uhr an uns einzureichen und werden in Gegenwart der erschienenen Submittenten eröffnet werden. Magdeburg, den 26. Januar 1881. Königl. Eisenbahn-Direction. (385)

Berlin-Hamburger Eisenbahn. Die Lieferung von 6 670 Stück oder ca. 1 120 Cubikmeter kieferner Weichenschwellen soll im Wege der Submission vergeben werden.

Offerten sind bis zum 12. k. Mts. an unser technisches Bureau hierselbst, von welchem auch die Lieferungs-Bedingungen und Offerten-Formulare kostenfrei bezogen werden können, einzusenden. Berlin, den 27. Januar 1881. Die Direction. (397)

Privat-Anzeigen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin SW. (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 10. 1881.

Die Zeitung erscheint
Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin SW., Kleinbeerenstr. 3.
Commissionär für den Buchhandel:
Adolph Refelshöfer,
Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.
Einundzwanzigster Jahrgang.

Beilagen zur Zeitung
und
Privat-Inserate
wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei
von **H. S. Hermann,**
Berlin SW., Beuth-Strasse 8,
einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3000 Exemplare.

Berlin, den 7. Februar 1881.

Zur Frage über die Selbstkosten des Personen- und Güterverkehrs.

Die Frage über eine detaillirte Ermittelung der Selbstkosten des Eisenbahnbetriebes und über den Modus der Vertheilung auf Personen- und Güterverkehr ist schon im Jahre 1859 von dem Regierungs- und Baurath Garke angeregt und in seiner Schrift: „Comparative Berechnung der Kosten der Personen- und Gütertransporte auf den Eisenbahnen zur Beurtheilung der Frage über die zulässigen oder möglichen Minimalsätze“ eingehend behandelt worden. Trotz der bedeutenden Tragweite, welche eine klare Einsicht in diese Angelegenheit für die finanziellen Ergebnisse der Eisenbahnen haben muss, hat man dieser Frage der Selbstkosten, welche die Grundlage eines jeden geregelten kaufmännischen Geschäfts bildet, keine besondere Beachtung geschenkt. Die Tarife sind nach wie vor oft ohne Rücksicht auf die localen Betriebsverhältnisse einer Bahn und meistens ohne Berücksichtigung der Selbstkosten, lediglich nach Zufall, nach Schablone, oder vom Gesichtspunkte der Concurrenz aus normirt worden. Auch die volkswirthschaftliche Seite ist vernachlässigt und die Bedeutung des Eisenbahnwesens für die Nationalöconomie lange Zeit unterschätzt worden; eine Erörterung darüber, ob die Leistungen und finanziellen Ergebnisse der Eisenbahnen auch für die nächste Zukunft in einem rationellen Verhältniss zu den immensen Kosten stehen möchten, welche jährlich für Bau und Betrieb derselben aufgewendet wurden, ist nur selten angestellt worden. Noch vor wenigen Jahren war das Wort „Oeconomie“ im Eisenbahnwesen wenig oder gar nicht bekannt. Im Vordergrund stand die Loosung: „Mehr Eisenbahnen“, und die vorzügliche Rentabilität der meisten Privatbahnen führte denselben für Neubauten immer frische Geldmittel zu.

Bis Ende der sechziger Jahre bewegte sich die Ausdehnung des Deutschen Eisenbahnnetzes in ziemlich gleichmässigen Bahnen; trotzdem fanden die Grundsätze der Oeconomie, so lange noch hohe Dividenden gezahlt wurden, in Bau- und Betriebsverwaltung nur in beschränktem Masse Anwendung. Die nächstfolgenden fünf Jahre des Gründungsschwindels waren für die ruhige Beurtheilung dieser Wirthschaftsfrage erst recht nicht geeignet. Der immense Capitalumsatz in Eisenbahnen während dieser Zeit, verbunden mit den jede Rentabilitätsberechnung verschleiernden Börsenmanipulationen, liess einen Gedanken an öconomische Behandlung der Eisenbahnen nicht aufkommen.

Erst nachdem die Hochfluthen des Actienschwindels und der Productionswuth sich etwas verlaufen und dementsprechend die Ansprüche an die Verkehrsanstalten auf das alte Niveau herabgesunken waren, nachdem man die verwüstenden Wirkungen dieser Sturmfluth auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens zu erkennen anfing, erst da brach sich, wenn auch langsam, der Gedanke an wirthschaftliche Massnahmen allmälig Bahn.

Zunächst war es die Bauthätigkeit, welche in Folge der Schwierigkeit von weiteren Capitalbeschaffungen eine erhebliche Einschränkung erlitt. In das Innere der Betriebsverwaltung fand die öconomische Strömung nicht sogleich Eingang und hat ihn zur Zeit noch nicht überall gefunden. Es sind hierbei langjährige Gewohnheiten, alte aus den Kinderjahren des Eisenbahnwesens originirende Vorurtheile und Ansichten zu überwinden, sowie die Schwerfälligkeit eines ausgedehnten Verwaltungsapparates zu berücksichtigen, alles Momente, welche neuere Ideen nur schwer zur Geltung kommen lassen.

Unter diesen Umständen mag es wenn auch nicht gerechtfertigt, so doch entschuldbar und erklärlich erscheinen, dass die Frage der Selbstkosten und der Oeconomie auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens bis in die letzte Zeit so wenig Beachtung gefunden hat.

Dazu kommt noch, dass die Berechnung der Selbstkosten getrennt nach Personen- und Güterverkehr ganz besonders schwierig ist, so dass dies Problem als gelöst noch nicht bezeichnet werden kann.

Die Nothwendigkeit, zu einem Resultat zu gelangen, tritt mit der Ausdehnung des Eisenbahnnetzes immer schärfer auf, und wenn man erwägt, dass die jährlichen Betriebsausgaben der Deutschen Bahnen über 500 Millionen Mark betragen, so leuchtet ein, dass eine kritische Beleuchtung der Ausgaben im Einzelnen kaum streng genug angestellt werden kann. Die Schwierigkeiten sind indess nicht gering. Während es nur einer sorgfältigen Buchung bedarf, um die Gesammtausgaben zusammenzustellen, ergiebt sich das Verhältniss, in welchem die Kosten eines Dienstzweiges beansprucht werden, fast bei jeder Position des Etats verschieden, und eine absolut richtige Trennung der Ausgaben für Personen- und Gütertransport bei der Verbuchung ist nicht durchführbar. Bei dem wichtigen Posten der Bahnunterhaltung lässt sich unmöglich bestimmen, welche Kosten für Unterhaltung und Ergänzung durch die Personenzüge, welche durch die Güterzüge und welche endlich durch die combinirten Züge nothwendig geworden sind. Eine nachträgliche Repartition nach Abschluss des Betriebsjahres stösst auf ähnliche Hindernisse. Für die Kosten der Bahnunterhaltung könnte man vielleicht eine Vertheilung im Verhältniss der zurückgelegten Achskilometer vornehmen; wie will man aber die Kosten einer Güterzuglocomotive repartiren, welche bestimmt ist, für eine gewisse Strecke Vorspanndienst zu leisten und einen Theil ihres Dienstes zum Rangiren von Güterzügen und zur Bedienung von Personenzügen auf frequenten Stationen verwendet? Eine Vertheilung der Kosten auf Personen- und Güterverkehr nach den Positionen der einzelnen Dienstzweige wird deshalb immerhin etwas Willkürliches haben und ausserdem bei jeder Bahnverwaltung unter Berücksichtigung der localen Verhältnisse eine andere sein.

Es kommt deshalb darauf an, einen Factor oder ein Product von einigen Factoren im Eisenbahnbetrieb aufzufinden, welches zu der Intensität des Personen- und Güterverkehrs, sowie zu dem grössten Theil der Betriebsausgaben, nämlich zu den Kosten der

Bahnunterhaltung und der Transportverwaltung in directer Beziehung steht.

Derartige Erwägungen mögen Herrn Garke veranlasst haben, die oben erwähnte Berechnungsweise aufzugeben und in der Zeitschrift des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen — Jahrgang 1875 No. 27, 1876 No. 71 u. 73 — eine andere Methode zu veröffentlichen, die den gestellten Anforderungen zu entsprechen scheint.

Herr Garke vertheilt die Gesammtbetriebskosten auf Personen- und Güterverkehr nach dem Verhältniss der Producte, welche sich aus der Bruttolast und der Geschwindigkeit der Züge ergeben. Diese Berechnungsweise hat nicht allein den Vorzug der Einfachheit, sondern sie wird auch den thatsächlichen Aufwand für beide Verkehrszweige deshalb annähernd ergeben, weil die beiden Factoren, Last und Geschwindigkeit der Fahrzeuge, auf die Hauptausgaben im Betrieb, nämlich auf die Bahnunterhaltung und die Transportverwaltung, eine directe Einwirkung ausüben. Wenn man von den verhältnissmässig geringen Schäden, welche durch die Witterungseinflüsse an den Bahnanlagen entstehen, absieht, so werden die Reparaturen und Ergänzungen an dem Gestänge und den meisten baulichen Anlagen von Stärke und Geschwindigkeit der Personen- und Güterzüge abhängig sein.

In gleicher Weise wird bei der Transportverwaltung der Brennmaterialverbrauch der Locomotiven, werden die Reparaturkosten an den Fahrzeugen, die Gehälter des Zugpersonals etc. mit der Bruttolast und Geschwindigkeit der bewegten Achsen steigen resp. fallen; nur die Kosten für allgemeine Verwaltung sind von der Intensität der Verkehre weniger abhängig. Dieselben betragen jedoch nur 5 bis 10 pCt. der Gesammtausgabe, während jene für Bahnunterhaltung 30 bis 35 pCt. und die für Transportverwaltung etwa 60 pCt. betragen.

Für etwa 90 pCt. der Ausgaben wird demnach dieser Repartitionsmodus bei normalen Bahn- und Betriebseinrichtungen den wirklichen Kostenaufwand ziemlich genau darstellen, für die übrigen 10 pCt. kann das Verhältniss sich etwas anders gestalten, indess wird bei der Geringfügigkeit des Betrages das Gesammtresultat erheblich nicht beeinflusst werden, wenn man auch für diese 10 pCt. eine Vertheilung nach der Garke'schen Methode vornimmt.

Vorstehend ist gesagt: „bei normalen Bahn- und Betriebsverhältnissen", weil wir der Ansicht sind, dass die Anwendung der Garke'schen Methode nicht bei allen Bahnen ohne Unterschied gleichmässig richtige Resultate liefern kann. Das Verhältniss gestaltet sich nämlich anders, wenn durch die Configuration des Bahnnetzes oder durch besondere Betriebseinrichtungen der eine oder andere der beiden Verkehrszweige einen erheblichen Kostenaufwand für sich allein in Anspruch nimmt.

Bei Eisenbahnen von mässiger Ausdehnung auf wenig verzweigten Linien, günstigen Steigungs- und Krümmungsverhältnissen und mittelstarkem Verkehr, wie sie im nördlichen und östlichen Deutschland vielfach vorkommen, kann die Berechnungsweise ohne Weiteres Anwendung finden. Dies ist indess nicht mehr angängig, wenn durch vielfache Verzweigungen der Betriebsdienst sehr complicirt wird, wenn durch grossen Rohproductenverkehr, wie bei den Bahnen der Kohlen- und Industriegebiete, zur Bewältigung dieser Massenförderungen besondere Einrichtungen in Bau und Betrieb getroffen werden müssen, und wenn bei Gebirgsbahnen der Procentsatz der starken Steigungen und Krümmungen zur Gesammtlänge erheblich zunimmt. Dabei ist von einschneidender Bedeutung für die Betriebskosten, ob die Transporte in der Hauptmasse gegen die Wasserscheiden, parallel mit denselben oder von denselben abfallend geführt werden. Selbstverständlich können derartige Momente nur dann zu einer Modification der Garke'schen Methode Veranlassung geben, wenn ihre Einwirkung auf den Mehraufwand für den Güter- oder Personenverkehr in die Augen springend, die in Rede stehenden Summen bedeutende und leicht zu ermittelnde sind.

(Schluss folgt)

Ein neues Güterbegleitkartenformular.

Es sind in der letzten Zeit bezüglich der Verwendbarkeit eines neuen Güterbegleitkartenformulars in kleinerem Format bei verschiedenen grösseren Eisenbahnverwaltungen practische Versuche angestellt worden und, soweit sich die Sache jetzt überhaupt übersehen lässt, wird die Behandlung der Begleitpapiere bei der Ver-, Um- und Ausladung der Güter unter dem kleinen Format erschwert, weil dasselbe eben seiner Kleinheit wegen nicht um die Frachtbriefe etc. geschlagen werden kann, um diese zusammenzuhalten. Dann aber verliert auch durch das bei dem neuen Formular angewandte Pausverfahren die Schrift an Deutlichkeit.

Ich gestatte mir das folgende Verfahren für den Eilgut- und Frachtstückgutverkehr in Vorschlag zu bringen:

Das jetzt im Gebrauch befindliche Formular bleibt in seinen Hauptrubriken bestehen; dagegen dürfte die Rubrik für die Bezeichnung des ursprünglichen Aufgabeortes und des letzten Empfangsortes in Wegfall kommen können, weil jetzt doch fast überall directe Kartirung eingetreten ist. Auch könnte die Rubrik für die Bezeichnung des Absenders und Empfängers ausfallen, weil diese bei Stückgut nicht erforderlich sind und nur in den höchst seltenen Fällen, in welchen die Karte ohne den Frachtbrief ankommt, einen Anhaltspunkt gewähren. Das so verkleinerte Format lässt sich immer noch bequem um die Frachtbriefe schlagen, um diese zusammen zu halten und um eine Verwechslung mit Frachtbriefen aus anderen Karten zu verhüten.

Das Formular wird ferner in zwei Abschnitten eingetheilt, welche gleich wie bei Freimarken von einander zu trennen sind. Der erste Abschnitt endigt bei der Rubrik für das wirkliche Gewicht, welcher noch eine solche für Bemerkungen folgen kann; der zweite Abschnitt beginnt mit einer Rubrik für die Bezeichnung der Positionen der Karte, worauf die Rubrik für das abgerundete zur Berechnung der Fracht zu ziehende Gewicht folgt. Beide Abschnitte erhalten die Bezeichnung der Karte und des Verkehrs, theilweise durch Vordruck, während die Bezeichnung der Transportroute auf dem ersten Abschnitt genügt.

Auf der Bestimmungsstation werden die Abschnitte von einander getrennt; auf Grund des ersten Abschnitts, welcher sämmtliche auf die Ver-, Um- und Ausladung Bezug habenden Notizen und Vermerke enthalten muss, erfolgt die Ausladung und der zweite Abschnitt gelangt Behufs Vornahme der Dekartirung und Avisirung der Güter sofort ins Bureau der Güterexpedition und dient lediglich als Verrechnungsmaterial. Die ersten Abschnitte werden verbands- und versandstationsweise sortirt und in derselben Weise aufbewahrt; dieselben ersetzen das jetzige Ausladebuch und die Controle über den Eingang der Begleitkarten.

Bergisch-Märkische Eisenbahn
von Berlin nach . . . . No. vom 1881
via: . . . .

Positions-No.	Der Colli						Bemerkungen *)
	Marke	No.	Anzahl	Gattung	Inhalt	Gewicht	

. . . . Verkehr
Begleitkarte No. von Berlin nach . . . . vom 1881

Positions-No.	Zu berechnendes Gewicht	Frankatur		Ueberweisung		Bemerkungen
		etc. (Es folgen die jetzigen Colonnen)	Summe der Frankatur	(Es folgen die jetzigen Colonnen)	Summe der Ueberweisung	

*) NB. Die Rubrik kann in Stelle des in der jetzigen Karte für die Bezeichnung des Packmeisters, der Plomben etc. vorgesehenen Raumes eingelegt werden, weil erwähnte Vermerke in der Praxis doch da angebracht werden, wo grade Platz ist.

Die Vortheile des Verfahrens sind:

1. Ersparniss an Zeit, Arbeitskraft und Papier.
2. Wegfall des Ausladebuches auf der Empfangsstation.
3. Die Originalkartenabschnitte bieten ein sicheres und zuverlässigeres Material für Recherchen als die jetzigen Ausladebücher und können dieselben event. bei Eingang einer Reclamation von der zunächst betheiligten Dienststelle der Empfangsgüterexpedition den bezüglichen Verhandlungen beigefügt werden.
4. Das zeitraubende und mit vielen Schreibereien verbundene Einholen der Originalbegleitkarte bei den Verkehrscontrolen ist nicht mehr erforderlich.
5. Die Controle über den richtigen Eingang der Begleitkarten wird erleichtert.
6. Es kann sofort nach Ankunft des Gutes gleichzeitig die Entladung und auch die Dekartirung vorgenommen werden, das eine braucht auf das andere nicht mehr zu warten, wodurch sich eine schnellere Zustellung resp. Avisirung der Güter erzielen lässt.

Ein practischer Verkehrsbeamter.

Das Oesterreichische und das Ungarische Localbahngesetz.

I.

Das Oesterreichische Localbahngesetz.

Gesetz vom 25. Mai 1880, betreffend die Zugeständnisse und Begünstigungen für Localbahnen (R.-G.-B. No. 56).

Mit Zustimmung der beiden Häuser des Reichsraths finde Ich anzuordnen, wie folgt:

Artikel I. Die Regierung wird ermächtigt, bei Concessionirung neuer Localbahnen (Secundärbahnen, Vicinalbahnen und dergl.) nicht nur in Bezug auf die Vorarbeiten, den Bau und die Ausrüstung alle thunlichen Erleichterungen zu gewähren, sondern auch in Bezug auf den Betrieb von den in der Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. November 1851 (R.-G.-B No. 1 ex 1852) und den einschlägigen Nachtragsbestimmungen vorgeschriebenen Sicherheitsvorkehrungen insoweit Umgang zu nehmen, als dies mit Rücksicht auf die besonderen Verkehrs- und Betriebsverhältnisse, insbesondere die festgesetzte ermässigte Fahrgeschwindigkeit nach dem Ermessen des Handelsministeriums zulässig erscheint.

Artikel II. Desgleichen wird die Regierung ermächtigt, die Unternehmungen von Localbahnen von der im § 68 der Eisenbahnbetriebsordnung, beziehungsweise im § 10 lit. f des Eisenbahnconcessionsgesetzes vom 14. September 1854 (R.-G.-B. No. 238) ausgesprochenen Verpflichtungen in Betreff der Beförderung der Post, sowie von den zufolge § 89 der Eisenbahnbetriebsordnung begründeten Verbindlichkeiten in Bezug auf den Ersatz des aus der polizeilichen und gefällsamtlichen Ueberwachung erwachsenden Mehraufwandes und in Bezug auf die unentgeltliche Herstellung und Erhaltung von Amtslocalitäten zu entheben.

Artikel III. Gleichartige Erleichterungen (Artikel I und II) in Bezug auf die Ausrüstung, den Bau und Betrieb können nach Ermessen des Handelsministeriums auch für schon bestehende Eisenbahnen zugestanden werden, wenn auf denselben oder einzelnen Zweig- oder Verbindungslinien derselben der Localbahnbetrieb mit ermässigter Fahrgeschwindigkeit eingeführt wird.

Artikel IV. Die Regierung wird ermächtigt, bei Festsetzung der Concessionstarife für Localbahnen Ausnahmen von den Bestimmungen des Gesetzes vom 15. Juli 1877 (R.-G.-B. No. 64) — betreffend die Maximaltarife für die Personenbeförderung auf den Eisenbahnen — zu gewähren.

Artikel V. Die bei dem Betriebe der Localbahnen nicht zu überschreitende Fahrgeschwindigkeit ist nach Beschaffenheit des einzelnen Falles jeweilig durch die Regierung festzusetzen.

Alle gesetzlichen Bestimmungen, welche in Bezug auf einzelne Localbahnen eine ziffermässige Beschränkung der einzuhaltenden Fahrgeschwindigkeit enthalten, treten ausser Kraft.

Artikel VI. Die Benutzung von Reichsstrassen zur Anlage von Localbahnen wird gestattet, insoweit nicht durch den Bahnbetrieb die Sicherheit des Strassenverkehrs gefährdet erscheint.

Zulässigkeit und Bedingungen der Strassenbenutzung sind durch die Strassenverwaltung im Einvernehmen mit den Eisenbahnaufsichtsbehörden festzustellen.

Unbeschadet der aus dem Bestande des Mauthgefälles erwachsenden Verbindlichkeiten ist für die Strassenbenutzung ein besonderes Entgelt nicht zu entrichten.

Die Kosten der ordnungsmässigen Erhaltung des benutzten Strassentheils, sowie etwaige durch die fragliche Benutzung veranlasste Mehrkosten der Strassenerhaltung überhaupt, desgleichen die Kosten für alle zur Hintanhaltung einer Störung oder Gefährdung des Strassenverkehrs erforderlichen besonderen Vorkehrungen treffen die Localbahnunternehmung.

Andere öffentliche Strassen können mit Zustimmung der zur Erhaltung Verpflichteten zur Anlage von Localbahnen in Anspruch genommen werden.

Artikel VII. Verträge, bücherliche Eintragungen, Eingaben und sonstige Urkunden, durch welche bedingungsweise für den Fall des Zustandekommens einer projectirten Localbahn zu Gunsten derselben die Abtretung von Grund und Boden, die Einräumung dinglicher Rechte, die Beistellung von Bau- oder Betriebsmaterialien, die Leistung von Baarzahlungen mit oder ohne Uebernahme von Actien oder sonstige wie immer geartete Beitragsleistungen zugesichert, die Bedingungen für die Benutzung öffentlicher Strassen festgestellt oder Garantieverpflichtungen übernommen werden, geniessen die Gebühren- und Stempelfreiheit.

Artikel VIII. Im Falle der Concessionsertheilung für Localbahnen können seitens der Regierung die nachstehenden Begünstigungen gewährt werden:

a) die Befreiung von den Stempeln und Gebühren für alle Verträge, bücherlichen Eintragungen, Eingaben und sonstigen Urkunden zum Zwecke der Capitalsbeschaffung und Sicherstellung der Capitalsverzinsung und des Betriebes bis zum Zeitpunkte der Betriebseröffnung, sowie für jene bezüglich der Grunderwerbung, des Baues und der Instruirung der Bahn bis zum Schlusse des ersten Betriebsjahres;

b) die Befreiung von den Stempeln und Gebühren für die erste Ausgabe der Actien und Prioritätsobligationen mit Einschluss der Interimsscheine und für die bücherliche Eintragung der Prioritätsobligationen, sowie von der bei der Grundeinlösung auflaufenden Uebertragungsgebühr;

c) die Befreiung von den für die Ertheilung der Concession und für Anfertigung der Concessionsurkunde zu entrichtenden Gebühren und Taxen, von der Erwerb- und Einkommensteuer, von der Entrichtung der Couponstempelgebühren, sowie von jeder neuen Steuer, welche etwa durch künftige Gesetze eingeführt werden sollte, auf die Dauer von dreissig Jahren vom Tage der Concessionsertheilung.

Inwiefern für einzelne Localbahnen etwa weitergehende finanzielle Unterstützungen seitens der Staatsverwaltung durch Gewährung eines Beitrags aus Staatsmitteln oder auf sonstige Weise zugestanden werden, wird in jedem einzelnen Falle ein besonderes Gesetz bestimmen.

Artikel IX. Dieses Gesetz tritt mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit und erlischt mit 31. December 1882.

Artikel X. Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes werden der Handelsminister, der Minister des Innern und der Finanzminister betraut.*)

II.

Das Ungarische Localbahngesetz.

XXXI. Gesetzartikel vom Jahre 1880, betreffend die Localbahnen.

§ 1. Localbahnen, d. h. solche Bahnen, deren Hauptzweck es ist, den Verkehrs- und wirthschaftlichen Anforderungen der betreffenden Gegend zu entsprechen, können unter den in diesem Gesetze angegebenen Bedingungen und Begünstigungen vom Ministerium concessionirt werden. Eine jede derlei Concession ist binnen 14 Tagen nach Ertheilung derselben, wenn aber die Legislative nicht zusammengetreten wäre, binnen 8 Tagen nach Ablauf der Unterbrechung dem Landtage anzumelden.

Es bleibt auch fernerhin die Concessionirung solcher Eisenbahnen der Gesetzgebung vorbehalten, welche zur Verbindung zweier Eisenbahnlinien dienen, oder einen ergänzenden Theil einer Hauptlinie in ihrer Hauptrichtung bilden; ebenso auch jener Eisenbahnen, welche unter solchen Bedingungen und Begünstigungen auszubauen wären, die von den Bestimmungen dieses Gesetzes abweichen.

§ 2. Für Localbahnen kann die Concession höchstens auf 90 Jahre ertheilt werden; nach deren Ablauf übergehen diese Bahnen ohne jede Entschädigung in das Eigenthum des Staates. Die Uebertragung der Concession oder des Eisenbahneigenthums auf Andere kann nur mit Zustimmung der Regierung bewirkt werden. Dem Staate wird zugleich das Recht vorbehalten, das Eigenthums- und Besitzrecht der Eisenbahn für den Fall abzulösen, wenn eine solche Hauptlinie hergestellt wird, welche in eben der Richtung wie die concessionirte Localbahn zu führen sein wird.

Als Ablösungspreis dient binnen 10 Jahren vom Tage der Ausstellung der Concessionsurkunde an gerechnet jene Summe, welche dem in der Concessionsurkunde bestimmten Baucapitale entspricht; nach 10 Jahren aber wird das Reinerträgniss der letzten sieben Jahre als Basis der Feststellung des Ablösungspreises in der Weise genommen, dass der nach Abzug des Erträgnisses der ungünstigsten zwei Jahre verbleibende fünfjährige Erträgnissdurchschnitt mit fünf Procent capitalisirt, den Ablösungsbetrag bilden wird, welcher jedoch für den Fall, als die Eisenbahn sich in ihrem ganzen Bestande und mit allen ihren Investitionen in einem betriebsfähigen Zustande befindet, nicht geringer sein darf, als das in der Concessionsurkunde bestimmte Baucapital.

§ 3. Hinsichtlich des Baues, der Ausrüstung und des Betriebes werden alle jene Erleichterungen und Begünstigungen ertheilt, deren Gewährung die Sicherheit des Betriebes zulässt.

§ 4. Die Localeisenbahnen werden befreit:

a) Von der Herstellung des Betriebstelegraphen insolange, als keine Züge kreuzen, oder der Nachtdienst nicht eingeführt wird.

b) Von der Verpflichtung zur unentgeltlichen Herstellung und Instandhaltung der für Postzwecke erforderlichen Amts- und Wohnungslocalitäten und von der unentgeltlichen Beförderung der Post; wenn aber auf derlei Eisenbahnen ein regelmässiger Tagesverkehr ins Leben tritt, so ist für die Postbeförderung eine zwischen der Postdirection und der Eisenbahnunternehmung mittelst Uebereinkommens zu bestimmende mässige Gebühr zu entrichten.

c) Von der Einrichtung des täglichen regelmässigen Zugverkehres; in dieser Beziehung ist jedoch die betreffende Unternehmung zu verpflichten, wöchentlich mindestens dreimal, einen zur im Voraus bestimmten und kundgemachten Zeit verkehrenden gemischten Zug einzuleiten.

---

*) Siehe Verordnung des Handelsministeriums vom 29. Mai 1880 (R.-G.-B. No. 57), womit in theilweiser Abänderung der Verordnung vom 25. Januar 1879 (R.-G.-B. No. 19) Erleichterungen hinsichtlich der Verfassung und commissionellen Behandlung der Projecte für Localbahnen und Schleppbahnen eingeführt werden.

d) Von der Entrichtung der für die Aufsicht der Regierung entfallenden Gebühren.

§ 5. Eben diesen Eisenbahnen wird zugesichert:

a) Auf die Dauer des Baues die Stempel- und Gebührenfreiheit für jede Art der Beschaffung des Bau-, beziehungsweise Anlagecapitales, sowie für jeden zum Zwecke der Sicherstellung des Baues und der Ausrüstung geschlossenen Vertrag, für alle bei der Grundverbücherung der Eisenbahn und bei der In- und Extabulation von Darleihen vorkommenden Eingaben und sonstigen Documente, wie nicht minder für diejenigen Documente, welche die Uebertragung der zu Bahnzwecken erforderlichen Grundflächen und dinglichen Rechte, die Lieferung von Bau- und Ausrüstungsmaterialien, die Leistung von Baarzahlungen mit oder ohne Uebernahme von Actien, endlich von Beiträgen, welcher Art und Gattung immer, behandeln.

b) Die Stempel- und Gebührenfreiheit für die erste Ausgabe der Stamm- und Prioritätsactien, Prioritätsobligationen, sowie der Interimsscheine.

c) Vollständige Befreiung von der Zahlung der Steuer der zur öffentlichen Rechnungslegung verpflichteten Gesellschaften und Vereine, beziehungsweise der Erwerb- und Einkommensteuer, sowie der Couponsteuer für Stammactien, Prioritätsactien und Obligationen und endlich des Couponstempels für die Dauer von 30 Jahren vom Tage der Ausstellung der Concessionsurkunde an gerechnet. Es hört jedoch diese Steuerfreiheit nach 10 vom Ausstellungstage der Concessionsurkunde an gerechneten Jahren auf, sowie das Reinerträgniss der Unternehmung auch nach Aufnahme der genannten Steuerbeträge in die Betriebsrechnung höher als 6 Procent des genehmigten Baucapitales sein wird.

§ 6. Auf den nach dem Inslebentreten dieses Gesetzes concessionirten Localbahnen wird die Transportsteuer durch 10 vom Concessionstage an gerechnete Jahre nicht eingehoben.

§ 7. Wenn durch den Bau solcher Eisenbahnen die Aerarial-, sowie die in Staatsverwaltung stehenden Fondsgüter interessirt sind, so haben dieselben zu den Baukosten beizutragen.

Die Frage des Interesses und das Mass des Beitrages entscheidet im Einvernehmen mit dem die betreffenden Güter verwaltenden Fachminister, und wenn dieser nicht der Finanzminister ist, auch mit dem Finanzminister der Minister für öffentliche Arbeiten und Communicationen.

§ 8. Die dem Ungarischen Staate gehörigen Eisenbahnen sind verpflichtet, für die in ihre Linien einmündenden Localbahnen

a) auf ihren gemeinschaftlich zu benützenden Bahnhöfen den Dienst gegen Vergütung der factischen Kosten zu besorgen;

b) auf Wunsch den Betrieb der Provinzialbahnen ebenfalls um die factisch auflaufenden Kosten zu führen;

c) die für diese Eisenbahnen erforderlichen Baumaterialien gegen ihre Regiekosten zu verfrachten.

§ 9. Die Gemeinden sind berechtigt, für derlei Eisenbahnen eine höchstens auf 10 Jahre sich erstreckende Zinsengarantie, oder eine anderweitige Unterstützung zu übernehmen.

Ihr diesbezüglicher Beschluss hat jedoch nur in dem Falle Giltigkeit, wenn derselbe in Folge Intervention der competenten Jurisdiction vom Minister des Innern, beziehungsweise vom Banus einvernehmlich mit dem Finanzminister genehmigt wurde.

Es steht den Gemeinden mit Vorbehalt der gesetzmässigen Genehmigung frei, für die bezüglich der Provinzialeisenbahnen zu verrichtenden Arbeiten, Geldzahlungen, oder für sonstige von ihnen frei zu wählende Leistungen, Titres der Unternehmung in der zwischen ihnen und der Unternehmung zu vereinbarenden Weise und in dem beiderseits fixirten Werthe zu übernehmen und zu diesem Zwecke entsprechende, jedoch nur dem gedachten Zwecke zuzuwendende Anleihen aufzunehmen.

Ueber Ansuchen der Unternehmung kann mit der ausgewiesenen Einwilligung der Interessenten in die Concessionsurkunde aufgenommen werden, dass alle für dergestalt übernommenen Verpflichtungen entfallende Beträge im politischen Wege eingetrieben werden.

§ 10. Den Jurisdictionen steht das Recht zu, den Bau der Localbahnen mit einem Theile ihrer öffentlichen Arbeiten oder mit deren Ablösung zu unterstützen.

Bei der Bemessung dieses Theiles wird der Umstand massgebend sein, welcher Theil des Gebietes der Jurisdiction durch die Eisenbahn interessirt erscheint.

Die öffentliche Arbeit kann nur auf die Zeit des Baues und höchstens auf drei Jahre in natura angeboten werden, während eine derartige Unterstützung aus dem Fonds für öffentliche Arbeiten von den Jurisdictionen höchstens auf 10 Jahre im Voraus zugesichert werden kann; ihr diesbezüglicher Beschluss tritt jedoch nur dann in Kraft, wenn derselbe vom Minister für öffentliche Arbeiten und Communicationen genehmigt wurde.

§ 11. Für die Localbahnen können übrigens in Anspruch genommen werden:

a) Die zum gewöhnlichen Wagenverkehre nicht unbedingt nothwendigen Theile der öffentlichen Strassen.

b) Die Flussregulirungsschutzdämme.

Im Falle der Inanspruchnahme derselben sind jedoch wegen der Inanspruchnahme und der Art, sowie des Verhältnisses der Erhaltung des Weges, beziehungsweise des Dammes zwischen dem Concessionär der Eisenbahn und dem Eigenthümer des Weges, oder des Dammes Vergleiche abzuschliessen, welche Vergleiche oder Vereinbarungen über die von Fall zu Fall nothwendig gewordene Modification derselben dem Minister für öffentliche Arbeiten und Communicationen zur Genehmigung vorzulegen sind.

§ 12. Das Maximum der Fahr- und Frachtpreise ist in der Concessionsurkunde festzustellen.

Sobald das Reinerträgniss der concessionirten Bahn sich in nacheinander folgenden drei Jahren auf 7 Procent des in der Concessionsurkunde bestimmten Capitales erhebt, wird die Regierung berechtigt sein, nach Anhörung der Unternehmung den Tarif entsprechend zu reduciren.

§ 13. Wenn auf die Stammactien der zum Zwecke des Baues und Betriebes einer Localbahn zu constituirenden Gesellschaft 30 Procent des Nominalwerthes theils in Baarem eingezahlt, theils durch die in Folge des Werthes der verschriebenen Liegenschaft eine zweifache Deckung bietende hypothekarische Einverleibung sicher gestellt, theils durch die von den Gemeinden und Jurisdictionen in gesetzmässiger Weise übernommenen Verpflichtungen gedeckt sind, kann sich die Gesellschaft als solche constituiren und die Statuten in das Handelsfirmenregister eintragen lassen.

Die in der Concessionsurkunde, oder in den Statuten festgestellten Titres (Prioritätsactien, Prioritätsobligationen) kann dieselbe jedoch unter den Beschränkungen des § 14 nur dann emittiren und kann zum factischen Beginne des Baues die Bewilligung nur dann ertheilt werden, wenn 30 Procent des Stammactiencapitales baar eingezahlt worden sind.

§ 14. Prioritätsobligationen können nur in dem Falle ausgegeben werden, wenn deren Verzinsung und Amortisation von den interessirten Besitzern der Gegend garantirt werden; die Beurtheilung dieser Garantie wird dem Minister für öffentliche Arbeiten und Communicationen und dem Finanzminister übertragen.

Die Prioritätsobligationen dürfen höchstens zwei Fünftel des in der Concessionsurkunde bestimmten Capitales bilden.

Die Prioritätsobligationen und die Prioritätsactien zusammen dürfen drei Fünftel des in der Concessionsurkunde bestimmten Capitales nicht übersteigen.

Die den Prioritätsactien gegenüber den Stammactien zukommenden Vorrechte sind in den Statuten festzustellen.

§ 15. Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes werden die Minister für öffentliche Arbeiten und Communicationen, der Finanzen und des Innern, beziehungsweise der Banus betraut.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Wien, 31. Januar 1881. (Bosnathalbahn und Schmalspur. Pest-Semlin und Serbische Bahnen. Subventionen und Dotationen. Sitzverlegungen. Freikarteneinschränkung. Galizische Transversalbahn. Einnahmeausweis 1880. Bahneröffnungen im December 1880. Westbahnvergleiche und Generalversammlung. Eisenbahnclubvorträge und Fortbildung. Börsennotiz.)

Die Bosnathalbahn hat die Frage der Schmal- oder Normalspur bei der Berathung des betreffenden Gesetzes im Oesterreichischen Herrenhause wieder angeregt. Freiherr v. Engerth sprach sich hierüber wie folgt aus: Die Kriegsverwaltung hat von Brood nach Zenica während des Feldzuges eine schmalspurige Rollbahn hergestellt. Diese Bahn soll nun bis Sarajevo fortgesetzt werden. Man muss sich hierbei Rechenschaft geben, nach welchem System die nach Bosnien führenden Hauptbahnen errichtet werden sollen. Auf die bestehende Schmalspur ist bei Beantwortung dieser Frage keine besondere Rücksicht zu nehmen, denn diese ist als Militärbahn hergestellt und hat als solche gute Dienste geleistet, ihre Leistungsfähigkeit ist aber sehr gering, denn ein Militärzug braucht von Brood nach Zenica 16 Stunden, die Tragfähigkeit ist im Ganzen 600 Metercentner bei gutem und 25 pCt. weniger bei schlechtem Wetter. Aus diesen Gründen lässt sich für ein Land wie Bosnien nicht die Schmalspur empfehlen. Die Kosten der Bahn hängen nicht davon ab, ob Schmal- oder Normalspur, sondern sie werden noch von anderen Momenten bestimmt. Für Bosnien ist Folgendes massgebend: Es handelt sich um eine Hauptlinie durch das Land, welche mit den Oesterreichisch-Ungarischen Linien und den Dalmatinischen Bahnen in Verbindung gebracht werden kann. Namentlich wichtig in militärischer Beziehung ist es, dass die Waggons der Hinterbahnen auf die Bosnische Bahn übergehen können. Dieses Moment ist aber auch in volkswirthschaftlicher Beziehung von hoher Wichtigkeit. Die schmalspurigen Bahnen haben sich nur im Nebenverkehre bewährt, nie aber im Hauptverkehre. Die beabsichtigte Sparsamkeit gerade bei den Bosnischen Bahnen ist nicht am Platze. Hat doch die Regierung in den letzten Jahren auf dieses Sparsamkeitsmoment bei Bahnbauten wenig Nachdruck gelegt, wofür die Bahn nach Saybusch ein sprechendes Beispiel liefert.

— Das Gesetz wurde in der Fassung des Abgeordnetenhauses angenommen.

Die Eisenbahn Pest-Semlin war im Ungarischen Unterhause Gegenstand des Angriffes wegen des die Kräfte des Landes überschätzenden Eisenbahnverstaatlichungsprogramms der Regierung. Der Finanzminister entgegnete hierauf: Diese Frage hat zwei Seiten; sie ist erstlich die Folge eines internationalen Vertrags, welchen die Monarchie geschlossen und in welchem sie die Verpflichtung übernommen hat, den Eisenbahnanschluss an Serbien binnen einer bestimmten Zeit herzustellen. Dieser Verpflichtung müssen wir entsprechen, der Ungarische Staat muss sie durchführen, die Frage ist daher nicht die, ob wir diese Bahn bauen wollen, sondern es kann höchstens davon die Rede sein — obwohl auch in dieser Hinsicht ein Gesetz verfügt — ob die Verbindung von Pest nach Semlin direct hergestellt oder hierzu eine schon bestehende Eisenbahn benutzt werden soll, das ist ob die Verbindung von Kikinda nach Belgrad oder von Pest direct nach Semlin hergestellt werden soll. Hier kann also nicht von den gesammten Kosten der Pest-Semliner Bahn die Rede sein, sondern nur von jenem Kostenplus, welches auftaucht, wenn die Linie Pest-Semlin und nicht die Linie Kikinda-Belgrad gebaut wird. Ich habe keine Kenntniss davon, dass irgend eine Gesellschaft die Linie Kikinda-Semlin ohne jede Belastung des Staates ausbauen wollte, somit müsste der Staat hinsichtlich des Baues dieser Linie für die Beschaffung des Capitals oder für die Garantirung der Zinsen des Capitals sorgen. Nimmt man nun die Distanz, sei es von Kikinda nach Semlin, sei es von Theresiopel nach Semlin, so sind beide Linien sowohl hinsichtlich der Distanz wie hinsichtlich der vorhandenen Hindernisse beiläufig gleich. Und nehmen wir die Baukosten mit 25 Millionen an, so entfallen von dieser Summe, nach den Berechnungen der Generalinspection, auf die Linie Pest-Theresiopel nur 7 bis 8 Millionen. Die Frage steht daher nicht so, dass 25 Millionen Kosten abzuwenden wären, sondern nur jenes Plus, welches die directe Verbindung verursacht. Aber hiervon abgesehen, wenn wir haben wollen, dass der Staat auf die allgemeine Eisenbahnpolitik einen grossen Einfluss übe und dass eine richtige Eisenbahnpolitik befolgt werde, dann muss die Regierung die Hauptlinien in ihrer Hand haben; dazu gehören die Linien Kronstadt-Pest, Pest-Semlin, Kaschau-Oderberg und Pest-Fiume. Ich kann daher nicht anerkennen, dass der Bau der Linie Pest-Semlin ein Postulat der irregeleiteten öffentlichen Meinung wäre, denn diese vier Hauptlinien müssen im Interesse des Verkehrs unter staatlichem Einflusse stehen. Es wurden die Serbischen Bahnen eine kostspielige politische Aspiration genannt. Ich bin nicht dieser Meinung, denn wenn wir wollen, dass diese Bahn rentabel sei, müssen wir dahin trachten, dass sie durch Serbien und über Serbien hinaus gehe; darum müssen wir mit allen Mitteln dahin streben, dass diese Linie ohne Belastung des Staates hergestellt werde. (Die Gerüchte über den Abschluss des Vertrags zwischen der Serbischen Regierung und der Länderbank betreffs der Serbischen Bahnen erhalten sich. Dieser Bank soll dann erst die Concession Pest-Semlin zugedacht sein.)

Im Oesterreichischen Budgetausschuss wurden die „Subventionen und Dotationen an Verkehrsanstalten“ verhandelt. Bei der Rudolfsbahn wurde gegen den Antrag des Referenten der von der Regierung verlangte geringere Betrag deshalb ins Budget eingestellt, weil damit durch die gestiegenen Einnahmen und verminderten Ausgaben das Auskommen gefunden wird. Für die Kaschau-Oderberger Bahn und die Brünn-Rossitzer Bahn wurde keine Subvention verlangt, indem constatirt wurde, dass beide Bahnen zum ersten Male keine Garantie in Anspruch nehmen. Bezüglich der Trennung des Netzes der Ungarisch-Galizischen Bahn äusserte sich der Handelsminister in Folge der Anfrage eines Abgeordneten, dass die Regierung diese Angelegenheit gar nicht in den Kreis ihrer Erwägungen gezogen und daher in dieser Beziehung weder einen Beschluss gefasst, noch einen Schritt gethan habe.

Die Verlegung der Bahnverwaltungen wurde von der nationalen Majorität des Budgetausschusses in folgender Resolution beantragt: 1. Die Regierung wird aufgefordert, die Erzherzog Albrechtbahn auf Grund des § 4 ihrer Statuten zur thunlichst beschleunigten Verlegung des Sitzes ihrer Centralleitung von Wien nach Lemberg zu verhalten. 2. Diejenigen subventionirten Bahngesellschaften, deren Sitz von ihrem Bahngebiet beträchtlich entfernt ist, im geeigneten Wege zu veranlassen, ihre Centralleitung oder zum mindesten die technischen und Centralbehörden und Materialverwaltungen nach dem Sitze ihrer Betriebsdirection zu verlegen. Von Seite des Regierungsvertreters, Oberinspector Jeiteles, wurde hierauf erwiedert, dass die Vereinigung aller Organe der Verwaltung an einem Orte gewiss das Nützlichste sei. Doch müsse er darauf hinweisen, dass statutarisch meist Wien als Sitz der Verwaltung festgestellt wäre, weshalb eine Verlegung eine Statutenänderung involviren würde. Was speciell die Albrechtbahn anbelange, so führe die Regierung den Betrieb und sei die Verwaltung ohne Einfluss. Die Regierung habe zum Betriebsleiter dieser Bahn den Betriebsdirector der Ungarisch-Galizischen Verbindungsbahn ernannt. Eine der wesentlichsten Agenden der Bahnen sei das Tarifwesen, das sich keine Verwaltung aus der Hand nehmen lasse und das gerade im Centrum der Verwaltung zur Prüfung gelangen müsse. Handelsminister Freiherr von Pino fügte dem noch hinzu, dass die Regierung diese Angelegenheit an sich herantreten lasse und keine Initiative ergreifen solle. (Ueber diese Resolution wird im Plenum verhandelt werden.)

Ueber die Einschränkung der Freikarten wurden mehrere Resolutionen vom Budgetausschusse beantragt. Handelsminister Baron Pino sicherte die grösste Strenge in der Controle der Verabfolgung von Freikarten zu, und Sectionschef R. v. Pusswald gab die Erklärung ab, dass das Handelsministerium Grundsätze aufgestellt habe, nach denen mit der strengsten Rigorosität vorgegangen werde; es habe auch eine bedeutende Reduction der Freikarten überhaupt stattgefunden. Schliesslich wurde folgende Resolution angenommen: 1. Die Regierung wird aufgefordert, dahin zu wirken, dass die Ausgabe von Freikarten thunlichst auf jene Fälle beschränkt werde, wo sie durch Verträge geboten oder durch Dienst-, Humanitäts- oder öffentliche Rücksichten gerechtfertigt ist, und 2. auf die Verminderung der Vereinskarten hinzuwirken.

Das Project der Galizischen Transversalbahn ist nach den Mittheilungen der „N. Fr. P.“ — welcher wir die factischen Notizen des vorliegenden Berichtes entnehmen — jetzt wieder sehr in den Vordergrund getreten. Das Präsidium des Polenclubs wurde aufgefordert, in energischer Weise das Zustandekommen der Galizischen Transversalbahn anzustreben. Der anwesende Gouverneur der Länderbank machte die Mittheilung, dass sich die Länderbank um die Concession zum Baue und Betriebe der Transversalbahn bewerben werde. Die Länderbank fordert eine fünfprocentige Staatsgarantie des Prioritätencapitals, sowie eine Betriebsvereinigung der neuen Linie mit der Ungarisch-Galizischen Eisenbahn, der Albrechtbahn, der Dniesterbahn und eventuell der Lemberg-Czernowitz-Jassybahn. Die jetzige Garantie der alten Linien würde in einem festzustellenden Ausmasse auch auf die neuen ausgedehnt werden, so dass der Betriebsausfall nach dem Gesammtergebnisse des Netzes bemessen und demgemäss die Garantie bis zu dem fixirten Maximalbetrage der bereits für die alten Linien bestehenden Subvention in Anspruch genommen werden könnte. Es wurde bekanntlich seinerzeit berechnet, dass für den Fall der Herstellung einer Linie Husiatyn-Saybusch die bestehenden Galizischen Bahnen einen Mehrertrag von 0,7 Millionen Gulden gewinnen würden. Aus diesem Mehrertrage wird deducirt, dass die Garantie für die Prioritäten der Transversalbahn dem Staate nur unwesentliche oder nicht allzu bedeutende Kosten verursachen würde.

Der Oesterreichisch Ungarische Eisenbahnverkehr gestaltete sich im December und im ganzen Jahre 1880 wie folgt: Im Monate December 1880 wurden auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im Ganzen 2 449 050 Personen und 4 370 342 t Güter befördert und hierfür eine Gesammteinnahme von 17 625 163 fl. erzielt, d. i. pro Kilometer 960 fl. Im gleichen Monate 1879 betrug die Gesammteinnahme — bei einem Verkehre von 2 267 731 Personen und 4 279 259 t Güter — 17 037 905 fl. oder pro Kilometer 931 fl.; daher resultirt für den Monat December 1880 eine Vermehrung der kilometrischen Einnahmen von 3,1 pCt. Die Gesammteinnahmen des Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnnetzes beziffern sich im Jahre 1880 auf 205 937 530 fl., im Jahre 1879 auf 202 062 019 fl. Da die durchschnittliche Länge sämmtlicher Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im abgelaufenen Jahre 18 316 km, im Jahre 1879 dagegen 18 204 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme pro Kilometer im Jahre 1880 auf 11 244 fl., gegen 11 100 fl. im Jahre 1879, d. i. um 144 fl. oder 1,3 pCt. günstiger. Diese kilometrische Durchschnittseinnahme ist bei 19 Eisenbahnen und zwar den grössten überschritten.

Im Monat December 1880 wurden nachstehende Bahnstrecken des Oesterreichischen Eisenbahnnetzes dem öffentlichen Verkehr übergeben: die Kremsierer Eisenbahn 6,05 km lang, am 1. für den Frachten- und am 15. für den Personenverkehr; die Strecken der Oesterreichischen Localeisenbahngesellschaft von Caslau nach Zleb, $7,_{795}$ km lang und von Skowitz nach Wrdy und Bucic, $3,_{016}$ km lang, am 4. December für den Frachtenverkehr (am 6. Januar dieses Jahres für den Personenverkehr); die K. K. Staatsbahn Erbersdorf-Würbenthal, $20,_{533}$ km lang, am 5. December; die Neutitscheiner Localbahn, $8,_{366}$ km lang, am 19. December.

Die Elisabeth Westbahn hat die mit dem Prioritätscurator geschlossenen sechs Vergleiche, welche am 13. resp. 17. d. M. die Genehmigung des Wiener Handels- resp. Landgerichts erhielten, nunmehr veröffentlicht. Die „N. Fr. P.“ fasst den auch in dieser Zeitung wiederholt besprochenen nun authentischen Inhalt dieser Vergleiche wie folgt zusammen: Jeder der sechs Vergleiche besteht aus 18 Punkten; die Vergleiche unterscheiden sich nur insoweit von einander, als die Nominalbeträge der sechs Anlehen, sowie der einzelnen Obligationen von einander abweichen. Im Uebrigen gilt für alle Anlehen in gleicher Weise das Folgende: Den Prioritätenbesitzern wird das Recht eingeräumt, innerhalb einer genau bestimmten Frist die Verzinsung und Rückzahlung entweder in Silber Oester-

reichischer Währung oder in Gold der Deutschen Markwährung zu wählen. Erfolgt die Option auf Silber, dann werden die auf 900, 600, 300 und 200 fl. lautenden Schuldverschreibungen mit diesen Beträgen in Silber zurückgezahlt und mit 5 pCt., d. i. 22 fl. 50 kr., bezw. 15 fl., 7 fl. 50 kr. und 5 fl. in Silber halbjährig verzinst. Wird die Deutsche Reichswährung gewählt, dann werden für 100 fl. Silber 177 Reichsmark zurückgezahlt und 8 M. 85 ₰ von je 177 M. als 5 pCt. Zinsen geleistet. Hiernach beziffert sich die Rückzahlung und halbjährige Verzinsung bei Titres à 900 fl. mit 1 593 M., bezw. 39 M. 82½ ₰; bei Titres à 600 fl. mit 1 062 M., bezw. 26 M. 55 ₰; bei Titres à 300 fl. mit 531 M., bezw. 13 M. 27½ ₰; bei Titres à 200 fl. mit 354 M., bezw. 8 M. 85 ₰. Wer das Wahlrecht innerhalb der bestimmten Frist nicht ausdrücklich ausübt, von dem wird angenommen, dass er stillschweigend Silber wählt. Zur Ausübung des Wahlrechtes haben die Obligationenbesitzer die Schuldverschreibungen sammt Coupons und Talons bei den im Vergleiche bezeichneten Options- und Abstempelungsstellen einzureichen. Die Obligationen werden abgestempelt und wieder zurückgestellt; durch den verschiedenen Inhalt und Farbendruck des Stempels wird ersichtlich gemacht, ob Silber oder Gold gewählt wurde. Während also neue Obligationen nicht zur Ausgabe gelangen, werden die Couponbogen sammt Talons bei den Options- und Abstempelungsstellen zurückbehalten und den Einreichern Bezugsscheine auf neue Couponbogen sammt Talons ausgefolgt, welche innerhalb bestimmter Fristen behoben werden können. Auch im Falle der erwähnten stillschweigenden Wahl erfolgt die Abstempelung der Obligation (auf Silber) und die Ausgabe neuer Coupons sammt Talons, jedoch nur bei der Centralcasse der Elisabethbahn. Auch den Besitzern von Obligationen, welche innerhalb der Optionsfrist verlost wurden, sowie den Besitzern von Obligationen, welche zwar schon vorher verlost, aber noch nicht zurückgezahlt wurden, wird das Wahlrecht — selbstverständlich nur innerhalb der Optionsfrist — eingeräumt. Aehnliches gilt von Coupons, welche vor Beginn der Optionsfrist oder während derselben fällig werden. Im Vergleiche wird das Recht der Elisabethbahn, die Einkommensteuer und die Couponstempelgebühr bei Auszahlung der Coupons abzuziehen, ausdrücklich anerkannt. Wichtig ist der Punkt 15, welcher lautet: „Die Perfection dieses Vergleiches ist selbstverständlich durch die Genehmigung desselben seitens der Oesterreichischen Staatsverwaltung bedingt. Aus Rücksicht auf die in Deutschland befindlichen Besitzer von Theilschuldverschreibungen und in Erwägung dessen, dass die zur Einlösung der Coupons und zur Rückzahlung der Obligationen vertragsmässig bestimmten Zahlstellen in Deutschland durch den Vergleich nicht berührt werden. dieser Vergleich demnach auch für die Deutschen Gerichte zur bindenden Rechtsnorm erhoben werden muss, wird die Perfection dieses Vergleiches und seine Rechtsverbindlichkeit für die Obligationenbesitzer sowohl als auch für die Elisabethbahn aber auch davon abhängig gemacht, dass der Vergleich im Grunde eines Deutschen Reichsgesetzes oder eines Staatsvertrages zwischen Oesterreich-Ungarn und dem Deutschen Reiche für das Gebiet des letzteren Gesetzeskraft erlangt oder sonst in anderer Weise zur rechtsverbindlichen Norm für die Deutschen Gerichte erhoben wird. Diese beiden aufschiebenden Bedingungen müssen jedoch binnen Jahresfrist, vom Tage des Vergleichsabschlusses (das ist vom 17. Januar 1880) an gerechnet, eintreten, widrigenfalls der Vergleich null und nichtig wäre." Es obliegt der Elisabethbahn, die erforderlichen Schritte einzuleiten. Nach Erfüllung dieser Bedingungen hat die Elisabethbahn ohne unnöthigen Aufschub wenigstens dreimal innerhalb vierzehn Tagen den wesentlichen Inhalt des Vergleiches in acht besonders bezeichneten Blättern kundzumachen und die Obligationenbesitzer zur Ausübung des Optionsrechtes aufzufordern. Die Optionsfrist beginnt nach Ablauf der Publicationsfrist von vierzehn Tagen und dauert zwei Monate. Die in Folge des Vergleiches nothwendigen Eintragungen in das Eisenbahngrundbuch hat die Elisabethbahn nach Ablauf der Optionsfrist vollziehen zu lassen. Die Kosten des Vergleichsabschlusses trägt die Elisabethbahn. Die Kosten der Präjudicialprocesse jedoch werden gegenseitig aufgehoben.

Das in der heutigen Generalversammlung der Elisabeth Westbahn genehmigte Verstaatlichungsübereinkommen steht mit den vorstehenden Vergleichsabmachungen im engen Zusammenhange. Den Verlauf dieser Generalversammlung selbst lassen wir als besonderen Aufsatz nachstehend folgen.

Im Club Oesterreichischer Eisenbahnbeamten wurde in Folge des (in der letzten Correspondenz mitgetheilten) Vortrages des Generalsecretärs und Verfassers des Oesterr. Eisenbahnjahrbuches, Ignaz Kohn, für das Studium der Frage über die Fortbildung der Eisenbahnbeamten ein Comité constituirt, dessen Mitglieder dafür Bürgschaft leisten, dass sich diese so schöne Idee auch realisire. A tempo bemerkt die Eisenbahnzeitung, dass nicht nur in Dresden, sondern auch an zwei Oesterreichischen polytechnischen Hochschulen, und zwar in Lemberg durch den Verkehrschef Frhr. v. Gottkowski der Albrechtbahn und in Brünn durch den Oberingenieur Epler der Nordbahn, Vorträge über Eisenbahnbetriebswesen seit mehreren Jahren mit grossem Erfolg gehalten werden. Den im Club selbst vom Reichsrathsabgeordneten Dr. Alexander Peez über: „Rückwirkung des Amerikanischen Rohproductenexports auf die Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen" gehaltene Vortrag brachte eine solche Fülle von statistischen Daten und von solchen fast unsere ganze Europäische Existenz bedrohenden „Mementos", dass wir — auch des Raummangels wegen — erst demnächst auf diesen hochinteressanten Vortrag zurückkommen können.

Transportpapiere waren zum Wochenbeginn etwas flau, erholten sich aber; Böhmische Bahnen erzielten bedeutende Avancen. Fest waren garantirte Cisleithanische Bahnen, weil man das Desaveu des neuen Handelsministers in der Verstaatlichungsfrage doch nicht glauben kann. Der gesteigerte Kohlentransport in Folge des (nachgelassenen) starken Frostes befestigte die Beliebtheit der Bahneffecten. Kaschau - Oderberg feierte die Emancipation von der staatlichen Garantie mit einer Hausse auf 131,50, welche angesichts der steigenden Einnahmen noch viel zu niedrig ist.

Ausserordentliche Generalversammlung der Kaiserin Elisabeth Westbahn am 31. Januar 1881.

Das mit der Staatsverwaltung geschlossene Uebereinkommen wegen Uebernahme des Betriebes eventuell Ankaufes sämmtlicher Linien der Elisabeth Westbahn wurde mit der imponirenden Majorität von 1 369 gegen 3 Stimmen angenommen. Nachdem der Vorsitzende die Anzahl der erschienenen (72) Actionäre und die von ihnen vertretenen Stimmen resp. deponirten Actien constatirt und die Formalien erledigt hatte, trug Generaldirector v. Czedik ein Exposé des Verwaltungsrathes vor, worin die wesentlichen Punkte des schon früher den Actionären mitgetheilten Protocollarübereinkommens einer Besprechung und Erläuterung unterzogen werden. Wir entnehmen dem Exposé folgende Ausführungen:

Die Elisabethbahn besteht aus drei vom Staate garantirten und drei nicht garantirten Linien. Für die erstere Gruppe tritt das Heimfallrecht im Jahre 1958, für die letztere 1965 ein; bei der ersteren hat der Staat bereits 1891, bei der letzteren erst 1902 das Recht der Einlösung. Ein weiterer Unterschied der beiden garantirten Gruppen liegt darin, dass innerhalb der ersteren die bezüglich des alten Netzes längst bestehende Vereinigung der Betriebsrechnung vom Jahre 1883 angefangen auch auf die Linz-Budweiser Bahn ausgedehnt werden muss, während bezüglich der Salzburg-Tiroler Linie dazu eine Verpflichtung nicht besteht. Bei dem Umstande aber, als für die ungarantirten Linien speciell Actien nicht ausgegeben worden sind, besteht zwischen den Besitzern der für die beiden garantirten Gruppen seinerzeit ausgegebenen Actien auch noch der Unterschied, dass die Besitzer der Actien der ersten und zweiten Emission (Haupt- und Budweiser Bahn) Eigenthümer der ungarantirten Linien sind und daher ebenso den eventuellen Abgang verhältnissmässig tragen müssen, als sie an der reinen Einnahme den entsprechenden Antheil haben, während die Actionäre der Salzburg-Tiroler Bahn, welche zur Zeit des Beschlusses über den Kauf der Neumarkt-Braunauer und der Wiener Verbindungsbahn noch gar nicht existirten, dabei ebensowenig betheiligt sind, als bei dem gleichfalls aus der älteren Zeit stammenden Salztransportgeschäfte.

Als wir auf die vom Handelsministerium Ende October vorigen Jahres ausgegangene Anregung die Bedingungen in Erwägung zu ziehen hatten, unter welchen die Betriebsübernahme, eventuell der Kauf der Kaiserin Elisabethbahn durch den Staat schon dermalen in Aussicht genommen werden könnte, waren wir bemüht, den gegenwärtigen Werth der einzelnen Linien theils auf Grund ihres Verhältnisses zu einander, theils nach den ihnen concessionsmässig zukommenden Rechten und Pflichten, sowie endlich nach der Bedeutung zu ermitteln, welche aus den reinen Einnahmen abgeleitet werden kann. Das diesfällige Resultat erlauben wir uns in Kürze nachfolgend darzustellen:

Bezüglich der garantirten Linien ist der vom Staate nach den concessionsmässigen Bestimmungen allerdings erst vom Jahre 1891 angefangen eventuell zu zahlende Einlösungspreis zu ermitteln auf Grund der Einnahmen der letzten 7 Jahre, abzüglich der zwei ungünstigsten Jahre und mit der Minimalgrenze der 5 pCt. Verzinsung des genehmigten Anlagecapitals nebst den erforderlichen Amortisationsquoten. Danach ergiebt sich bei der Budweiser, sowie bei der Salzburg-Tiroler Linie, welch letztere aber die 7jährige Periode noch nicht hinter sich hat, dass die reinen Einnahmen beträchtlich hinter der eben erwähnten Annuität für das anerkannte Baucapital zurückbleiben, dass somit auf dieser Grundlage wohl nur die 5 pCt. Verzinsung mit der Amortisationsquote zur Ermittelung des Einlösungspreises angenommen werden kann. Dagegen ergiebt der Reinertrag der Hauptbahn im Durchschnitte der Jahre 1873—1879, abzüglich der zwei ungünstigsten Jahre 1874 und 1875, 5 122 285 fl. Danach stellt sich die Jahresrente, welche der Staat nach § 11 der Concession zu zahlen hätte, verglichen mit der 5,2 pCt. Annuität des garantirten Anlagecapitals pro 4 973 806 fl., um 148 478 fl. grösser heraus.

Dem entgegen haben die Herren Repräsentanten des Handelsministeriums die Ansicht vertreten, auch bezüglich der Hauptbahn auf Grund der eigenen Einnahmen ein die garantirte Mini-

malziffer von $5^2/_{10}$ pCt. des genehmigten Nominalbetrages übersteigendes Jahreserträgniss aus dem Grunde nicht in Aussicht nehmen zu können, weil diese Linie in Folge der, vom Jahre 1883 angefangen, bevorstehenden Vereinigung der Betriebsrechnung mit der Budweiser Linie in der nach 11 Jahren im Sinne der Concession zur Grundlage zu nehmenden 7jährigen Periode 1884 bis 1890 ein entschieden ungünstigeres Ergebniss der reinen Einnahmen nachweisen wird.

Die Untersuchung der Einnahmeergebnisse der ungarantirten Linien hat nachfolgendes Resultat herausgestellt: Bei der Neumarkt-Braunauer Linie, bei welcher concessionsmässig die 7jährige Periode ohne Abzug von ungünstigen Jahren zur Grundlage zu nehmen ist, würde sich das abzulösende Capital mit der Summe von 9 162 080 fl. beziffern. Nachdem jedoch die nach der Concession im Jahre 1900 eventuell zu zahlende Ablösungssumme mit dem Maximalbetrage von 8 000 000 fl. fixirt ist, könnte bei Ermittelung einer Rente nur von der $5^2/_{10}$ pCt. Verzinsung dieses letzteren Betrages, das ist von 416 000 fl. die Rede sein. Da nun die Annuität des effectiven Baucapitals nur 368 110 fl. beträgt, so würde sich ein Mehrbetrag an Jahresrente von 47 889 fl. ergeben. Bei der Kaiser Ebersdorfer Linie würde der 7jährige Durchschnitt 1873—1879 nach Abzug der ungünstigen Jahre 1873 und 1874 im Sinne der Concession eine Ablösungssumme ergeben von 2 761 391 fl., entgegengehalten dem effectiven Baucapital von 2 489 166 fl., so dass das Resultat ein Mehrbetrag an Jahresrente von 8 632,91 fl. wäre. Bei dem $^1/_6$-Antheile der Wiener Verbindungsbahn könnte in Ermangelung einer concessionsmässigen Bestimmung über die Ermittelung des Ablösungspreises nur so vorgegangen werden, wie bei den garantirten Linien und bei der Hetzendorf-Kaiser Ebersdorfer Linie, das ist auf Grund der 7jährigen reinen Einnahmen nach Abschlag der zwei ungünstigsten Jahre. Danach stellt sich ein Capital heraus von 784 334 fl., entgegengehalten dem effectiven Baucapital von 614 303 fl., daher ein Mehrbetrag an Jahresrente von 7 272 fl.

Wir können demnach das Gesammtresultat der Untersuchung des Werthes der einzelnen Linien auf Grund der reinen Einnahmen beziehungsweise auf Grund der einschlägigen Concessionsbestimmungen dahin zusammenfassen, dass eine Jahresrente gewährt werden müsste, welche gleichzukommen hätte bei der Hauptbahn einer Annuität von $5^2/_{10}$ pCt. des garantirten Anlagecapitals, dann bei den beiden anderen garantirten Linien einer 5 pCt. Verzinsung des genehmigten Baucapitals nebst den erforderlichen Amortisationsquoten, endlich bei den ungarantirten Linien ebenfalls dieser Verzinsung nebst Amortisationsquoten und überdies einer speciellen Jahresrente für die Neumarkt-Braunauer Linie im Betrage von 47 889 fl., für die Kaiser Ebersdorfer Linie von 8 632 fl. und für den $^1/_6$-Antheil an der Wiener Verbindungsbahn von 7 272 fl., daher im Ganzen von 63 795 fl.

Wenn die Bahngesellschaft um mehr als ein Decennium vor dem concessionsmässigen Termine die Haupt- und Budweiser Linie und um mehrere Decennien vor diesem Termine die übrigen Linien auf Wunsch der Staatsverwaltung derselben zum Betriebe, eventuell zum Kauf übergiebt und hierbei nur diese concessionsmässige Grundlage für die Preisbestimmung verlangt, so dürfte die Forderung wohl kaum als eine unberechtigte zu bezeichnen sein. Hierbei haben wir uns überdies nicht verhehlen können, dass mit der Annahme der Verzinsung und Amortisation des Anlagecapitals, sowie mit dem Mehrbetrage von 63 795 fl. allen Chancen günstiger Verkehrsverhältnisse, insbesondere auf den jüngeren Linien mit deren etwa steigendem Verkehre für immer entsagt werden müsste! Um jedoch den materiellen Werth richtiger zu beurtheilen, den die Ueberlassung des Betriebes der Kaiserin Elisabethbahn, eventuell der Kauf derselben für die Staatsverwaltung hat, muss auch der an dieselbe übergehende Gewinn in Rechnung gezogen werden, welcher durch die Intercalarzinsen, sowie durch die Hälfte des Salzhandelgewinnes entsteht, auf welchen die Gesellschaft als Rechtsnachfolgerin der Concessionäre der Ersten Pferdeeisenbahn einen ihr überdies durch das Nachtragsübereinkommen vom Jahre 1864—1867 neuerlich zugesicherten Anspruch hat. Während die Intercalarzinsen durchschnittlich pro Jahr 30 000 fl. betragen, kann der der Gesellschaft zufallende Gewinn aus dem Salzhandel nach dem letzten 3jährigen Durchschnitte mit dem Jahresbetrage von 131 240 fl. beziffert werden. Wir sind bei den Verhandlungen mit der Regierung von der Anschauung ausgegangen, dass die Gesellschaft für den Fall der Betriebsübernahme, eventuell des Kaufes durch den Staat auch für den entgehenden Gewinn an Intercalarzinsen und bei dem Salzgeschäfte eine Entschädigung, und zwar mindestens in obigem Ausmasse von zusammen 161 240 fl. in Anspruch zu nehmen berechtigt ist. Nachdem, wie bereits bemerkt worden ist, nur die Herren Actionäre der 1. und 2. Emission einen Anspruch auf den Gewinn aus dem Betriebe der ungarantirten Linien haben, wie sie ja auch thatsächlich durch mehrere Jahre ausschliesslich den Verlust getragen haben, und nachdem dasselbe auch von dem der Gesellschaft zukommenden halben Antheil am Salzhandelgewinne zu gelten hat, so muss es nur als consequent erscheinen, wenn der auf Grund dieses Protocollarübereinkommens vom Staate zu leistende Mehrbetrag an Jahresrente von 63 795 fl., für die ungarantirten Linien von 30 000 fl. für den Gewinn an Intercalar-Zinsen, und von 131 240 fl. für den Gewinn beim Salzhandel, daher im Gesammtbetrage von rund 225 000 fl. den Actionären der Hauptbahn, sowie der Linz-Budweiser Linie verhältnissmässig zugewiesen und dadurch die Jahresdividende erhöht würde.

Nach längeren Verhandlungen, in welchen wir bestrebt waren, die Erhöhung der Dividende der Actie 1. Emission (Hauptbahn) bis auf 12 fl. und der Actie 2. Emission (Linz-Budweiser Bahn) bis auf 11 fl. zu erreichen, und die Herren Vertreter des Finanz- und Handelsministeriums nur auf 11 fl., beziehungsweise 10 fl. eingehen zu können glaubten, verständigten wir uns mit den Herren Regierungsvertretern auf 11 fl. 50 kr. Banknoten für die erste und auf 10 fl. 50 kr. Oe. W. Silber für die 2. Emission. Bezüglich der Actien der 3. Emission, deren Werth auf Grund der eigenen Einnahmen nur in der 5 pCt. Verzinsung mit der erforderlichen Amortisationsquote zum Ausdruck gelangt und deren Besitzer nicht Miteigenthümer der ungarantirten Linien, sowie der erwähnten Nebengeschäfte sind — haben wir nur die Beibehaltung der dermaligen Dividende von 10 fl. in Anspruch nehmen können.

Der Verwaltungsrath hebt nun die Bestimmung in Betreff der eventuellen Conversion der Actien in Goldtitres des Staates hervor. Hiernach würde bei einer 5 pCt. Verzinsung das Capital der Actien 1., 2. und 3. Emission mit 190, 168 und 160 fl. Gold, bei einer 4 pCt. Verzinsung mit 237, 210 und 200 fl. festgestellt werden. Der Verwaltungsrath bemerkt, dass zwar die Coursdifferenz zwischen Silber und Gold etwas höher angenommen wurde, als nach der jetzt vorhandenen Relation gerechtfertigt wäre, dass dieser Nachtheil jedoch durch den grösseren Markt und die grössere Beliebtheit von in Gold verzinslichen und rückzahlbaren Papieren aufgewogen werden dürfte, ferner dass die Actienbesitzer keineswegs zum Umtausch genöthigt, sondern vielmehr in die Lage gesetzt sein sollen, auch in diesem Falle ganz nach ihrer Wahl entweder die Goldtitres zu nehmen oder die für die einzelnen Emissionen während des Staatsbetriebs zu zahlende Rente bis zur Rückzahlung des Nominalbetrages der Actie als Staatsrente fortzubeziehen.

Bezüglich des Zeitpunktes des Kaufes bestimmt das Uebereinkommen, dass der Staat die Elisabethbahn zu kaufen sich verpflichtet, sobald die Valutadifferenzen mit den Prioritätenbesitzern in endgiltiger Weise beigelegt sind, und dass daher der interimistische Zustand der Betriebsführung durch den Staat nur wegen der noch unausgetragenen Valutafrage vorgesehen ist, in welche einzutreten die Staatsverwaltung abgelehnt hat. Für diese Zwischenzeit würden der Gesellschaft nach § 9 des Protocollarübereinkommens aus den Reservefonds, welche der Staatsverwaltung zu übergeben wären, die Zinsen eines Betrages von 2 Millionen und nach Massgabe des Bedarfes auch dieses Capital selbst zu dem Zwecke zur Verfügung gestellt werden, um davon sowohl die noch verbleibenden Gesellschaftsauslagen, als auch die aus den etwaigen Valutaprocessen entstehenden Zahlungen zu bestreiten. Nach 10 Jahren, wenn bis dahin wider Erwarten der Ankauf nicht erfolgt sein sollte, würde zwar die Bedeckung dieser speciellen Auslagen aufhören, wogegen die Staatsverwaltung zu garantiren hätte, dass der aus diesem Anlasse eventuell zu machende Abzug pro Actie niemals so viel betragen dürfe, dass dadurch eine Kürzung des Dividendenbetrages für die 1. Emission unter 10 fl. 50 kr. und für die 2. oder 3. Emission unter 10 fl. herbeigeführt wird.

Endlich wird noch der § 15 der Vereinbarung besonders betont. Derselbe bestimmt, dass im Falle der Einlösung der Elisabethbahn durch den Staat die Liquidation der Gesellschaft für Rechnung des Staates und auf die vom Staate vorzuschreibende Weise zu erfolgen hat. Als Liquidatoren hätten dann nebst einem von der Staatsverwaltung bestimmten Aufsichtsorgane die zur Zeit des Eintrittes der Liquidation den Verwaltungsrath der Gesellschaft bildenden Mitglieder zu fungiren. Durch die Annahme und Genehmigung des Protocollarübereinkommens wird in Folge dieser Bestimmung auch zugleich der Liquidationsbeschluss gefasst.

In Folge der seit der Feststellung des Uebereinkommens eingetretenen Reducirung der Mitglieder des Verwaltungsrathes wurde auf Antrag einer Anzahl von Actionären das dritte Alinea des § 6 im Einvernehmen mit der Regierung nachfolgend geändert: „Der Verwaltungsrath der Gesellschaft besteht bis zum Eintritte der Liquidation aus den jetzt fungirenden Mitgliedern derselben und aus drei weiteren Mitgliedern, welche in der ordentlichen Generalversammlung des Jahres 1881 gewählt werden. Mit Ausnahme dieser Wahl finden Wahlen in den Verwaltungsrath insolange nicht mehr statt, bis die Anzahl der Mitglieder unter fünf herabgesunken ist. Erst dann haben Ergänzungswahlen, und zwar bis auf diese Anzahl, einzutreten."

Der Verwaltungsrath stellt zum Schlusse folgende Anträge:

„1. Die Generalversammlung genehmigt das zwischen der K. K. Staatsverwaltung unter Vorbehalt der legislativen Genehmigung und den zufolge Verwaltungsrathsbeschlusses vom 23. December 1880 bevollmächtigten Vertretern des Verwaltungsrathes der K. K. priv. Kaiserin Elisabethbahn im Namen dieser Gesellschaft abgeschlossene Protocollarübereinkommen über die Betriebsüber-

nahme und die eventuelle Einlösung der K. K. priv. Kaiserin Elisabethbahn, wie dieselbe in dem im K. K. Handelsministerium am 24. December 1880 aufgenommenen Protocolle, beziehungsweise in dem Protocolle vom 28. Januar 1881 enthalten ist, und beschliesst somit auch die im § 21 dieser Vereinbarung enthaltene, auf die Statuten bezügliche Bestimmung, und für den Fall der Einlösung der K. K. priv. Kaiserin Elisabethbahn durch den Staat die Liquidation der Gesellschaft unter den im § 15 dieser Vereinbarung festgesetzten Modalitäten.

2. Die Generalversammlung ermächtigt den Verwaltungsrath, den definitiven Vertrag, falls ein solcher errichtet werden sollte, in Gemässheit der Vereinbarung vom 24. December 1880, sowie alle anderen, in Folge dieser Vereinbarung zu errichtenden Verträge für die Gesellschaft abzuschliessen und alle zur Durchführung dieser Vereinbarung erforderlichen und ihm zweckmässig erscheinenden Schritte vorzunehmen und Documente auszufertigen.

3. Die Generalversammlung ermächtigt den Verwaltungsrath im Falle des Eintrittes der Liquidation, die Eintragung derselben, sowie der Liquidationsfirma und der von ihm zu bestimmenden Zeichnung derselben, vorbehaltlich der der Hohen Regierung nach § 15 der Vereinbarung zustehenden Ingerenz zu erwirken und alle zur Durchführung und Beendigung der Liquidation erforderlichen Schritte vorzunehmen.

4. Die Generalversammlung ermächtigt den Verwaltungsrath, etwa nöthig werdende Detailänderungen der Statuten, insoweit dieselben innerhalb des Rahmens der Vereinbarung vom 24. December 1880 fallen oder in Folge des eventuellen Liquidationsbeschlusses erforderlich werden sollten, mit dem Hohen K. K. Ministerium des Innern zu vereinbaren, vorzunehmen und die staatliche Genehmigung derselben zu erwirken".

Der Vorsitzende eröffnet zunächst die Generaldebatte und bemerkt, dass die Abstimmung nur über das Uebereinkommen als Ganzes erfolgen könne. Nach einer kurzen Pause verkündet der Vorsitzende, dass sich Niemand zum Worte meldete. Hierauf wird die Specialdebatte eröffnet; auch hier meldet sich Niemand zum Worte. Hierauf folgt die Abstimmung mittelst Stimmzettel, welche das obige Resultat ergiebt und Schluss der Versammlung.

Amerikanisches Eisenbahnrecht.

„Jüngste Rechtsentscheidungen in Bezug auf den Bau von Eisenbahnen" lautet ein Artikel der Amerikanischen „Railroad Gazette", in welchem sie uns mehrere für die Haftbarkeit der Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten gewichtige Entscheidungen Oberer Gerichtshöfe vorführt, die ein treues Bild von der Rechtsanschauung der Amerikanischen Richter in Bezug auf das Eisenbahnwesen geben und vielleicht auch zu einem Vergleiche mit unseren Deutschen Verhältnissen anregen. Jene Zeitung schreibt: Einige jüngst ergangene richterliche Entscheidungen über die Haftbarkeit der Eisenbahngesellschaften für Rechtsverletzungen durch den Bau von Bahnen sind wohl geeignet, manche andere zur Zeit schwebende, schwerwiegende Streitfragen näher zu beleuchten. Ein hervorragendes Interesse nimmt der Process ein, welcher in der City von Newyork durch die Hauseigenthümer und Kleinkrämer derjenigen Strassen angestrengt worden ist, durch welche die erhöhten Eisenbahnen gehen. Es wurde vor Gericht die Frage aufgeworfen, ob obige Personen nicht einigen Anspruch auf Schadloshaltung haben für die Unannehmkeiten und die Entwerthung, welche die Häuser durch die nahe Lage der Eisenbahnen erleiden. Es erscheint befremdlich, aber es ist sicher festgestellt, dass keine der mannigfachen Entscheidungen des Appellhofes in dem äusserst verwickelten Process, welcher 4 oder 5 Jahre vorher geführt wurde und das Recht der Eisenbahngesellschaften betraf, in den Strassen überhaupt zu bauen, auf die vorliegende Streitfrage der Schädigung des benachbarten Eigenthums Bezug hatte. Von dem Oberen Gerichtshofe wurde diese Streitfrage als eine vollständig neue behandelt; die Entscheidung fiel zu Gunsten der geschädigten Hauseigenthümer aus. Als allgemeine Begründung dieser Entscheidung wurde angeführt das gewöhnliche Recht des Anspruchs auf Entschädigung für jegliches Eigenthum, welches im Interesse des öffentlichen Wohles fortgenommen wird. Der Gerichtshof führte ferner aus, dass „Eigenthum" in diesem Sinne nicht allein Grund und Boden und bewegliches Eigenthum umfasse, sondern auch alle damit verbundenen schätzbaren Rechte; es schliesse in sich die uneingeschränkte Nutzniessung aus jedweder Art von Eigenthum, welches es auch immer sei. Eigenthum an einem städtischen Bauplatze und den darauf stehenden Häusern umfasse das Recht, es frei von Störungen und Nachtheilen zu besitzen. Wenn nun eine Eisenbahn den Grundeigenthümer dieses Genusses an seinem Eigenthum durch ihr Geräusch, durch Rauch oder Geruch heraube, so müsse der Eigenthümer offenbar für geschädigt angesehen werden. Diese Entscheidung unterliegt allerdings noch der Revision durch den Appellhof.

Fast zu derselben Zeit erging durch den Obersten Gerichtshof (Supreme Court) der Vereinigten Staaten eine Entscheidung von ebenso allgemeiner Bedeutung. Während eines sehr ausgedehnten Brandes, der nicht anders bewältigt werden konnte, legten die Vorstände der Feuerwehr einer Stadt Fässer mit Pulver in ein in der Richtung des Brandes stehendes Haus und löschten denselben durch eine Explosion. Der Eigenthümer klagte in Folge dessen auf Schadenersatz und berief sich dabei auf die Verfassung. Der Gerichtshof entschied jedoch gegen den Klageantrag. Als Grund seiner Entscheidung führte er an, dass wenn ein Gebäude in die Luft gesprengt werde, um den Fortschritt eines Feuers zu hindern, es „zerstört", aber nicht für das öffentliche Wohl fortgenommen worden sei. Da die Streitfrage eine solche ist, die sich auf die bestehende Verfassung beruft, so wird wahrscheinlich diese Entscheidung des Obersten Gerichtshofes zu Washington von massgebender Bedeutung sein. Trotzdem wird es seine Schwierigkeit haben, daraus irgend eine allgemeine Regel herzuleiten, dass eine Eisenbahngesellschaft dem Grundeigenthümer Schadenersatz leisten muss auch für eine indirecte Schädigung der Nutzniessung eines Eigenthums, welches durch die Eisenbahn sonst nicht in Besitz genommen ist. Es müsste etwa folgende sehr spitzfindige Schlussfolgerung gemacht werden: dass wenn längs der Strasse stehende Häuser durch Rauch, Geräusch und andere Kleinigkeiten, die etwa schädliche Gerüche veranlassen, belästigt werden oder unter der Erschütterung durch die Züge erdröhnen, so seien sie in der That occupirt, beansprucht durch den Betrieb der Eisenbahngesellschaft, also in Besitz genommen. Die allgemeine Ansicht ging in den letzten Jahren allerdings ohne Frage darauf hinaus, dass ein Grund und Boden, welcher nur indirect unter der Nachbarschaft einer Eisenbahn leide, keinen Anspruch auf Entschädigung erheben könne; denn man meinte, wenn jeder benachbarte Grundeigenthümer eine Entschädigung für die Entwerthung seines Besitzes erheben könne, es dann auch mit Fug und Recht der Eisenbahn erlaubt sein müsse, auf eine Abgabe von den Grundeigenthümern Anspruch zu erheben und zwar dafür, dass der Besitzstand durch die Anlage der Eisenbahn im Werthe erhöht sei. Die Anzahl und die Schwierigkeit der Ansprüche, welche auf diese Weise hervorgerufen werden dürften, würde geradezu unerträglich sein.

Ebenso bemerkenswerth sind zwei in anderen Staaten ergangene Entscheidungen, welche sich auf den Betrieb mit Dampfwagen in Strassen beziehen. Im Staate Illinois und zwar in einer Strasse zu Chicago sind von mehreren Eisenbahnen Geleise angelegt. Hiergegen wurde von den Hauseigenthümern Klage erhoben, indem sie ausführten, dass jene Geleise den Zugang zu den Häusern behindern, und die Maschinen beständig Rauch, Staub und Asche auf die Häuser werfen. Der Gerichtshof führte aus, dass durch die Beschwerlichkeit, durch die Erschütterung der Gebäude und das Bewerfen derselben mit Rauch und Asche allerdings eine thatsächliche Verminderung des Werthes von Grund und Boden, sowie der Gebäulichkeiten herbeigeführt werde und hierfür mit Recht eine Entschädigung zugesprochen werden müsse, aber es müsse dies eine wirklich nachweisbare Werthminderung sein. Für eine allgemeine Herabsetzung des Werthes, wie sie z. B. aus der Unbequemlichkeit des Kommens und Gehens oder durch das Geräusch oder den benachbarten Wirrwarr möglicherweise entstehe, könne der Hauseigenthümer keinen Anspruch auf Schadenersatz erheben. Es sei eben einer der Zufälle für das Grundeigenthum, ob es daraus einen Vor- oder Nachtheil erleide, wenn eine Eisenbahn in seiner Nähe erbaut werde. — In dem zweiten Falle wurde in der Stadt Warren im Staate Pennsylvanien der Bau einer Eisenbahn genehmigt, und sie kam unmittelbar vor die Front eines sehr werthvollen und schönen Wohnhauses, welches gerade im Bau vollendet war, zu liegen. Der Hauseigenthümer klagte auf Schadenersatz für die Inconvenienzen und Störungen, welche ihm durch den Verkehr der Züge, durch Asche und Rauch, sowie durch die Hindernisse an dem Zugange nach seinem Hause verursacht wurden. Gleichzeitig erbot sich der geschädigte Hauseigenthümer zur Beibringung des Beweises, dass die Eisenbahngesellschaft gerade so gut ihre Geleise durch eine andere Strasse habe führen können. Der Gerichtshof führte aus, dass die Entscheidung der Frage, wo die Geleise zu legen seien, lediglich Sache der Eisenbahndirectoren sei.

Nach einer anderen Entscheidung liegt die Haftpflicht für die Leitung eines Zuges während der Bauperiode der Bahn nicht immer der Eisenbahngesellschaft ob. In einem Falle, welcher sich im Staate Texas zutrug, hatte die Gesellschaft durch Vertrag den Bau einer Section der betreffenden Bahn vergeben. Die Unternehmer liessen während der Bauperiode in ihrem eigenen Interesse einen Zug hin und her gehen. Eine Person, welche dieselbe Tour zu machen wünschte, vereinbarte, dass sie auf diesem Zuge befördert werde; sie wurde während der Fahrt verletzt und verklagte nun die Gesellschaft. Der Gerichtshof entschied, dass Kläger die Unternehmer hätte belangen müssen. Die Gesellschaft sei nicht haftbar, weil sie noch nicht den Betrieb auf der Bahn eröffnet habe. Der klägerische Rechtsbeistand erhob hiergegen den Einwand, dass die Gesellschaft nicht im Stande sei, ihre Nichthaftbarkeit nachzuweisen; worauf der Gerichtshof erwiderte, dass diese Doctrin nur Anwendung finden könne auf fertige und im Betriebe befindliche Bahnen. Es sei der Gesellschaft nicht verboten, dass sie den Untnehmern erlaube, während der Bau-

ausführung auf deren eigenes Risiko hin Arbeitszüge gehen zu lassen.

Wichtig ist auch eine Entscheidung, welche sich auf die Haftbarkeit für den Zustand einer Bahn bezieht, wenn etwa der Betrieb eingestellt ist, wie dies durch einen Fall in Kansas beleuchtet wird. Die in Frage stehende Bahn hatte auf mehrere Jahre ihren Betrieb eingestellt, weil sie die nöthigen Fonds für die Vervollständigung der Anlagen beschaffen musste. Zur Bahn gehörte auch eine Drehscheibe, die zwar auf freiem Felde lag, aber in der Nähe einer Stadt, wo häufig Leute verkehrten und Kinder spielten; trotzdem war die Drehscheibe weder festgestellt, noch bewacht oder umzäunt. Eines Tages wurde ein kleiner Knabe von etwa zwölf Jahren, der nichts von dem Mechanismus der Drehscheibe verstand, ausgesandt, seines Vaters Kuh zu suchen, und er fand dieselbe in der Nähe der Drehscheibe. Zufälliger Weise traf er dort auch mehrere gleichaltrige andere Knaben und sie spielten auf und um die Drehscheibe herum, wobei er schwer verletzt wurde. Nach eingereichter Entschädigungsklage entschied der Gerichtshof, dass die Eisenbahngesellschaft sich dadurch habe eine Nachlässigkeit zu Schulden kommen lassen, dass die Drehscheibe in dem erwähnten Zustande gelassen worden sei. Dem jungen Knaben könne weder eine besondere Schuld beigemessen, noch könne er seiner Entschädigungsansprüche für verlustig erklärt werden, weil er etwa sorglos gehandelt hat. In seinem jugendlichen Alter, mit seiner geringen Erkenntniss und Erfahrung und in seiner niedrigen Lebensstellung war es wahrscheinlich ein intensives, fast unwiderstehliches Vergnügen für ihn auf der Drehscheibe herumzureiten; wahrscheinlich hatte er auch keine Ahnung davon, dass er Unrecht handelte und in der offenbarsten Gefahr schwebte. Von Knaben kann selten gesagt werden, dass sie leichtsinnig sind, wenn sie dem unwiderstehlichen Drange der eigenen Natur — gewissermassen dem Instincte — gern folgen, wie dies allen Knaben eigen ist. In vielen ähnlichen Fällen würde man Männer oder Knaben, die sich dem Mannesalter nähern, für leichtsinnig halten, während dies bei jüngeren Knaben oder Knaben mit geringerer Intelligenz nicht zutreffe.

Electrotechnischer Verein.

Der electrotechnische Verein hielt am 25. d. M. nach einjährigem Bestehen unter dem Vorsitze seines Ehrenpräsidenten, des Herrn Staatssecretärs Dr. Stephan, seine erste Jahresversammlung ab. Nach Eröffnung der Sitzung entwickelte der Vorsitzende zunächst in einem Rückblick auf das alte Jahr ein Bild der bisherigen Wirksamkeit und der Erfolge des Vereins. Die Aufgabe, welche der Verein bei seiner Gründung sich gestellt habe: ein Sammel- und Brennpunkt der verschiedenen Bestrebungen auf dem Gebiete der Electrotechnik zu werden, sei erreicht. Ueber alle Länder Deutscher und mehrere nicht Deutscher Zunge verbreitet, zähle der Verein gegenwärtig 1 504 Mitglieder, 328 hiesige und 1176 auswärtige, von welchen letzteren 625 auf das Königreich Preussen, 331 auf andere Deutsche Staaten und 220 auf ausserdeutsche Länder kommen. Unter den Mitgliedern seien die verschiedensten Berufsclassen vertreten, eine Vielseitigkeit, welche am besten ein erfreuliches Zeugniss dafür ablege, in wie weiten Schichten der Bevölkerung die Wissenschaft Eingang gefunden habe. Die Koryphäen der Wissenschaft gehören — wie der Vorsitzende hervorhob — fast ausnahmslos dem Vereine an; die Armee, die Marine, die verschiedenen Zweige des Verkehrswesens, besonders der Eisenbahnbau, die Schifffahrt und die Telegraphie, ferner die Industrie, der Bergbau, das Hütten- und das Instrumentenwesen, ebenso wie die Heilkunde — sie alle finden ihre Vertreter im electrotechnischen Verein. Wohl stehe die Menschheit dem eigentlichen Wesen der electrotechnischen Wissenschaft noch ähnlich gegenüber, wie der erste Mensch, der im ausgehöhlten Baumstamme dem weiten Ocean sich anvertraute; in Bezug auf die Anwendung für das Leben aber seien bereits ganz erhebliche Fortschritte zu verzeichnen. Sie für immer weitere Kreise fruchtbar zu gestalten, sei das Bestreben des Vereins. Derselbe werde nach Kräften auch im neuen Jahre dahin wirken, der Electricität, dieser herrlichen Naturkraft, diesem in Wahrheit göttlichen Geschenk, immer weitere Verwendung zu verschaffen, zum Heile des Vaterlandes und der ganzen Menschheit. — Aus dem geschäftlichen Theile des Jahresberichts, welchen der Syndikus, Herr Director Dr. Fischer, erstattete, ist hervorzuheben, dass die Einnahmen im verflossenen Jahre auf 25 200 ℳ, die Ausgaben auf 22 900 ℳ sich belaufen haben, mithin ein Ueberschuss von 2 300 ℳ verblieben ist. Bei der durch die Vereinssatzungen vorgeschriebenen Neuwahl wurde zum Vorsitzenden, wozu man dem Verein nur Glück wünschen kann, der bisherige Präsident, Herr Geheimer Regierungsrath Dr. Werner Siemens, wiedergewählt.

In einem nun folgenden längeren Vortrage über Erdströme hob Herr Prof. Dr. Förster die grosse Bedeutung hervor, welche die in der Decembersitzung des Vereins von dem Geheimen Oberpostrath Herrn Ludewig gemachten Mittheilungen über die zur Zeit der Polarlichter des letztjährigen Augustmonats beobachteten Erdströme für die Physik des Erdkörpers, sowie für astronomische Probleme haben. Redner erläuterte die Bedeutung der Erdstrombeobachtungen mittelst der Telegraphenleitungen eingehend durch den Hinweis auf die nahen Beziehungen, welche zwischen den Erdströmen, den Polarlichtern, sowie den Schwankungen der erdmagnetischen Erscheinungen einerseits und den Zuständen der Sonnenoberfläche andererseits bestehen. Es sei unzweifelhaft erwiesen, dass der jedesmalige Zustand der Oberfläche des Sonnenkörpers mit den genannten irdischen Erscheinungen in ursächlichem Zusammenhange stehe; nur das „Wie“ sei noch nicht aufgeklärt. Da nun in den Jahren 1881 bis 1883 mit Sicherheit eine der alle 11 Jahre wiederkehrenden Epochen besonders starker Erregungserscheinungen der Sonnenoberfläche zu erwarten sei, so habe Redner behufs Anstellung genauer Beobachtungen bereits ein Programm mit den auf diesem Gebiete besonders competenten Schwedischen Physikern entworfen und er beantrage, dass auch der Verein zu dieser Aufgabe Stellung nehmen möge. Auf den vom Vortragenden schliesslich geäusserten Wunsch, dass auch die Reichspost- und Telegraphenverwaltung bei der Anstellung der Beobachtungen ihre Mitwirkung eintreten lassen möge, gab der Vorsitzende die Versicherung ab, dass den Wünschen des Redners, soweit solches mit den dienstlichen Rücksichten irgend wie vereinbar sei, bereitwilligst entgegengekommen werde würde.

Zum Schluss der Sitzung machte Herr Geheimer Oberregierungsrath Elsasser eine Mittheilung über eine von dem Uhren- und Telegraphenfabrikanten Bentzsch in Meissen eingegangene Zuschrift über die electrische Regulirung öffentlicher Uhren, nach dem System des Herrn Dr. Ulbricht in Dresden. Die Vorzüge dieses Systems bestehen besonders darin, dass es sich durch möglichste Einfachheit auszeichnet, auch auf vorhandene Pendeluhren älterer Art, sowie auf räumlich sehr weit getrennte Uhren sich anwenden lässt und dass es nur geringe Kosten verursacht. Das Verfahren der Regulirung beruht im Wesentlichen darauf, dass den Secundäruhren durch geringe Verkürzung des Pendels das Bestreben gegeben wird, dauernd täglich 1 bis 2 Minuten vorzugehen, welcher Gangunterschied durch von der Hauptuhr aus bewirkte electrische Hemmung der Pendel der Secundäruhren allstündlich ausgeglichen wird.

Beiträge zur Währungsfrage. Von H. A. Bueck.

Das neueste Heft der „Mittheilungen des Vereins zur Wahrung der gemeinsamen wirthschaftlichen Interessen in Rheinland und Westfalen“ bringt als ersten Artikel Beiträge zur Währungsfrage von dem Generalsecretär des genannten Vereins H. A. Bueck, welcher Artikel den Haupttheil des 6½ Bogen starken Heftes ausfüllt.

Der Verfasser, welcher ausdrücklich hervorhebt, dass seine Arbeit in der Hauptsache nur eine Zusammenstellung der Forschungsresultate Anderer ist, geht von der Wahrnehmung aus, dass viele Männer, deren Stimme im öffentlichen Leben von nicht zu unterschätzender Bedeutung ist, sich scheuen in Bezug auf die Währungsfrage eine bestimmte Meinung auszusprechen und daher eine abwartende Stellung einnehmen.

Veranlassung zu dieser Haltung giebt der Umstand, dass es solchen Männern, bei der Fülle und dem Ernste ihrer Berufsgeschäfte, unmöglich ist, sich einen tieferen Einblick in die Währungsfrage durch eigenes Studium des vorhandenen äusserst umfangreichen Materials zu verschaffen. Diese Zurückhaltung trägt aber dazu bei einen Zustand zu verlängern, der, wie alles Unfertige und Halbe, störend auf die gesunde Entwickelung des wirthschaftlichen Lebens einwirkt.

Der Verfasser hat nun versucht aus dem besten Material die hauptsächlichsten Argumente in fortlaufender Darlegung zusammenzustellen und derart in verhältnissmässig kleinem Umfang einen Extract dessen zu geben, was zur Beurtheilung der Währungsfrage geboten und sonst nur durch ein sehr zeitraubendes Studium aufgefunden werden kann.

Derselbe erklärt selbst, dass er vor Beginn der Vorarbeiten zu diesem Aufsatze unentschieden war, ob er sich der Goldwährung oder dem Bimetallismus zuwenden sollte, dass er aber, je weiter er in die Materie eindrang, um so klarer erkannte, wie, nach Massgabe der bestehenden Verhältnisse, das Festhalten an der Goldwährung und die Durchführung derselben das einzig Richtige für Deutschland sei. Wenn nun auch der Verfasser selbstverständlich diese seine feste Ueberzeugung in seiner Arbeit zum Ausdruck bringt, so hat er sich doch bemüht, ebenso die Einwendungen und Gründe der Gegner, soweit er es vermochte, aufzuführen, und werden auch die Bimetallisten manche schätzenswerthe Aufschlüsse in dem Aufsatze finden. Separatabzüge des betreffenden Artikels können zum Preise von 1,50 ℳ von Herrn Generalsecretär Bueck in Düsseldorf, sowie von der L. Schwann'schen Verlagsbuchhandl. in Düsseldorf bezogen werden.

Kursbuch der Deutschen Reichspostverwaltung. Bearbeitet im Kursbureau des Reichspostamts. 1. Februar — 31. März 1881. Berlin, Julius Springer. Preis 2 ℳ.

Die Deutsche Reichspostverwaltung hat es sich angelegen sein lassen, dem einzigen Uebelstande, welcher vielleicht diesem ausgezeichneten Verkehrsbuche noch anhaftete, abzuhelfen, indem sie das grosse, manchem anstössige Format desselben bedeutend

verkleinerte und so ein Bändchen herstellte, welches auch den Erfordernissen der äusseren Bequemlichkeit vollkommen genügt. Mit dieser durchgreifenden Aenderung zugleich sind noch einige andere Verbesserungen, welche sich als wünschenswerth herausgestellt hatten, zur Ausführung gelangt. So sind die Personenposten und Privatfuhrwerke, welche den Verkehr zwischen den Eisenbahnstationen und den umliegenden Ortschaften vermitteln, am Schlusse jeder Abtheilung, deren das Kursbuch bekanntlich 6 besitzt, alphabetisch zusammengestellt, was die Uebersichtlichkeit und rasche Orientirung ungemein fördert.

Schwarze Umrahmungen scheiden das Zahlenwerk der Fahrpläne von den Stationsnamen ab und gewähren im Vereine mit den fett gedruckten Ziffern der Courierzüge dem Auge die nothwendigen Ruhepunkte. — Die Nützlichkeit und Genauigkeit der Angaben über directe Billets, Rundreise- und Sommerbillets, Retourbillets, Schlafwagen, Normalpersonengeldtarife, Reisewege nach fremden Ländern, Reiseeinrichtungen von Berlin, Europäische Briefpostverbindungen etc., welche unverändert geblieben sind, ist hinlänglich bekannt. — Die grosse Uebersichtskarte hat durch neue Farbenanwendung an Klarheit gewonnen: eine Skizze des Eisenbahnnetzes von London und Umgebung ist neu beigegeben. — Auch der Umschlag hat einem neuen weichen müssen, der auf seiner in Holzschnitt hergestellten stylvollen Einfassung die Embleme des Handels und Verkehrs zeigt.

Wir können es rückhaltlos aussprechen, dass hier dem Publikum ein sowohl nach Form und Inhalt, als auch in typographischer Hinsicht vollendetes Verkehrsbuch geboten wird, das mit anderen ähnlichen Zwecken dienenden Unternehmungen kaum verglichen werden kann: wir zweifeln nicht, dass sich fortan zu seinen alten Freunden noch zahlreiche neue gesellen werden.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Tarif-Bekanntmachungen.

I. Localtarife.

Güter, welche für **Dt. Eylau** in Wagenladungen auf der Marienburg - Mlawkaer oder der Ostbahn ankommen, werden von jetzt an nach der Station der anderen Bahn behufs dortiger Entladung gegen Zahlung einer **Gebühr von 2 Mark** pro Wagen auf Verlangen **übergeführt.** Ebenso werden Güter, welche in Wagenladungen auf dem Bahnhof der Marienburg-Mlawkaer resp. der Ostbahn in Dt. Eylau aufgeliefert sind, für die gleiche Gebühr nach der Station der anderen Bahn behufs Weiterbeförderung hinüber gebracht. Bromberg, den 29. Januar 1881. Königliche Eisenbahndirection. (423 J)

II. Tarife für directe Verkehre mit besonderen Namen.

Grossherzoglich Badische Staatseisenbahnen. Die directen **Belgisch-Badischen Gütertarife** vom 1. August 1879, welche zufolge unserer Publikation vom 21. December v. J. auf 1. Februar d. J. ausser Kraft treten sollten, bleiben mit Ausnahme des provisorischen Uebernahmetarifes vom 1. November v. J. bis auf Weiteres noch in Geltung. Gleichzeitig treten die directen Tarifsätze für den Verkehr Belgischer Stationen mit Basel Bad. B., welche auf 1. November v. J. aufgehoben wurden, wieder in Kraft und zwar gelten dieselben auf den bisherigen Routen und ausserdem für den Verkehr der Grossen Belgischen Centralbahn auf der Route über Saargemünd-Hüningen. Karlsruhe, den 1. Februar 1881. Generaldirection. (409)

Mit dem 15. Februar cr. tritt im Heft No. 4 des **Deutsch-Polnischen Verbandtarifs** ein directer Ausnahmefrachtsatz für Roheisen in Quantitäten von je 10 000 kg pro Wagen von Unterwellenborn, Station der Thüringischen Eisenbahn nach Warschau und Praga, Stationen der Weichselbahn, in Kraft.

Der Tarifsatz für Warschau sowohl wie für Praga beträgt 1,96 *M.* und 13,98 Kopeken pro 100 kg.

Die Rogatkowe - Gebühr für Sendungen nach Warschau beträgt 1,22 Kopeken pro 100 kg. Bromberg, den 27. Januar 1881. Königliche Eisenbahn - Direction als geschäftsführende Verwaltung. (425 J)

Galizisch - Deutscher bezw. Galizisch-Niederländischer Holzverkehr. Mit dem 1. März d. J. gelangt zum Tarifheft I für den rubricirten Verkehr ein Nachtrag III zur Herausgabe, welcher neue Frachtsätze sowie Ergänzungen und Berichtigungen enthält.

Druckexemplare sind bei den Verbandstationen zu haben. Breslau, den 25. Januar 1881. Im Auftrage der Verband-Verwaltungen, Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn. (412)

Hannover - Bayerisch - Oesterreichischer Eisenbahnverband. Die Station Fürth ist in den mit Nachtrag 32 zum Verbandsgütertarife eingeführten Ausnahmetarif für die Beförderung von Kinderspielwaaren etc. einbezogen worden; ferner sind für den Transport von Lithographiesteinen ab Solnhofen und Pappenheim nach Bremen und Bremerhafen Ausnahmefrachtsätze in Kraft getreten. Frankfurt a. M., den 1. Februar 1881. Königliche Eisenbahndirection, Namens der Verbandsverwaltungen. (417)

Mit 1. Februar 1881 werden im Tarif für Beförderung von Leichen etc. des **Hessisch-Rheinisch - Westfälischen Verbandes** die Frachtsätze für die Hessischen Ludwigsbahnstationen Aschaffenburg, Frankfurt a. M.-Ostbahnhof, Hanau und Mainkur aufgehoben und behalten nur noch Gültigkeit mit den Köln-Mindener Stationen Ahlen, Beckum, Bielefeld, Brakwede, Detmold, Gütersloh, Herford, Lage, Löhne, Oelde, Rheda und Salzuflen und den Stationen der Münster-Enscheder Bahn.

An Stelle der aufgehobenen Tarifsätze sind neue durch den Tarif für die Beförderung von Leichen etc. im Rheinisch-Westfälisch - Hessischen Verkehr vom 1. Februar 1881 zur Einführung gekommen. Elberfeld, den 1. Februar 1881. Königl. Eisenbahn-Direction zu Elberfeld. (415)

Köln - Minden - Niederländischer Güterverkehr via Venlo. Vom 5. Februar cr. ab kommen im Verkehre zwischen sämmtlichen diesseitigen Tarif-Stationen, excl. jedoch der Station Wesel und der an den Strecken Wesel-Bocholt, Wesel-Haltern und Haltern-Hamburg gelegenen sowie Recklinghausen, einerseits und der Niederländischen Staatsbahn - Station Rotterdam andererseits via Venlo die gleichen Frachtsätze und Bestimmungen zur Anwendung, welche laut Tarifs vom 1. Januar 1880 nebst Nachträgen für den Köln-Minden-Niederländischen Güter-Verkehr via Emmerich bestehen. Ferner haben vom genannten Tage ab im Verkehre zwischen den diesseitigen Stationen Altenessen, Deutz (Köln), Deutzerfeld-Kalk, Dortmund, Dortmund-Union, Düsseldorf, Duisburg, Essen, Gelsenkirchen, Hamm, Herne, Marten, Mülheim a/Rh., Oberhausen, Oberhausen-Gutehoffnungshütte, Ruhrort Hafen, Ruhrort Rhein, Schalke, Siegburg, Siegen, Troisdorf, Wanne, Benrath, Kirchen, Sterkrade, Dillenburg und Sinn einerseits und den Niederländischen Staatsbahn - Stationen Dordrecht, Middelburg und Vlissingen andererseits via Venlo die gleichen Frachtsätze und Bestimmungen Gültigkeit, welche laut der Tarife vom 1. Januar 1880 nebst Nachträgen für den Bergisch-Märkisch- resp. Rheinisch- und Köln-Minden-Niederländischen Güter-Verkehr via Venlo resp. via Wesel-Boxtel in Kraft sind. Näheres bei den Güterexpeditionen der qu. diesseitigen Stationen. Köln, 1. Febr. 1881. Königliche Direction der Köln-Mindener Eisenbahn. (419)

Vom 15. Februar 1881 tritt zu den Tarifheften 1 bis 4 des **Preussisch-Sächsischen Verbandes** je der siebente Nachtrag und zum Tarifheft 5 der erste Nachtrag in Kraft.

Die Nachträge enthalten:

a) directe Frachtsätze, theils für sämmtliche Tarifclassen und Ausnahmetarife, theils für die Stückgutclasse, den Specialtarif A 2 und den Ausnahmetarif für Getreide etc. für den Verkehr zwischen der Station Memel des Eisenbahndirectionsbezirks Bromberg einerseits und Stationen der westlichen Preussisch-Sächsischen Verbandsbahnen andererseits;

b) directe Frachtsätze des Specialtarifs III für den Verkehr zwischen Rüdersdorf, Station des Eisenbahndirectionsbezirks Bromberg und Stationen der Berlin - Anhaltischen, Berlin-Görlitzer, Cottbus-Grossenhainer Bahn und des Eisenbahndirectionsbezirks Berlin an Stelle der bestehenden Ausnahmetarife für gebrannten Kalk und rohe Kalksteine, soweit letztere höher sind, als die neuen Frachtsätze des Specialtarifs III;

c) anderweite Frachtsätze für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Bromberg einerseits und den Stationen Charlottenbrunn, Wüstegiersdorf, Königswalde, Neurode und Glatz des Eisenbahndirectionsbezirks Berlin andererseits;

d) directe Frachtsätze für den Verkehr zwischen Cüstrin, Station der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Bahn, einerseits und den Stationen Charlottenbrunn, Wüstegiersdorf, Königswalde, Mittelsteine, Neurode und Glatz andererseits;

e) directe Frachtsätze für den Verkehr zwischen Stationen des Directionsbezirks Bromberg einerseits und Mittelsteine, Station des Directionsbezirks Berlin andererseits;

f) ermässigte Frachtsätze für Europäisches Holz des Specialtarifs II für den Verkehr zwischen Driesen und Friedeberg einerseits und den Stationen Altwasser, Dittersbach, Landeshut, Liebau und bezw. Ruhbank des Directionsbezirks Berlin andererseits;

g) neue bezw. anderweite Frachtsätze für den Verkehr zwischen Posen, Station der Märkisch-Posener Bahn, einerseits und Stationen der Frankfurt-Bebraer Bahn andererseits;

h) Bestimmungen bezüglich der Frachtberechnung von lebenden Thieren, welche bei den Güter-Expeditionen zur Aufgabe gelangen;

i) bereits früher publicirte Tarifveränderungen.

Soweit die neu zur Einführung gelangenden Frachtsätze gegen die bestehenden Taxen Erhöhungen enthalten, treten dieselben erst mit dem 15. März cr. in Kraft.

Exemplare der Nachträge sind bei unseren Billet-Expeditionen Berlin, Cüstrin, Schneidemühl, Danzig, Elbing, Königsberg, Insterburg, Memel, Thorn, Bromberg, Neu-

stettin und Cöslin sowie bei den Verbandstationen sämmtlicher übrigen Verband-Verwaltungen käuflich zu beziehen. Auch ist jede Billet-Expedition unseres Bezirks zur Bezugs - Vermittelung verpflichtet. Bromberg, den 1. Februar 1881. Königl. Eisenbahn-Direction, als geschäftsführende Verwaltung des Preussisch-Sächsischen Verbandes. (421 J)

Preussisch-Thüringischer Verbandsgüterverkehr. Am 15. Februar cr. tritt Nachtrag IX in Kraft, enthaltend Aufnahme der Station Königsberg Kaibahnhof für Wagenladungsgüter, Ausnahmetarifsätze für Salztransporte nach Charlottenbrunn, Glatz, Königswalde, Mittelsteine, Neurode, Wüstegiersdorf, Habelschwerdt und Mittelwalde und Druckfehlerberichtigungen.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbandsexpeditionen, welche auch Exemplare des Nachtrags à 0,05 ℳ abgeben. Erfurt, den 29. Januar 1881. Namens der Verbandsverwaltungen: Die Direction der Thüringischen Eisenbahngesellschaft. (410)

Rheinische Eisenbahn. **Rheinisch-Köln-Minden-Belgisch-Französischer Güter-Verkehr.** Am 1. Februar 1881 tritt der Nachtrag II zum Rheinisch - Belgisch-Französischen Verbandstarife vom 1. Februar 1880 in Kraft.

Derselbe enthält Frachtsätze für die in den Verbandsverkehr aufgenommenen Stationen der Köln - Mindener Eisenbahn, ferner für die Stationen der Linien Bonn-Euskirchen und Niedermendig-Mayen, sowie die Stationen Ahrweiler, Annen, Neuenahr und Witten der Rheinischen Eisenbahn, neue Frachtsätze der Stationen der Linie Venlo-Cleve der Rheinischen Eisenbahn über die Route Venlo-Visé an Stelle der bisher für diese Stationen in Kraft gewesenen Sätze über die Route Herbesthal, endlich Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifs.

Exemplare dieses Tarifnachtrages sind, soweit der Vorrath reicht, in unserer Drucksachen-Verwaltung zum Preise von 0,25 ℳ käuflich zu haben. Köln, den 30. Januar 1881. Königliche Direction. (413)

1. Zum Tarife für den **Südösterreichisch-Deutschen Güter-Verkehr** ist am 15. Januar d. J. der 1. Nachtrag in Kraft getreten. Derselbe enthält u. A. Aenderungen der Waaren-Classification, anderweite und neue Ausnahme-Tarife No. 1 bis 24 und Berichtigungen zum Haupt-Tarife. Preis 0,60 ℳ.

2. Am 1. Februar d. J. kommen im **Hessisch - Rheinisch - Westfälischen Eisenbahn - Verbande** im Verkehre zwischen Wetzlar einer- und Stationen der früheren Main-Weser Bahn andererseits an Stelle der jetzigen die im Staatsbahn-Verkehre für die Station Wetzlar der früheren Nassauischen Staatsbahn bestehenden billigeren Frachtsätze zur Anwendung. Näheres ist bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren.

3. Die Stationen Annen und Witten der Rheinischen Bahn werden vom 1. Februar d. J. ab mit directen Frachtsätzen von und nach Stationen der Köln-Mindener, Hannoverschen Staats- und der Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn in den **Rheinischen Nachbar-Güter-Verkehr** (Tarif v. 1/1. 1878) aufgenommen. Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Güter-Expeditionen.

4. Am 1. Februar d. J. treten directe Tarifsätze für den Güter-Verkehr zwischen der Haltestelle Meiderich einerseits und den Stationen Aschersleben, Berlin, Blumenberg, Ditfurt, Gr.-Behnitz, Hadmersleben, Königsborn, Liegnitz, Oschersleben, Quedlinburg, Schöningen und Schöppenstedt andererseits in Kraft, worüber das Nähere bei den betreffenden Güter-Expeditionen zu erfahren ist. Dieselben kommen jedoch nur im Verkehr mit den Anschlusswerken in Meiderich zur Anwendung. Köln, 31. Januar 1881. Königliche Direction der Köln-Mindener Eisenbahn, ad 2 zugleich Namens der Königlichen Eisenbahndirection in Hannover, ad 3 und 4 zugleich Namens der betheiligten Verwaltungen. (411)

III. Tarife für andere directe Verkehre.

Eisenbahn-Directionsbezirk Bromberg. Vom 1. Februar 1881 neuen Styls ab treten im directen Verkehr zwischen **Königsberg i. Pr., Königsberg i. Pr. (Kaibahnhof)** einerseits und den Stationen **Kamka, Snowskaja, Niskowka, Mena, Makoschino, Bondarewka, Dotsch, Tschesnokowka, Bachmatsch, Grigorowka, Dmitrofka, Talaläfka und Romny** der Libau-Romnyer Eisenbahn **andererseits** für den Transport von Getreide, Hülsenfrüchte, Grütze aller Art, Mehl aller Art und Oelsamen aller Art Frachtsätze in der einheitlichen Rubelwährung in Kraft.

Der dieserhalb herausgegebene I. Nachtrag zum Tarif vom 15/27. November 1879 für directe Sendungen zwischen Stationen der Libau-Romnyer Eisenbahn und der Königlichen Ostbahn etc. via Wirballen kann von unserer Stationskasse zu Königsberg i. Pr. käuflich bezogen werden. Bromberg, den 30. Januar 1881. Königliche Eisenbahndirection. (422 J)

Pfälzische Eisenbahnen. Am 1. Februar nächsthin gelangt für den Güterverkehr zwischen Stationen der Betriebsämter **Trier** und **Saarbrücken** sowie einigen Stationen der **Hessischen Ludwigsbahn,** ferner den Stationen des Betriebsamtes **Wiesbaden** einerseits und solchen der **Pfälzischen Bahnen** andererseits, Tarifheft III resp. IV zur Einführung, wogegen der bisherige Tarif für den Saarbrücken-Hessisch - Pfälzischen und Nassau - Pfälzischen Verkehr ausser Kraft gesetzt wird.

Die bisherigen Frachtsätze für Ludwigshafen, sofern solche billiger sind, als jene der neuen Tarife, bleiben bis auf Weiteres in Kraft.

Exemplare des Heftes III und IV sind durch Vermittlung unserer Stationen zum Preise von 0,90 ℳ bezw. 0,75 ℳ zu beziehen. Ludwigshafen, 28. Januar 1881. Die Direction der Pfälzischen Eisenbahnen. (406)

Im Anschluss an unsere Bekanntmachung vom 15. December a. pr. bringen wir hierdurch zur öffentlichen Kenntniss, dass die nachstehend bezeichneten Gütertarife und zwar:

a) Gütertarif für den Verkehr zwischen Stationen der **Main-Neckar-Bahn** und solchen der **Saarbrücker** und **Rhein - Nahe** Bahn via **Mannheim - Bexbach** und **Darmstadt-Mainz-Bingen** vom 1. Februar 1878,

b) der Tarif zwischen Stationen der **Main-Neckarbahn** und solchen der **Moselbahn** vom 1. August 1879 via Frankfurt a/M.-Niederlahnstein-Coblenz,

c) der **Nassau - Main - Neckarbahn - Gütertarif** via Frankfurt vom 1. November 1877 (mit Ausnahme jedoch der bezüglichen Frachtsätze für die Stationen Darmstadt und Bensheim der Main - Neckarbahn, welche am 1. Januar cr. durch neue ersetzt sind),

d) der **Ausnahme-Tarif** für die Beförderung von Eisenbahnschienen etc. von Stationen der Saarbrücker Bahn nach Darmstadt vom 1. December 1879

noch bis zum 1. März d. J. in Kraft bleiben.

An diesem Tage kommen für diese Tarife neue, mit theils erhöhten, theils ermässigten Taxen zur Einführung, worüber unser Verkehrs-Büreau auf Verlangen nähere Auskunft ertheilt. Frankfurt a/Main-Sachsenhausen, den 17. Januar 1881. Königliche Eisenbahn-Direction. (418)

IV. Specialtarife für bestimmte Transport-Artikel.

Mit Giltigkeit vom 15. Februar l. J. kommen für den Transport von **Cement** bei Aufgabe von 10 000 kg pro Wagen oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht ab den Bayerischen Staatsbahnstationen Brannenburg, Kiefersfelden, Kufstein, Miesbach, Oberaudorf, Schaftlach und Schliersee nach Stationen der Kaiserin Elisabethbahn und der Kronprinz Rudolfbahn **ermässigte Frachtsätze** zur Einführung, welche bei den genannten Versandstationen eingesehen werden können. München, den 31. Januar 1881. Generaldirection der K. B. Verkehrsanstalten. Betriebsabtheilung. (407)

2. Verkehrs-Störungen etc.

Rheinische Eisenbahn. Die Eisenbahnbrücke bei Kyllburg Densborn hat in Folge Hochwassers am 29. Januar cr. eine Beschädigung erlitten, welche die fernere Benutzung der Brücke vor der Hand nicht möglich macht und daher eine Unterbrechung des Güterverkehrs auf der Strecke Call-Trier zur Folge hat. Von der Wiederaufnahme des Verkehrs nach erfolgter Wiederherstellung der Brücke werden wir an dieser Stelle Mittheilung machen. Köln, den 31. Januar 1881. Königliche Direction der Rheinischen Eisenbahn.

Pfälzische Bahnen. Am 31. Januar und 1. Februar cr. sind die Eisenbahnschiffbrücken bei Maximiliansau und Speyer wieder in Betrieb gesetzt worden. Ludwigshafen, 1. Februar 1881. Die Direction der Pfälzischen Eisenbahnen. v. Jäger.

3. Vacanzen.

Altona - Kieler Eisenbahn - Gesellschaft. Die mit 2 620 ℳ jährlicher Einnahme und Ersparnissprämie dotirte Stelle eines Maschineningenieurs, welcher als Constructeur und Assistent unseres Ober - Maschinenmeisters fungirt, ist baldthunlichst neu zu besetzen und zwar vorläufig diätarisch, mit einmonatlicher Kündigung, jedoch bleibt eine etatmässige Anstellung vorbehalten. Akademisch gebildete Maschineningenieure, welche bereits als Vertreter eines Eisenbahn-Maschinenmeisters fungirt haben und geneigt sind, sich um diese Stellung zu bewerben, wollen bis zum 20. d. Mts. ihre Zeugnisse und ein Curriculum vitae an die unterzeichnete Direction einsenden. Altona, den 3. Februar 1881. Die Direction der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft. (416)

4. Submissionen.

Submission auf Turbinen. Die Anfertigung und Lieferung von 2 Turbinen für den Bau des Brandleite-Tunnels der Eisenbahn - Baustrecke Erfurt - Ritschenhausen soll vergeben werden.

Die Bedingungen und Zeichnungen liegen in dem General-Bureau (Fürstenstrasse 1 bis 10, Magdeburg) aus, können auch gegen Einsendung von 2 Mark von demselben bezogen werden. — Offerten sind mit der Aufschrift:

„Submission auf Turbinen"

versehen bis zum Termin am 12. Februar d. J., Vormittags 10 Uhr an uns einzureichen und werden in Gegenwart der erschienenen Submittenten eröffnet werden. Magdeburg, den 26. Januar 1881. Königl. Eisenbahn-Direction. (385)

Schienenlieferung. Für Lieferung von 1850 Tonnen Flussstahlschienen sammt

Zugehör pro 1881 werden bis zum 25. Februar l. J. Offerten entgegengenommen. Die Generaldirection der K. K. priv. Galiz. Karl-Ludwig Bahn, Wien, Kärntnerring 7. (408)

Submission auf Rohrleitungen und zugehörigen Apparaten. Die Anfertigung und Anlieferung von circa 1 500 laufenden Meter Eisengussröhren nebst Dichtungsmaterial, diversen Façonstücken und Apparaten,

circa 3 800 lfd. Meter schmiedeeisernen Röhren nebst Dichtungsmaterial,

circa 4 700 lfd. Meter genieteten Eisenblechröhren, sowie

1 000 lfd. Meter Zinkblechröhren

für den Bau des Brandleite-Tunnels der Baustrecke Erfurt-Ritschenhausen soll vergeben werden.

Die Bedingungen und Zeichnungen liegen in dem Generalbüreau (Fürstenstrasse 1 bis 10, Magdeburg) aus, können auch gegen Einsendung von 2 Mark von demselben bezogen werden.

Offerten sind mit der Aufschrift:

„Submission auf Röhren"

bis zum 12. Februar d. J., Vormittags 11 Uhr an uns einzureichen und werden in Gegenwart der erschienenen Submittenten eröffnet werden. Magdeburg, den 29. Januar 1881. Königliche Eisenbahn-Direction. (420)

Privat-Anzeigen.

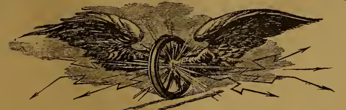
Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin SW. (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 11. 1881.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction: Dr. jur. W. Koch, Berlin SW., Kleinbeerenstr. 3.
Commissionär für den Buchhandel: Adolph Refelshöfer, Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.



Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuth-Strasse 8, einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3000 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.
Einundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 11. Februar 1881.

Zur Frage über die Selbstkosten des Personen- und Güterverkehrs.

(Schluss.)

Welchen Einfluss die Individualität einer Bahn auf das Resultat der Rechnung, betreff. die Selbstkosten des Personen- und Güterverkehrs, haben kann, wird aus folgender Nachweisung, welche dem Jahresbericht etc. einer grösseren Bahn Rheinland - Westfalens entnommen ist, zu ersehen sein. Die Zahlen sind zur bequemeren Uebersicht abgerundet, die practische Verwerthung derselben würde eine etwas genauere Rechnung verlangen, die aber ohne Schwierigkeit angestellt werden kann.

In Folge der vielfachen Verzweigungen und Verästelungen des Netzes finden sich auf der Bahn eine Anzahl Bahnhöfe mit 10 bis 15 km Geleise, welche nur für die Rangirbedürfnisse des Kohlenverkehrs und des sonstigen Productenverkehrs angelegt sind und benutzt werden. Die Personenzüge berühren nur die etwa 2 km langen Hauptgeleise, die übrigen Geleise des Bahnhofs dienen nur dem Güterverkehr und müssen demselben deshalb auch die Kosten der Unterhaltung allein zur Last fallen. Die Gesammtlänge der Nebengeleise beträgt etwa 870 km, deren Unterhaltung im Jahre 1876 rot. 560 000 *M.* gekostet hat. Von diesen Nebengeleisen entfallen auf die vorstehend erwähnten Rangirbahnhöfe annähernd $\frac{1}{3}$; es sind demnach dem Güterverkehr $\frac{1}{3}$ der Unterhaltungskosten für Nebengeleise mit 185 000 *M.* vorweg zur Last zu schreiben. Ein zweiter Posten der Betriebsausgaben, welcher ebenfalls zu Lasten des Güterverkehrs von vorneherein auszuscheiden ist, resultirt aus dem Stations- und Bahnbewachungsdienst, für welchen jährlich rot. 3 570 000 *M.* erforderlich sind. Auf den Strecken mit permanenter Besatzung — etwa 560 km der Bahn — ist der Dienst für Personen- und Güterverkehr nur auf 18 Stunden gemeinsam, während die übrigen 6 Stunden des Nachtdienstes, also $\frac{1}{4}$ des Ganzen, durch den Güterverkehr allein bedingt sind. Unter Annahme einer zwölfstündigen Dienstzeit als Einheit entfallen von obigen 3 570 000 *M.* auf die Strecken mit doppelter Besatzung 2 000 000 *M.* und davon werden $\frac{1}{4}$ mit 500 000 *M.* für den Güterverkehr allein aufgewendet.

Bei Anwendung der Garke'schen Formel sind demnach von den Gesammtbetriebskosten dieser Bahn 180 000 + 500 000 = 680 000 *M.* vorweg zu Lasten des Güterverkehrs zu schreiben und der Rest nach dem Verhältniss der Bewegungsmomente der Züge zu vertheilen.

Ohne diese Modification berechnen sich die Kosten des Personenverkehrs dieser Bahn auf rot. 12 040 000 *M.*, wenn jedoch der Güterverkehr mit der oben berechneten Summe vorweg belastet wird, werden sich die Ausgaben für Personenverkehr um 4 bis 5 pCt. geringer stellen.

Hiermit dürfte der Beweis geliefert sein, dass bei ausgedehnten Bahncomplexen die Berücksichtigung derartiger localen Betriebsverhältnisse geeignet ist, das Resultat der Garke'schen Vertheilungsmethode nicht unerheblich zu beeinflussen. Dies ist in noch erhöhtem Masse der Fall, wenn man die ermittelten Durchschnittssätze der Kosten für einen Personenzug- und einen Güterzugkilometer zu einer vergleichenden Zusammenstellung verschiedener Bahnen nutzbar machen will. Es sind dann die Steigungs- und Krümmungsverhältnisse, welche naturgemäss eine wesentliche Einwirkung auf die Tractionskosten ausüben, ebenfalls in die Berechnung einzuführen.

Der Aufwand für Zugkraft beträgt bis zu 45 pCt. der Transportverwaltungskosten und bis zu 28 pCt. der Gesammtbetriebsausgaben. Die enge Beziehung, in welcher diese Position der Betriebskosten zu der Bahntrace steht, ist aus der Colonne 79, Seite 142 der „Statistischen Nachweise“ deutlich zu ersehen, in welcher eine vergleichende Zusammenstellung des Verbrauchs an Locomotivheizmaterial, bezogen auf je 50 Bruttotonnenkilometer, gegeben ist. Dieser Bedarf schwankt — abgesehen von einigen durch ihre geringe Ausdehnung nicht massgebenden Bahnen — von 1,7 bis 3,1 kg und während die vorwiegend in der Ebene gelegenen Bahnen, Berlin-Dresden, Altona-Kiel, Ostbahn, die Verhältnisszahlen 1,7 bis 1,9 aufweisen, steigen dieselben bei der Westfälischen, Bergisch-Märkischen und Rheinischen Bahn auf 2,1, 2,2 bis 2,4, demnach eine Differenz von etwa 30 pCt.

Sollen demnach die nach der Garke'schen Methode zu ermittelnden Einheitssätze eine Grundlage zur Vergleichung der Betriebskosten der Bahnen unter einander abgeben, so muss in die Berechnung ein Factor eingeführt werden, welcher den Einfluss der Steigungs- und Krümmungsverhältnisse ausgleicht.

Das geeignete Mittel hierzu scheint uns durch die Anwendung der virtuellen Bahnlängen geboten zu sein, wie sie von dem Ingenieur Mengel in den sehr verdienstvollen Abhandlungen, veröffentlicht in der „Allgemeinen Bauzeitung“, Jahrgang 1873, 1876 und 1877, ermittelt worden sind.

Auf Grund sehr genauer Untersuchungen über die Einwirkungen der Curven und Steigungen auf die Fortbewegung der Fahrzeuge, hat Herr Mengel Reductionsformeln construirt, durch welche die durch die Widerstände in Steigungen und Curven mehr erforderliche Zugkraft auf grade und horizontale Strecken übersetzt wird, das heisst für die Steigungen und Curven wird ein Zuschlag in der Bahnlänge berechnet und man erhält die virtuellen Bahnlängen.

Der Verfasser erläutert seine Theorie an zwei Beispielen, zu denen er Bahnlinien mit sehr verschiedenen Steigungs- und Krümmungsverhältnissen gewählt hat. Die eine ist die durch sehr hügeliges, schon mehr gebirgig zu nennendes, Terrain führende Bahn Gera-Saalfeld mit Maximalsteigungen von 1 : 100 und Minimalradien von 450 m und einem sehr hohen Procentsatz an Steigungen und Curven überhaupt im Verhältniss zur Gesammtbahnlänge; die zweite ist eine projectirte Bahnlinie von Harburg nach Cuxhaven in ebenem Terrain mit Maximalsteigungen von 1 : 200 und Minimalradien von 1 500 m und einem sehr geringen Procentsatz von Curven und Steigungen überhaupt.

Die wirkliche Länge der Bahn Gera-Saalfeld beträgt = 67,36 km
die nach der Mengel'schen Formel berechnete virtuelle
Länge . . . . = 108,6 „
für die zweite Linie Harburg-Cuxhaven dagegen beträgt die wirkliche Länge . . . . = 61,9 „
die virtuelle Länge . . . . = 72,4 „

Bei der Bahn im Gebirge übersteigt demnach die virtuelle Länge die wirkliche um rot. 62 pCt., bei der Bahn in der Ebene um rot. 18 pCt. Dabei ist auf die Richtung des Massenverkehrs in der Rechnung ebenfalls Rücksicht genommen.

Die so berechneten virtuellen Bahnlängen würden diejenigen sein, welche nach wirthschaftlichen Grundsätzen den Tarifbestimmungen zu Grunde zu legen sind. Denn wie jeder Frachtführer, welcher die Güter über hohe Wasserscheiden zu fördern hat, sich mit Rücksicht auf Vorspann, Verlust an Zeit etc. einen höheren Einheitssatz pro Centner berechnen muss, als wenn er auf derselben Entfernung in einer Ebene transportirt, so müssen auch die Tarifsätze für Gebirgsbahnen auf dieselbe effective Bahnlänge bezogen höhere sein, als für die Bahnen in der Ebene.

So lange Privatbahnen bestehen bleiben, wird zwar die Concurrenzbestrebung den wesentlichsten Einfluss auf die Tarifbestimmung innerhalb der gegebenen Grenzen ausüben, indess würde die Einführung virtueller, von der Aufsichtsbehörde festzusetzender Bahnlängen nicht ausgeschlossen sein, welche erst recht am Platze sind, wenn die Eisenbahnen sämmtlich in die Staatsverwaltung übergegangen sein werden.

Wir sind deshalb der Ansicht, dass die Garke'sche Methode nicht, wie in No. 97 der Vereinszeitung von 1877 empfohlen, zu vereinfachen, sondern im Gegentheil ihre Anwendung für jede Bahn in der vorstehend angedeuteten Weise zu modificiren sein dürfte; auch sind wir nicht der Meinung des Herrn Garke, dass die Berücksichtigung derartiger Verhältnisse nicht von Bedeutung erscheine, um so weniger, wenn die in Frage kommenden Summen die oben angedeutete Höhe erreichen. Die Genauigkeit der Resultate kann dabei nur gewinnen, ohne dass man nöthig haben wird, derartige Ermittelungen mit allzu subtiler Sorgfalt anzustellen. Die practischen Vortheile, welche diese Berechnung der Selbstkosten für die Tracirung von Bahnen, für die Schätzung der Rentabilität, für die wirthschaftliche Einrichtung des Betriebes gewährt, sind mannigfache. Wir wollen hier nur eines Resultats aus dem Betriebe Erwähnung thun, welches schon mehrfach hervorgehoben worden und dessen Richtigkeit durch die Garke'sche Berechnungsweise nur bestätigt wird, nämlich der Erfahrung, dass bei den meisten Eisenbahnen die Ausgaben für den Personenverkehr in einem richtigen Verhältniss zu den Einnahmen aus demselben nicht mehr stehen, dass in den Einrichtungen für Personenbeförderung auf den Deutschen Bahnen die Grenzen der Oeconomie nicht überall innegehalten und das Mass des Zulässigen stellenweise überschritten ist, dass demnach diese Ausgaben, welche in dem jährlichen Wirthschaftsetat der Nation Hunderte von Millionen erreichen, dem factischen Bedürfniss entsprechend zu reduciren sind. Ein Blick auf einige Zahlen der Garke'schen Mittheilungen kann darüber keinen Zweifel bestehen lassen.

Vom Jahre 1860 bis zum Jahre 1874 sind die Einnahmen aus dem Personenverkehr von 100 pCt. auf 83,5 pCt. gefallen, die Ausgaben dagegen auf 130,5 pCt. gestiegen und der Ueberschuss ist von 100 pCt. auf 27,27 pCt. gesunken. Die der No. 73 der Vereinszeitung von 1876 beigefügten statistischen Tabellen geben darüber noch näheren Aufschluss.

Wenn man erwägt, dass dem Personenverkehr ohnehin ganz besondere Lasten aufgebürdet sind, von denen er zur Zeit wenigstens nicht befreit werden kann, so macht sich die Nothwendigkeit, eine Verringerung der Betriebskosten in anderer Richtung herbeizuführen, um so mehr geltend.

Die unentgeltlichen Leistungen für die Post beanspruchen bis zu $1/6$ des Raumes und der Zugkraft in den Personenzügen und die Möglichkeit, die Anzahl der Züge nach der wechselnden Frequenz zu reguliren, wie dies im Güterverkehr angängig ist, verbietet sich durch die amtliche Feststellung der Fahrpläne. Der Personenzug, welcher in den Fahrplan aufgenommen ist, muss gefahren werden, selbst wenn sich kein Passagier zu demselben einfindet und leider kommt es nur zu häufig vor, dass nicht für jeden Wagen des Zuges ein Passagier vorhanden ist.

Als Mittel, welche geeignet sind, ein besseres Verhältniss zwischen Ausgaben und Einnahmen des Personenverkehrs herzustellen, möchten wir folgende empfehlen:

1. Reform des Personenzugtarifs und des Classensystems.
2. Einfachere Ausstattung der für den Personenverkehr bestimmten Einrichtungen in Gebäuden, Hallen, Warteräumen, Wagen etc.
3. Beschränkung der Anzahl der Personenzüge.

Was den ersten Punkt betrifft, so stimmen wir im Allgemeinen mit den in No. 18 der Vereinszeitung gemachten Vorschlägen überein, mit welchen die Beschränkung der Wagenclassen, die Aufhebung der unmotivirt starken Ermässigung der Preise für Retourbillets und der Wegfall des Freigepäcks empfohlen und begründet wird. Für den zweiten Punkt ist in den allerletzten Jahren schon manches geschehen, indess ist man unseres Erachtens noch nicht an der Grenze angelangt, mit welcher dem factischen Bedürfniss zwar in ausreichender Weise, aber ohne verschwenderische und luxuriöse Einrichtungen Genüge geleistet wird.

Bei dem Deutschen, welcher, wenn er selbst die Kosten tragen soll, keine besonderen Ansprüche an Comfort zu stellen gewohnt ist, hat man für die Einrichtungen auf den Eisenbahnen eine Neigung und Ansprüche an Luxus und Comfort gross gezogen, die selbst jene des anspruchsvollen Engländers weit übertrifft.

Die grosse Menge in Deutschland liebt es, in ihren vielen Ansprüchen, ohne Kenntniss der Details und der massgebenden Factoren, das Englische Eisenbahnwesen dem Deutschen als Muster hinzustellen. Nun entspricht aber nach dem einstimmigen Urtheil von Sachverständigen die Ausstattung der ersten Classe auf den Englischen Eisenbahnen kaum jener der zweiten Classe in Deutschland. In der ersten Classe sind acht Sitze, in der zweiten zehn und vierte Classe fahren die Englischen Eisenbahnen überhaupt nicht; die Midlandbahn hat sogar nur zweite Classe. Ebenso sind die Anlagen und Einrichtungen der Stationsgebäude selbst in London bei den meisten Bahnen weit einfacher als in Deutschland. Wenn blos nach diesen Vergleichspunkten eine Reform im Deutschen Personenverkehr vorgenommen würde, so stände schon eine erhebliche Minderausgabe zu erwarten.

Dagegen sucht der Engländer für eine rasche Beförderung der Passagiere durch geschickte Dispositionen und geschultes Personal zu sorgen, wird aber auch — und dies ist ja nicht ausser Acht zu lassen und dem Deutschen Publikum zur Nachahmung zu empfehlen — durch die Aufmerksamkeit und das Entgegenkommen der Reisenden in diesem Bestreben in jeder Beziehung unterstützt.

In gleicher Weise werden die Deutschen Verwaltungen biliger wegkommen, wenn sie in dem dritten Punkte die Englischen Eisenbahnen sich zum Muster nehmen. Wenn der gewiss nicht geringe Verkehr zwischen Paris und Calais täglich mit 12 Zügen, der zwischen London und Glasgow mit 18 Zügen bewältigt werden kann, so muss es auffallend erscheinen, wenn für den Verkehr zwischen Berlin und Köln bis zur Verstaatlichung der Rheinischen und Köln-Mindener Bahn 20 Züge, zwischen Berlin und Dresden ebenfalls 20 Züge und zwischen Wien und Prag sogar 26 Züge erforderlich sein sollten.

Wenn auch in diesen Fällen die Concurrenz einen wichtigen Einfluss haben wird, so ist nicht zu verkennen, dass sich verhältnissmässig auch auf anderen Routen eine so übermässige Anzahl von Zügen auf Verlangen des Publikums eingeschlichen hat. Es kann deshalb nicht Wunder nehmen, wenn nach der Statistik der Preussischen Bahnen die Plätze in den Personenwagen mit kaum 25 pCt. besetzt sind.

Dieses auffallende Missverhältniss zwischen Nutz- und Bruttolast muss allein schon auf die Nothwendigkeit einer Reform in der Personenbeförderung hinweisen, selbst wenn die unzureichenden Einnahmen dies nicht forderten.

Wir verkennen keineswegs, dass namentlich seit der grösseren Ausdehnung der Staatsbahnen in diesem Sinne schon manches geschehen ist, wir verkennen auch nicht die Schwierigkeiten, welche solchen Betriebslängen entgegenstehen, indess wird ein gemeinsames Vorgehen aller Eisenbahnverwaltungen viel dazu beitragen können, die übermässig gesteigerten Ansprüche des Deutschen Publikums auf das richtige Mass zurückzuführen.

Zunächst bleibt zu wünschen, dass den in Vorstehendem berührten Fragen die ihnen gebührende Aufmerksamkeit allseitig zugewendet werde, wozu wir hiermit eine erneuerte Anregung gegeben haben möchten. E. T.

Stadteisenbahn und Pferdebahn.

Die zu Ende d. Js. in Aussicht gestellte Betriebseröffnung der Berliner Stadtbahn legt die Frage nahe: Wie wird die Letztere auf die Ergebnisse der bestehenden bezw. bis dahin zu eröffnenden Pferdebahnen einwirken?

Zur Beantwortung dieser Frage bietet sich einiges Material in einem Bericht der „Railroad Gazette“ über ein ähnliches in Newyork bestehendes Verhältniss, welcher zugleich insofern von Interesse ist, als er bekundet, wie die durch die Concurrenz für die Pferdebahn entstandenen Nachtheile durch kluge Massregeln der Verwaltung schliesslich zum Vortheil deren Gesellschaft ausgeschlagen sind.

Nach jener Quelle schien nämlich die „Sechste Avenue Strassenbahn“, welche fast in ihrer ganzen Länge direct unter dem „elevated railroad“ entlang fährt, durch die am 1. Juni 1878 erfolgte Betriebseröffnung der Letzteren unzweifelhaft ihrem Ruin entgegen geführt zu werden. Und in der That war der Einnahmeausfall der Strassenbahn seitdem ein sehr erheblicher, wie die folgenden Zahlen zeigen:

Jahr	Bruttoeinnahmen D.	Ausgaben D.	Nettoerträge D.	Dividenden D.
1874/5 . . .	863 740	674 041	189 699	75 000
1875/6 . . .	909 929	727 261	182 668	75 000
1876/7 . . .	890 552	690 024	200 528	75 000
1877/8 . . .	848 325	603 364	244 961	—
1878/9 . . .	710 000	441 750	268 259	—
1879/80 . .	761 502	443 170	318 332	90 000

Die Einwirkung der „elevated Bahn“ auf die Strassenbahn drückt sich also aus durch eine Verringerung der Bruttoeinnahmen von 5 pCt. im Rechnungsjahr 1877/8 (für 4 Monate),
20 „ „ „ 1878/9,
14½ „ „ „ 1879/80.

Die Strassenbahn fand aber, wie es scheint, Mittel, nach nach der Betriebseröffnung des Concurrenzunternehmens ihre Betriebskosten in überraschender Weise zu reduciren, so dass sie grade von jenem Zeitpunkt ab grössere Reinerträge als vorher erzielte. Letztere waren 1878 um 22 pCt. höher als 1877, 10 pCt. höher 1879 als 1878 und beinahe 19 pCt. höher 1880 als 1879.

Die Ermässigung der Betriebsausgaben ist theils der Einführung von Wagen mit einem Pferde, theils der Weglassung der Conducteure für einen Theil des Dienstes zuzuschreiben.

Die Zahl der beförderten Passagiere etc. betrug:

Jahr	Passagierzahl	Zahl der Wagen	Zahl der Pferde	Zahl der beförderten Passagiere pro Wagen	pro Pferd
1874/5 . .	16 738 201	100	1 025	167 382	16 330
1875/6 . .	17 674 437	100	1 178	176 774	15 020
1876/7 . .	17 000 367	108	1 294	157 411	13 137
1877/8 . .	16 415 732	114	1 191	143 990	13 783
1878/9 . .	13 446 776	133*)	994	101 002	13 528
1879/80 .	14 557 815	133	1 096	109 457	13 283

Die von dem Uebergang von grossen zu kleinen Wagen vorzugsweise beeinflussten Ausgaben waren wie folgt:

Jahr	Conducteure und Kutscher D.	Pferdefutter D.	Stallausgaben D.	Zusammen für diese drei Rubriken D.	Gesammtausgaben D.
1874/5 . .	196 560	135 735	79 472	411 767	674 041
1875/6 . .	194 146	189 288	82 629	406 063	727 261
1876/7 . .	192 812	142 318	78 771	413 901	690 024
1877/8 . .	167 590	125 487	74 510	367 587	603 364
1878/9 . .	127 346	109 985	56 213	293 544	441 750
1879/80 .	133 595	47 402	60 484	241 481	443 170

Von 1877, dem letzten Jahre vor der Eröffnung der Hochbahn, zu 1879 verminderten sich hiernach die Gesammtbetriebsausgaben um die enorme Summe von 248 274 D. resp. die Ausgaben für die vorstehend besonders angegebenen Zweige um zusammen 120 357 D. Die in den Letzteren pro 1879/80 weiter eintretende Reduction um ca. 52 000 D. kann weniger in Betracht kommen, weil das Pferdefutter — trotz des um ca. 100 erhöhten Pferdebestandes — mit der unverhältnissmässig niedrigen Summe von 43,30 D. pro Kopf angegeben ist, dies aber nur darin liegt, dass nicht der wirkliche Verbrauch, sondern die in dem betreffenden Jahre verausgabte Summe angerechnet, der Bestand aus dem Vorjahr also unberücksichtigt geblieben ist.

Es scheint, dass der Pferdebahn vorzugsweise eine grössere Anzahl der Passagiere mit langer Fahrt — sie erhebt durchweg nur einen Preis für kurze und lange Fahrten — verloren gegangen, dagegen die Zahl der Passagiere mit kurzer Fahrt gewachsen sei, was natürlich auch nur vortheilhaft auf den Reinertrag wirken konnte.

Was nun die analogen Verhältnisse in Berlin betrifft, so werden die dortigen Pferdebahnen sich mehr oder weniger auf demnächstige Einnahmeausfälle ebenfalls gefasst machen müssen, doch werden diese voraussichtlich nicht so erheblich sein, wie nach vorstehendem Berichte in Newyork, da in Berlin nicht, wie dort, die Pferdebahnen unmittelbar unter oder neben der Eisenbahn entlang führen, sondern überall in einiger Entfernung davon, wenn auch theilweise dieselbe Richtung verfolgend.

Der grösste Ausfall dürfte bei den Passagieren für längere Linien entstehen, weil dabei die Zeitersparniss erheblich mitspricht. Insbesondere wird die Linie Charlottenburg - Berlin betroffen werden. Ein Ausgleich wird aber vielleicht zum Theil durch Vermehrung der Passagiere auf kurzen Linien, bis zu den Einsteigepunkten der Stadtbahn, herbeigeführt werden, und vielleicht gelingt es auch hier den Pferdebahnen, die Ausfälle durch Ersparniss an den Betriebskosten unschädlich zu machen.

Gemeinschaftliche Wagendispositionsstelle im Ruhrkohlenrevier.

Am 1. November 1880 wurde in Mülheim a. d. Ruhr eine gemeinschaftliche Wagendispositionsstelle der an dem Ruhrkohlenverkehr betheiligten Königlichen Eisenbahndirectionen unter der Bezeichnung „Eisenbahnwagenamt für das Ruhrkohlenrevier“ zu dem Zwecke eingerichtet, um durch eine gleichmässige und von Einer Stelle ausgehende Disposition über das zum Kohlentransport bestimmte leere Wagenmaterial der Wiederverkehr des in früheren Jahren namentlich in der Winterperiode nur zu häufig aufgetretenen Wagenmangels vorzubeugen. Nach den aus den Kreisen der Industrie vorliegenden Kundgebungen, wie nach den amtlichen Berichten der Provinzialverwaltungs- und der obersten Bergbehörde des Bezirks hat das Wagenamt seine schwierige Aufgabe im Interesse des allgemeinen Verkehrs bisher durchaus glücklich gelöst.

Das Wagenamt ist in Bezug auf die Handhabung der Disciplin und auf die äussere Geschäftsordnung des Bureaus der Königlichen Direction der Rheinischen Eisenbahn unterstellt, fungirt aber im Uebrigen als gemeinschaftliche Dienststelle der Königlichen Eisenbahndirectionen zu Köln, Elberfeld und Hannover und ist aus denjenigen Beamten zusammengesetzt, welche bisher bei den gedachten einzelnen Verwaltungen mit der Vertheilung der Kohlenwagen betraut waren. Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat Veranlassung genommen, den Beamten seine Anerkennung für die bewiesene erfolgreiche Thätigkeit auszusprechen.

Dem über die bisherige Wirksamkeit des Wagenamtes erstatteten amtlichen Bericht der Königlichen Direction der Rheinischen Bahn ist das Folgende zu entnehmen:

Das Wagenamt hat bis zum Schlusse des Jahres die ihm gestellte Aufgabe vollständig und zur Zufriedenheit der betheiligten Industrie gelöst; den Zechen und industriellen Etablissements des Reviers hat jederzeit die bestellte Anzahl von Wagen pünktlich geliefert werden können und sind aus den betheiligten Kreisen und namentlich auch Seitens der wirthschaftlichen Vereine nur günstige Urtheile über die Thätigkeit des Wagenamtes mitgetheilt worden.

Allerdings ist die Kohlenproduction im letzten Quartale 1880 gegen den Jahresdurchschnitt nicht in dem Masse gestiegen, wie dies in früheren Jahren in derselben Periode einzutreten pflegte, vielmehr ist die Production im Laufe des Monats December, theils in Folge der aussergewöhnlich milden Witterung, theils aber auch mit Rücksicht auf die zwischen den Zechen vereinbarten Conventionen, theils endlich, weil viele Zechen in Folge der vermehrten Wasserzuflüsse ihre Förderung einschränken mussten, zurückgegangen.

Dem Wagenamte ist es mithin in dieser Periode nicht vergönnt gewesen, den practischen Beweis zu liefern, dass auch der auf das Höchste gespannten Production mit dem disponiblen Wagenmaterial Genüge geleistet werden könne.

Das Wagenamt selbst hegt in dieser Beziehung keine Zweifel und kann allerdings sich mit Recht darauf stützen, dass es möglich gewesen, in den Tagen vom 20. bis zum 28. November einen Verkehr zu bewältigen, wie ihn das Kohlenrevier seither niemals gesehen hat und wie er überhaupt unter den heutigen Förderungs- und Absatzverhältnissen auch nachhaltig wohl kaum höher angespannt werden kann.

In der gedachten Zeit vom 20. November bis ult. December sind an einzelnen Tagen über 15 000 Ladungen den Zechen zugeführt und beladen abgefahren (am 28. November 1880 = 15 532 Ladungen). Eine derartige Leistung wäre ohne die durch das Wagenamt geschaffene Centralisirung des disponiblen Materials nicht möglich gewesen.

Bei geringeren Transporten hat die Köln-Mindener Bahn in der Zeit vom 1. November bis ult. December 1879 fortwährend mit Wagenmangel zu kämpfen gehabt.

Auch bei den beiden anderen Bahnen konnten im Vorjahre zum Theil wohl in Folge des bei Köln-Minden herrschenden Wagenmangels die Anforderungen der Zechen nicht befriedigt werden, wenn auch das Verhältniss hier nicht so ungünstig sich gestaltete.

Im Ganzen konnten in der Zeit vom 1. bis 30. November auf den Köln-Mindener, Bergisch-Märkischen und Rheinischen Linien im Ruhrrevier, trotz aller Anstrengungen im Jahre 1879 nur im Ganzen 12 976 Ladungen durchschnittlich täglich gestellt werden, während in dem gleichen Zeitraum 1880 = 13 927 Ladungen den Zechen zugeführt werden konnten (in der Zeit vom 1. November bis Ende December 1879 = 13 071 gegen 13 449 im Jahre 1880), ohne dass die übrigen Linien irgendwie entblösst zu werden brauchten.

Insbesondere war es möglich, neben den Ansprüchen der Kohlen- und Eisenproduction, der Landwirthschaft im vollsten Masse für die Transporte von Rüben, Kartoffeln etc. gerecht zu werden. Es wurden allein auf der Rheinischen Bahn täglich etwa 300 Wagen mit Rüben beladen. Ueberhaupt hat der allgemeine Verkehr auf allen drei Bahnen im letzten Quartale 1880 ein grösseres Plus gegen das Vorjahr aufzuweisen, als der Kohlenverkehr. Beispielsweise waren auf der Rheinischen Bahn im Durchschnitt des letzten Vierteljahres 1880 täglich 12 831 Wagen in Thätigkeit, gegen 11 432 im gleichen Zeitraum 1879, während an Kohlen durchschnittlich täglich 1880 = 1 582 Wagen (3 163 Ladungen) gegen 1 539 (3 079 Ladungen) 1879 verladen wurden.

*) Incl. 52 einpferdige Wagen.

Ueberdies ist der Abfluss von Wagen auf fremde Bahnen ein weit stärkerer gewesen, als in derselben Periode 1879. Nach einer Nachweisung über die Verwendung der Rheinischen Wagen im letzten Quartale 1880 waren durchschnittlich täglich auf fremder Bahn 4 485 Wagen gegen 3 466 im Jahre 1879, während der tägliche durchschnittliche Zulauf von fremden Wagen à 10 000 kg nur 1 099 im Jahre 1880 gegen 1 126 im Jahre 1879 betrug.

Die Zahl der zu Kohlen- und Kokestransporten geeigneten Wagen der drei Rheinisch-Westfälischen Bahnen betrug in Ladungen à 100 Centner:

am 1. December 1879 . . . . 72 920.
Hierzu an Leih- und Naturalausgleichungswagen in Ladungen à 100 Centner 2 296,
mithin im Ganzen 75 216,
am 1. December 1880 . . . . 75 983.
Hierzu an Leih- und Naturalausgleichungswagen . 1 904,
mithin im Ganzen 77 887.

Es waren also für den Gesammtverkehr am 1. December 1880 nur 2 671 Ladungen in offenen zu Kohlen- und Kokestransporten geeigneten Wagen mehr vorhanden, als am 1. December 1879.

Es ist aber nicht nur factisch mehr geleistet worden, als in früheren Jahren, sondern es ist auch die Vertheilung der Wagen auf die einzelnen Zechen in durchaus gerechter und gleichmässiger Weise erfolgt.

Dieser für das öffentliche Verkehrsinteresse ausserordentlich werthvolle Erfolg ist nur durch die Centralisirung der Wagendisposition möglich geworden. Schon bei der Einschätzung der Zechen nach Verhältnisszahlen, auf Grund der Durchschnittsförderung eines Jahres, wurde von den einzelnen Verwaltungen nach verschiedenen Grundsätzen verfahren. Grössere Ungleichmässigkeit trat aber bei der Vertheilung der Wagen zu Tage.

Abgesehen von dem Einflusse, den Concurrenzrücksichten auf die Vertheilung der Wagen an die einzelnen Zechen früher in geringerem oder höherem Masse ausübten, war bei der getrennten Disposition für die einzelnen Bahnnetze es niemals zu vermeiden, dass an einem Punkte des Reviers das Material sich ohne Verwendung aufhäufte, während in einem andern Theile empfindlicher Mangel herrschte, ja zum Theil zeigte sich dieser Missstand innerhalb desselben Bahnnetzes, indem die von den Einbruchstellen der leeren Wagen entfernter gelegenen Theile des Reviers nur spärlich mit Wagen versorgt werden konnten. Dem Wagenamte ist es dagegen durch die Centralisirung des gesammten Materials in Einer Hand möglich, die Ausgleichung rechtzeitig und öconomisch, d. h. mit möglichst geringen Leerfahrten, zu bewirken.

Die Ausgleichung ist nach Ausweis des von dem Wagenamte aufgestellten Tableaus in grösserem Umfange zwischen den Gebieten der Köln-Mindener, Rheinischen und Hannoverschen Bahn bewirkt, indem während der Zeit des Bestandes des Wagenamtes vom 1. November pr. bis 15. Januar cr. in Folge der täglichen Dispositionen zwischen den Stationen der genannten Bahnen 10 384 Ladungen ausgetauscht worden sind.

Diese Wagen hätten bei getrennter Disposition zum grösseren Theile gefehlt.

Während früher allseitig angenommen wurde, dass der Wagenpark der Köln-Mindener Bahn für die Deckung des eigenen Bedürfnisses nicht ausreichend sei, hat gerade umgekehrt das Köln-Mindener Material in weitaus überwiegendem Verhältniss zum Ausgleich für die anderen Bahnen herangezogen werden können, während für Schienen und Kokestransporte den Köln-Mindener Stationen mit dem Material der anderen Verwaltungen hat ausgeholfen werden müssen.

Dass die Ausnutzung der Wagen — das Verhältniss der Frachttransporte zu den Leertouren — durch die centrale Disposition in Verbindung mit der durch die „vorläufigen Bestimmungen" erleichterten Benutzung der Staats- und unter Staatsverwaltung stehenden Wagen eine günstigere werden muss und auch geworden ist, bedarf kaum eines Beweises. Das zahlreiche, auf einer der Bahnen des Reviers zur Entladung kommende fremde Material konnte früher nur theilweise und oft erst nach längerem Aufenthalte in Depotstationen zur Verwendung gelangen; ein verhältnissmässig grosser Theil dieses fremden Materials bildete einen unnützen Ballast, dessen man sich durch Ueberweisung an den Eigenthümer baldigst zu entledigen suchte. In welchem Umfange die bessere Ausnutzung eingetreten ist, dafür liegen statistische Daten nur bezüglich der Rheinischen Bahn vor, indessen ist anzunehmen, dass die Verhältnisse für die anderen betheiligten Verwaltungen annähernd dieselben sein werden.

Es sind im Monat November 1880 auf den Rheinischen Linien im Kohlenreviere 3 217 (6 434 Ladungen) zu Kohlentransporten geeignete fremde Wagen verschiedener Staats- und Privatbahnen durch Entladung oder Zuweisung von anderen Strecken der Rheinischen Bahn disponibel gewesen. Von dieser Zahl sind 3 214 Wagen mit Kohlen beladen und nur 3 Wagen leer nach der Heimath geschickt und zwar:

1 Badischer 3achsiger, weil auf den Zechengeleisen nicht verwendbar,
1 Grand-Central-Belge wegen zu hoher Bremse,
1 Dortmund-Gronauer Wagen ohne Angabe eines Grundes.

Im Monat December sind von 3 074 (6 148 Ladungen) disponiblen fremden Wagen nur 134 nicht beladen, sondern leer zurückgeschickt, und zwar theils wegen nicht geeigneter Construction (zu hohe Bremse, zu weiter Radstand, ungenügende Tragfähigkeit), theils wegen nicht vorhandener regulativmässiger Ladegelegenheit, theils endlich, um wegen des Wagenüberflusses an und unmittelbar nach den Feiertagen die Wagen nicht so lange zurückzuhalten.

Diese Zahlen liefern den durchschlagenden Beweis, dass sowohl das Wagenamt, wie die Stationen und auch die Zechen selbst erfolgreich für die Ausnutzung des disponiblen Materials zusammengewirkt haben.

Durch die Einrichtung des Wagenamtes ist endlich sowohl für die Industrie des Ruhrreviers wie für die Eisenbahndirectionen eine wesentliche Vereinfachung und Erleichterung des geschäftlichen Verkehrs erwachsen, da die Transportinteressenten nunmehr in allen, die Wagengestellung betreffenden Fragen nur mit Einer im Revier domizilirenden und mit der nöthigen amtlichen Macht ausgerüsteten Behörde zu verhandeln haben und dort sofort ohne weitläufige Rückfragen und Berichte sachgemässen prompten Bescheid empfangen.

Welche Vortheile hieraus für den, vielfachen Wechselfällen ausgesetzten Verkehr eines so hoch entwickelten Industriegebietes erwachsen, bedarf kaum einer näheren Ausführung.

Alle vorerwähnten, zum Theil auch finanziell schwerwiegenden Vortheile sind überdies erreicht, ohne dass Mehrausgaben gegen früher erwachsen wären. Das Wagenamt besteht aus denselben Personen, welche früher das Dispositionsgeschäft bei den einzelnen Verwaltungen besorgt haben.

Die anscheinend neuerdings in den Kreisen der Bergisch-Märkischen Actionäre auftauchenden Besorgnisse, dass die Sonderinteressen der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft durch die Einrichtung des Wagenamtes leiden würden, sind durch die seitherige Erfahrung durchaus widerlegt worden.

Der Bergisch-Märkischen Bahn sind durch das Wagenamt keineswegs irgend welche Transporte entzogen worden. Ebensowenig hat irgend eine der Bergisch-Märkischen Zechen Veranlassung gehabt, über eine weniger pünktliche Versorgung mit Wagen Klage zu führen — es ist sogar an einzelnen Tagen möglich gewesen, den Bergisch-Märkischen Stationen des Reviers mit Wagen der Köln-Mindener und Rheinischen Bahn auszuhelfen. In welchem Umfange dies geschehen, geht aus der Notiz hervor, dass der Bergisch-Märkischen Bahn im Kohlenrevier vom 1. November 1880 bis zum 15. Januar 1881 1 118 Wagen der betheiligten Staatsbahnen mehr überwiesen, als umgekehrt von der Bergisch-Märkischen Bahn an die Staatsbahnen abgegeben wurden.

Die in dem Berichte des Wagenamtes enthaltenen Zahlen beweisen deutlich, dass die Bergisch-Märkische Bahn bei der Zuweisung der Wagen nicht nur nicht zu kurz gekommen ist, vielmehr von dem Zuwachs des Verkehrs der grössere Theil auf ihre Rechnung kommt. (Staats-Anzeiger.)

Aus der Berathung des Eisenbahnetats im Preussischen Abgeordnetenhause.

Bei der am 31. v. Mts. stattgehabten letzten Berathung des Etats der Eisenbahnverwaltung, über welche wir nachstehend auf Grund des stenographischen Sitzungsprotocolls referiren, richtete der Abg. Büchtemann mehrere Anfragen an die Regierung. Wie dem Hause bekannt, beabsichtige die Staatsregierung einen gemeinschaftlichen Tarif für alle Staatsbahnen herauszugeben. Die Voraussetzung für diese Massregel sei, dass auch eine Aenderung in den der Tarifberechnung zu Grunde liegenden Einheitssätzen eintrete und eine anderweite Regulirung der Tarifsätze namentlich in den Landestheilen westlich von Berlin vorgenommen werde, welche Regulirung der Tarife zum Theil wesentliche Herabsetzungen, zum Theil Erhöhung der Tarifsätze nöthig mache und daher auf die finanziellen Resultate zurückwirken müsse. In der Budgetcommission habe er zur Zeit beantragt, dass die Staatsregierung in einer Denkschrift die aus der Umgestaltung des Tarifs hervorgehenden Aenderungen und deren Wirkungen für die einzelnen Directionsbezirke darlegen möchte. Wenngleich diese Untersuchungen nach der Erklärung der Staatsregierung noch nicht abgeschlossen seien, möchte er sich doch die Frage an den Minister erlauben, ob dieselben nicht schon jetzt ergeben hätten, dass durch die Reformen wahrscheinlich eine Herabminderung der Einnahmen erfolgen werde und ob der Minister deshalb die betreffenden Tarifänderungen bis zum nächsten Landtag hinausschieben werde, oder ob derselbe beabsichtige, sie vorher einzuführen. Seine zweite Anfrage beziehe sich auf

die Aufhebung des billigen Getreidetarifs, der von Hamburg nach Rheinland und Westfalen seit dem 1. März 1880 eingeführt sei. Dieser billige Importtarif von Hamburg sei namentlich bestimmt, das überseeische und Russische Getreide, welches letztere von Lübeck komme, auf der Staatsbahn zu befördern. Nun habe die Staatsbahnverwaltung diesen Tarif zum 15. Februar (1881) aufgehoben, dagegen denselben Tarif für die Weserhäfen bestehen lassen, so dass der Satz pro Centner und Meile für das Getreide von Bremen und den Weserhäfen um ⅓ billiger sei als von Hamburg. Nach der Hamburger amtlichen Statistik handle es sich um einen jährlichen Transport von 250 000 Centnern. Es habe diese Aufhebung besonders in der Presse Widerspruch erfahren, und er habe Gründe für die Massregel nicht ausfindig machen können, da die Folgen der Aufhebung dieses Tarifes allein die sein würden, dass der Landverkehr auf den Seeweg übergehe und dass der Getreidetransport nach den westlichen Provinzen noch mehr als jetzt auf den Rhein angewiesen werde. Es würde ihm also von Interesse sein, zu wissen, aus welchen Gründen diese Massregel allein gegen Hamburg gerichtet sei, und ob es die Absicht sei, die Vexationen, die auf mannigfach anderen Gebieten gegen Hamburg losgelassen seien, jetzt auch auf das Eisenbahngebiet zu übertragen. Er könne sich das kaum denken, weil die intendirte Massregel sogar gegen die fiscalischen Interessen sich richte, und möchte die Staatsregierung deshalb um Aufklärung bitten.

Der Regierungscommissar Geh. Regierungsrath Fleck erwiderte, schon in der Denkschrift über die Consolidation des Eisenbahnwesens sei die Absicht ausgesprochen, dass die Regierung eine grössere Gleichmässigkeit der Tarife herbeiführen wolle. In der Budgetcommission sei dann die Bereitwilligkeit der Staatsregierung kundgegeben, über die Durchführung dieser Massregel eine Denkschrift vorzulegen, sobald die Vorermittelungen abgeschlossen seien und werde die Regierung nach diesem Abschluss keinen Anstand nehmen, ihre Zusage zu erfüllen. — Der Ausnahmetarif von Hamburg ab sei aus dem Grunde aufgehoben worden, weil derselbe nicht nöthig gewesen sei, denn es sei fast nichts zu diesem Tarif befördert worden. In vier Monaten vom Juni bis Ende September seien nur 20 Wagenladungen Getreide etc. von den Elbhäfen Harburg und Hamburg nach den westlichen Stationen befördert worden, für welche der Ausnahmetarif eingeführt war. Der Tarif charakterisire sich als ein Differentialtarif, bestimmt, den Deutschen Häfen die Concurrenz gegen die Niederländischen und Belgischen Häfen im Verkehr mit den westlichen Landestheilen zu erleichtern. Wie der Erfolg gezeigt, habe jedoch der Tarif seinen Zweck verfehlt, er habe sich als unnütz erwiesen und sei deshalb beseitigt worden. Es bestehe gewiss kein Interesse, unnütze Differentialtarife aufrecht zu erhalten.

Der Abg. Büchtemann bemerkte, seine eigentliche Frage sei unbeantwortet geblieben; er habe gefragt, ob die Absicht bestehe, schon vor dem Zusammentritt des Hauses im nächsten Jahre an die Aenderung der Tarife zu gehen, oder erst nachdem die betreffende Denkschrift vom Hause berathen sein werde. Was die Aufhebung des Tarifs von Hamburg aus betreffe, so frage er, warum sei denn derselbe Tarif nicht auch von Bremen aus aufgehoben worden? Es sei ja möglich, dass durch eine besondere Conjunctur gerade in den vier Monaten, die der Regierungscommissar angeführt habe, eine geringere Beförderung von Gütern nach dem Tarif stattgefunden habe, das schliesse aber nicht aus, dass auf Grund einer anderen Conjunctur später eine grössere Benutzung dieses Tarifs stattfinden würde. So sei die Frage entschieden worden, ehe die Erhebungen über die Wirksamkeit des Tarifs geschlossen worden seien.

Ferner hat zu diesem Titel der Abg. Büchtemann folgenden Antrag eingebracht:

Das Haus der Abgeordneten wolle beschliessen:
die niederen Eisenbahnbeamten, nämlich die Billetdrucker, Cassendiener, Portiers, Weichensteller, Brückenwärter, Bahnwärter, Magazin- und Nachtwächter, Heizer und Maschinenwärter, Bremser und Schmierer, künftighin nicht provisorisch, sondern definitiv anzustellen.

Der Abg. Büchtemann befürwortete seinen Antrag. Es handele sich bei demselben darum, ob 20 000 Unterbeamte der jetzigen Staatsbahnen, also einschliesslich der verstaatlichten Bahnen, wie bisher etatsmässige Beamten bleiben oder nur diätarisch weiter beschäftigt werden sollen. Mit der Frage der Verstaatlichung der Bahnen hänge diese Angelegenheit direct nicht zusammen, denn die betreffenden Beamten seien bisher sowohl bei den Staatsbahnen wie bei den Privatbahnen etatsmässig angestellt. Er halte es für nothwendig, dass diese Beamten etatsmässig angestellt seien, weil sie einen directen Einfluss auf die Sicherheit des Betriebes hätten und weil ihnen zum Theil die Handhabung der Bahnpolizei obliege, und es also nöthig sei, dass sie ihre Beamtenqualität im vollen Masse zur Geltung bringen könnten. Ferner vermeide man durch etatsmässige Anstellung, dass diese Beamten bei günstiger wirthschaftlicher Conjunctur durch hohe Löhne verlockt, zu einem anderen Beruf übergingen. Auch die Bestrebungen der Socialdemocratie würden dieselben, wenn sie sich als etatsmässig angestellte Beamten fühlten, weniger zugänglich sein. Die Nothwendigkeit, die Gehälter dieser Beamten nach örtlichen Verhältnissen zu modificiren, erkenne er an, das lasse sich aber auch bei etatsmässiger Anstellung erreichen, wenn man die Gehälter nach Directionsbezirken oder nach Strecken verschiedenfach regele. Durch dasselbe Mittel könne man auch den Zweck erreichen, einzelne Kategorien der Beamten höher zu besolden, als es jetzt der Fall sei. Er halte es auch nicht für unrichtig, dass die etatsmässig angestellten Beamten vor der zu grossen bureaukratischen Beeinflussung ihrer Vorgesetzten mehr geschützt seien, als die nur diätarisch beschäftigten.

Wenn die Regierung lediglich aus finanziellen Gründen die von ihr vorgeschlagene Massregel hätte durchführen wollen, so würde von diesem Gesichtspunkt aus der Vorschlag der Regierung discutabel sein. Da solches nicht der Fall, so möge man diese grosse Masse der Beamten in ihrer bisherigen Stellung belassen und sie nicht (indem man sie nur diätarisch anstelle) in den Augen des Publikums und in ihren eigenen Augen degradiren.

Der Kern der Massregel sei auf dem politischen Gebiet zu suchen, man wolle die politische Machtsphäre in diesen Beamtenkreisen erweitern. Die ganze Organisation der Staatsbahnverwaltung sei erheblich straffer angezogen, dadurch, dass man die Collegien beseitigt und an ihre Stelle das Generaldirectorensystem durchgeführt habe. Der Einfluss auf diese höheren Beamten sei von dem Herrn Minister so weit ausgedehnt worden, dass ihnen z. B. nicht mehr gestattet sei, private Publicationen irgend welcher Art zu machen, ohne dass dieselben dem Herrn Minister vorgelegt wären. Alle diese Dinge bewiesen, dass es auch bei der jetzigen Massregel darauf ankomme, die büreaukratische Macht zu stärken. Bei seinem Antrage handle es sich darum, den Intentionen der Regierung gegenüber den Beamten ihre gesicherte Stellung wiederzugeben und sie vor dem zu starken büreaukratischen Einfluss ihrer Vorgesetzten zu wahren.

Der Abg. v. Tiedemann erklärte, die Budgetcommission habe mit grosser Mehrheit den Antrag des Abg. Büchtemann abgelehnt. Die Behauptung, dass die Beamten in Zukunft unsicherer und schlechter gestellt sein würden als jetzt, sei auch in der Commission schon widerlegt worden. Die Beamtenqualität derselben bleibe auch nach wie vor dieselbe und was die disciplinäre Gewalt der Vorgesetzten über diese Unterbeamten anlange, so glaube er, dass gerade die diätarische Beschäftigung zur Stärkung derselben beitrage und dass diese Beamten zur Erfüllung ihrer Pflicht, von der die Sicherheit des Betriebes abhänge, auf diese Weise mehr angehalten werden könnten. Die Hereinziehung politischer Motive hätte er am wenigsten von der linken Seite erwartet, die selbst immer betone, dass man Niemandem Motive unterschieben dürfe, die man nicht beweisen könne. Im Interesse der Sache und des Landes liege es gewiss nicht, eine solche Agitation in Beamtenkreise hineinzutragen, in denen sie noch nicht vorhanden sei. Er bitte daher, den Antrag abzulehnen.

Der Regierungscommissar Geh. Ober-Regierungsrath Brefeld entgegnete, es liege der Regierung daran, dass die betreffenden Beamtenkreise die Ueberzeugung behielten, dass die Sorge für ihre Wohlfahrt der Regierung am Herzen liege; bis jetzt sei dieses Unterpersonal durchaus zufrieden, Beschwerden seien an die Regierung noch nicht gelangt, ob es in Folge dieser Verhandlungen geschehen werde, stehe allerdings dahin. Die Frage habe übrigens nicht die Tragweite, welche der Abg. Büchtemann ihr zumesse. Nicht um ein Beamtenpersonal von 20 000 Personen, sondern um nicht ganz 10 000 handele es sich. Schlechter gestellt würden die Beamten durch die diätarische Anstellung nicht. Sie seien eigentlich ihrer mechanischen Beschäftigung nach nur Arbeiter, aber weil die Sicherheit des Betriebes von ihnen zum Theil abhänge, habe man ihnen die Beamtenqualität gegeben; doch seien sie überall sowohl an den Privatbahnen wie an den Staatsbahnen auf Kündigung angestellt. Unrichtig sei es auch, dass diese Beamten überall etatsmässig angestellt seien, bei vielen Privatbahnen und einem grossen Theil der ausserpreussischen Staatsbahnen sei es nicht der Fall. Keine Eisenbahnverwaltung habe aber diese Beamten so günstig gestellt, als die staatliche. Bei den Privatbahnen seien sie von der Willkür der Direction abhängig; an den Staatsbahnen könnten sie nur durch einen Beschluss des Directoriums gekündigt werden, und gegen diesen Beschluss stehe noch die Beschwerde an den Minister frei. Von Willkür sei also keine Rede.

Der Unterschied der etatsmässigen und administrativen Regelung der Gehaltsgrenzen ist nach den Ausführungen des Herrn Regierungscommissars folgender: „Bei etatsmässiger Regelung der Gehaltsgrenzen, bei Feststellung des Maximums und Minimums durch den Etat kann keine Anstellungsbehörde einen Beamten anstellen, wenn nicht eine Stelle frei geworden ist, keine Anstellungsbehörde kann einem Beamten ein höheres Gehalt zuwenden, wenn nicht ein höheres Gehalt frei geworden ist. Daran kann weder die Anstellungsbehörde, noch die vorgesetzte Direction, noch der Minister irgend etwas ändern. Anders liegt die Sache bei der administrativen Feststellung der Gehaltsgrenzen. In die-

sem Falle werden die Maxima und Minima durch die vorgesetzte Direction festgesetzt. Zwischen diesem Maximum und Minimum werden die Gehälter von den Betriebsämtern nach Massgabe der Anciennetät ganz in derselben Weise regulirt, als wenn diese Maxima und Minima etatsmässig festgestellt wären. Der einzige Unterschied ist nur der, dass, wenn in dem gegebenen Falle die Billigkeit, die concreten Verhältnisse es bedingen, auch über die festgestellte Begrenzung hinaus die Anstellung erfolgen kann, obgleich nicht eine Stelle frei geworden, dass eine Gehaltserhöhung erfolgen kann, obgleich ein höheres Gehalt noch nicht frei geworden ist. Es liegt dann in der Hand der vorgesetzten Direction, wenn das Bedürfniss durch Darlegung der concreten Verhältnisse nachgewiesen werden kann, zu Gunsten der betreffenden Beamten eine Aenderung, eine Abweichung von der festgestellten Begrenzung eintreten zu lassen. Die Erfahrung lehrt, dass sehr leicht die Anciennetätsverhältnisse in den einzelnen Bezirken sich verschieden gestalten, in dem einen günstig, in dem anderen ungünstig. Es ist daher stets der Wunsch der Beamten dahin gegangen, dass die Gehaltsregulirung in einem möglichst weit ausgedehnten Gebiete erfolge, um solche Differenzen auszuschliessen. Wenn nun für die einzelnen Bahngebiete etatsmässig die Gehaltsgrenzen festgestellt würden, so würde, wenn in dem gegebenen Falle in einem Gebiet die Anciennetätsverhältnisse günstig, in dem anderen Gebiet ungünstig sind, eine Ausgleichung gar nicht eintreten können. Nur um der Regierung die Möglichkeit zu geben, in einem solchen Falle der Billigkeit und den concreten Verhältnissen entsprechend die Ausgleichung eintreten zu lassen, muss sie Werth darauf legen, dass nach der in der Organisation getroffenen Einrichtung, die Gehaltsgrenzen für die einzelnen Bahngebiete bei diesem Personal nicht mehr etatsmässig, sondern administrativ festgestellt werden; sie will nicht an der Gehaltsaufwendung für dieses Personal ersparen, sondern lediglich eine billigere und gerechtere Vertheilung durch Festsetzung getrennter Gehaltssätze für die einzelnen Bahngebiete eintreten lassen. Darüber hat die Regierung keinen Zweifel gelassen, als sie im vorigen Jahre den auf dieser Grundlage aufgestellten Etat vorgelegt hat. Es sind ausdrücklich in der Erläuterung des Etats die Gründe, die die Regierung zu dieser veränderten Einrichtung bestimmten, auseinandergesetzt. Es heisst da:

„Bei der grossen Zahl dieser Beamten und bei dem Umstande, dass dieselben an den allerverschiedensten Orten stationirt sind, ist es unmöglich, ihr Diensteinkommen bei etatsmässiger Anstellung so zu bemessen, wie es den localen Bedürfnissen und Verhältnissen entspricht. Die Gleichmässigkeit und Unbeweglichkeit der Etatssätze hat vielfach zur Folge, dass der Beamte, welcher an einem theueren Orte beschäftigt ist, im Verhältniss zu dem Beamten, welcher an einem billigeren Orte lebt, eine zu geringe, und letzterer im Verhältniss zu ersterem eine zu hohe Besoldung erhält, obgleich die Befriedigung der Lebensbedürfnisse an beide in gleichem Masse herantritt. Da aber die Art dieser Befriedigung bei der ganzen Stellung und Lebensweise dieser unteren Beamten von besonderer Bedeutung ist, so wird die in Aussicht genommene Einrichtung, nach welcher die Besoldungsverhältnisse dieser Kategorie von Beamten beweglicher gestaltet und den Preisverhältnissen der ihnen zugewiesenen Stationsorte leicht angepasst werden können, zur Ausgleichung mancher Ungleichheiten und Unbilligkeiten beitragen."

Die administrative Regelung dieser Beamtenverhältnisse hat vor der etatsmässigen Anstellung somit den Vorzug, dass die Gründe der Billigkeit und der gerechten Vertheilung besser berücksichtigt werden können. Der Minister hat aber auch, wie schliesslich der Regierungscommissar hervorhebt, selbst schon erklärt, dass wenn die geplante Neuerung sich nicht bewähren sollte, er sie dann ohne jede Anregung wieder aufheben werde.

Der Abg. Büchtemann bemerkte, wie der Regierungscommissar zu der Behauptung komme, es handle sich nicht um 20 000, sondern um kaum 10 000 Beamte, sei ihm unverständlich. Seine Zahl sei richtig, vielleicht habe der Regierungscommissar nur die Beamten der alten Staatsbahnen im Auge gehabt und die verstaatlichten Bahnen nicht mit hinzugerechnet. Dass keine Beschwerden einliefen, begreife er sehr gut. Die angestellten Beamten hätten keinen Grund sich zu beschweren, und die, die eben erst angestellt werden wollten, würden sich wohl davor hüten.

Darin, dass die Regierung die Competenzen je nach den einzelnen Verhältnissen reguliren wolle, liege nicht eine Verbesserung, sondern eine Verschlechterung und Gefährdung der Beamten, diese selbe Erfahrung habe sich im ganzen Eisenbahnwesen, sowohl bei Privatbahnen als bei Staatsbahnen und überhaupt im Staatsdienst bewährt. Es sei in allen Branchen vorzuziehen, die festen Grundsätze für die Competenzen der Beamten festzuhalten, als in jedem einzelnen Falle nach Erwägung aller örtlichen und sonstigen Verhältnisse die Competenzen zu reguliren.

Da finanzielle Motive bei der Absicht der Regierung nicht nachzuweisen seien, so müsse man nach anderen suchen und die könnten nur auf dem politischen Gebiet liegen. Von einer strammeren Anziehung des bureaukratischen Zügels zeuge auch der Erlass des Ministers, durch welchen den Eisenbahnbeamten Publicationen in der Presse untersagt würden.

Wenn gesagt werde, dass seine Bemerkungen eine Agitation in jene Beamtenkreise ins Land tragen, so mache er darauf aufmerksam, dass der Grund der Agitation in der Massregel der Regierung liege; diese Folge müsse sie eben selbst auf sich nehmen. Auf die wohlwollende Fürsorge des Herrn Ministers allein würden die Beamten sich nicht verlassen können. Die Unzahl der Petitionen, die vorlägen und bei einer anderen Gelegenheiten zur Sprache kommen werden, beweise, dass die Ueberzeugung von dieser Fürsorge nicht in alle Beamtenkreise durchgedrungen wäre. Wenn der Herr Minister die Erkenntniss seines Wohlwollens in allen Beamtenkreisen erreichen wolle, so müsse er von solchen Massregeln, wie die vorliegenden, die sich auf zwanzigtausend Menschen erstrecken, Abstand nehmen.

Der Regierungscommissar erwiderte, nach dem Erlass von 1878 sei nur angeordnet, dass Bahnbeamte Publicationen vor ihrer Veröffentlichung der Centralstelle unterbreiten müssten; das sei eine ganz natürliche Anforderung. Es würde in der Presse vielfach derartigen Publicationen ein offiziöser Charakter beigelegt, man glaube, dass sie die Auffassung der Centralstelle wiedergäben, von der sie in Wahrheit sehr abwichen; es könne nicht in der Absicht der Regierung liegen, Publicationen der Beamten zu hindern; im Gegentheil, es wäre gerade erwünscht, wenn die allerdings sehr weitgehende praktische Inanspruchnahme der Beamten ihnen eine wissenschaftliche Thätigkeit in höherem Masse gestatte.

Der Abg. Dr. Windthorst betonte, dass im Allgemeinen die Eisenbahnverwaltung zu sehr bestrebt sei, die diätarische Beschäftigung einzuführen; er könne diese Tendenz nicht billigen; eine Reihe der hier genannten Beamten könne ohne Schädigung des Dienstes gewiss diätarisch beschäftigt werden, sicher aber nicht Weichensteller, Brücken- und Bahnwärter, Heizer und Maschinenwärter, von denen die Sicherheit des Betriebes abhänge. Man hätte daher im Antrage eine Unterscheidung eintreten lassen können; er könne momentan eine solche Modification nicht eintreten lassen und werde daher jetzt für den Antrag stimmen.

Abg. Richter meint, man solle sich vorher sehr überlegen, die Stellung der Beamten, welchen die Sicherheit des Betriebes anvertraut sei, zu ändern und sie aus der etatsmässigen Colonne in den Aussterbe-Etat zu setzen. Es sei auch nicht richtig, zu sagen, die Unterbeamten der Privatbahnen hätten auch Grund, sich zu beschweren. Sei das der Fall, so müsse man sich bemühen, auch diesen Beschwerden Abhülfe zu verschaffen. Das Haus beschäftigten jetzt die Staatsbahnen, weil jetzt der Etat berathen werde. Der Antrag bezwecke nur, eine geplante Veränderung auszuschliessen, und den bestehenden Zustand aufrecht zu erhalten.

Was das Rescript des Herrn Ministers in Bezug auf die Publikationen von schriftstellerischen Leistungen betreffe, so könne er es im Interesse des Eisenbahnwesens nur überaus beklagen, dass die Verwaltung eine solche Censur einführe. Es handele sich um rein schriftstellerische Privatarbeiten, auch um Arbeiten, die durchaus die Frage der Eisenbahnpolitik nicht streifen, um Fragen zum Beispiel, in welcher Weise der Oberbau technisch einzurichten ist, worauf die Unglücksfälle zurückzuführen sind und dergleichen. Da ist also den Eisenbahnbeamten untersagt, etwas unter ihrem Namen als Privatarbeit drucken zu lassen, bevor sie es der Regierung „zur Kenntnissnahme" — wie es heisst — vorgelegt haben. Als Grund wird angeführt, dass man sonst im Publikum die Meinung hätte, als seien die Privatarbeiten die Ansichten der Regierung. „Ich glaube, dass man ernstlich eine solche Meinung gegenüber den Privatarbeiten der Eisenbahnbeamten nicht haben kann, es sei denn, dass es sich um solche Beamte handelt, die zu der unmittelbarsten Umgebung, gewissermassen zu dem Stabe des Ministers selbst gehören. Umgekehrt! wenn eine solche Censur in der Verwaltung eingeführt wird, dann hat allerdings das Publicum das Recht, zu muthmassen, dass alles, was in Eisenbahnsachen gedruckt wird, der Richtung und den Ansichten der Regierung entspreche.

Die allgemeine Censur ist nicht zum geringsten Theile deshalb aufgehoben worden, weil sie für die Regierung selbst unbequem wurde, weil man für alles, was die Censur passirte, die Regierung selbst verantwortlich machte. Es wäre aber eine solche Unterdrückung der freien schriftstellerischen Thätigkeit der Eisenbahnbeamten um so mehr zu beklagen, als damit wesentlich verloren geht ein Material für die freie Beurtheilung der Zustände im Eisenbahnwesen für das gesammte Publikum und nicht zum wenigsten im Parlament. Wie sollen denn wir Abgeordnete überhaupt manches erfahren über Zustände im Eisenbahnwesen, über Zweckmässigkeit und Unzweckmässigkeit, wenn der grossen Klasse der Eisenbahnbeamten, der nächsten Sachverständigen, in dieser Weise Hindernisse in den Weg gelegt werden, ihre Meinung vor das Publikum zu bringen. Dies wirkt ja um so schlimmer, nachdem die Verstaatlichung in dem Umfange Platz gegriffen hat; früher erfuhr man wenigstens aus den Publikationen der Privateisenbahnbeamten neue Ansichten über das Eisenbahnwesen, Reformvorschläge und dergleichen; jetzt

nachdem die Hauptlinien verstaatlicht sind, übt diese Bestimmung auch nach der Richtung ihre Wirkung. Wenn man sich einzelne Fachblätter ansieht in dem, was sie früher geboten haben, im Vergleich zu dem, was sie heute bieten, so sieht man schon die nachtheilige Wirkung auf die Entwickelung unseres ganzen Eisenbahnwesens. Kann nur gedruckt werden, was in einer gewissen Richtung sich mit der Ansicht des Chefs in Uebereinstimmung befindet, nun, so ist zuletzt die ganze Entwickelung des Eisenbahnwesens auf den einzelnen Chef und dessen zwei Augen gestellt, auf dessen Wissen und Ansicht. Das kann unter Umständen ja die Verwaltung sehr erleichtern, wenn die Opposition in der Weise nicht aufkommen kann, aber wenn nun der Chef zufällig nicht die Inkarnation der ganzen Weisheit und des ganzen Wissens im Eisenbahnwesen ist, dann leidet die ganze Entwickelung unseres gesammten Eisenbahnwesens in Deutschland darunter, und ich fürchte, dass bei dieser bureaukratischen Anschauung über Centralisation nicht lange Zeit hingehen wird, und wir werden mit der Entwickelung des Eisenbahnwesens weit hinter den Nachbarstaaten zurück sein."

Minister der öffentlichen Arbeiten Maybach: „M. H., nur zwei Bemerkungen auf die eben gehörten Worte.

Zunächst hat der H. Abg. Richter vielleicht vergessen, dass ich bereits bei der zweiten Berathung des Etats ausdrücklich darauf hingewiesen habe, dass das Anstellungsverhältniss der Beamten, um die es sich gegenwärtig handelt, durch die im vorigen Jahre von der Landesvertretung gebilligte und auch im gegenwärtigen Etat vorgesehene Massregel nicht affizirt wird. Bis zum Jahre 1872 wurden die Beamten in gleicher Weise wie jetzt zunächst im Probe- und dann im Kündigungsverhältnisse angestellt; dieses Verhältniss bleibt auch in Zukunft bestehen, und ich wüsste nicht, wie die Beamten in Bezug auf die Sicherheit und Festigkeit ihrer Dienstverhältnisse durch die bestehenden disciplinarischen Vorschriften irgend wie eine nachtheilige Aenderung erfahren sollen. Wenn die Sicherheit des Betriebes in der That durch eine nicht etatsmässige Anstellung gefährdet werden sollte, so möchte ich wissen, wie es dann noch länger zu rechtfertigen wäre, nicht für die Bahnpolizeibeamten der Privatbahnen sehr feste Bedingungen vorzuschreiben, damit diese Beamten nicht lediglich von der Willkür ihrer Directionen abhängig sind. Es wird gesagt, diese Beamten beschweren sich nicht; ich könnte Ihnen aber zahlreiche Beschwerden vorlegen, die an mich gelangen aus Unkenntniss gerade dieser Beamten, weil sie glauben, dass ich die Befugniss hätte, ihren Beschwerden gegen ihre Verwaltung abzuhelfen.

Den Vorwurf, als wenn ich Aeusserungen über technische Dinge der Verwaltung unterdrücken wollte, muss ich weit von mir abweisen. Ich habe keine Verfügung erlassen, welche eine derartige Meinungsäusserung über Fachgegenstände inhibirt. Ich habe glücklicherweise den Erlass, um den es sich handelt, hier zur Hand und bitte die Herren, mir das Zeugniss zu geben, ob ich hinausgegangen bin über das, was eine richtige Disciplin und eine wohlgeordnete Verwaltung verlangt. In diesem Erlass vom Jahre 1878, der vorhin bereits von meinem Herrn Kommissarius bezeichnet worden ist, und der Nachfolger eines Erlasses vom Jahre 1874 von meinem Herrn Amtsvorgänger ist, heisst es:

„Es ist bekannt, dass das grössere Publikum geneigt ist, Publicationen, welche von Königlichen Beamten ausgehen und unter deren Namen erscheinen, einen offiziellen Charakter beizulegen und anzunehmen, dass die in den Publicationen vertretenen Ideen mit den Anschauungen der Centralinstanz im Einklang ständen. Um den hieraus sich ergebenden Unzuträglichkeiten, welche innerhalb des Ressorts der Eisenbahnverwaltung unter Umständen eine bedenkliche Tragweite erhalten können, vorzubeugen, muss ich es für erforderlich erachten, dass seitens der diesem Ressort angehörenden Beamten alle zu Publicationen bestimmten Aufsätze über Fragen von einer über das Fachinteresse hinausgehenden Bedeutung, insbesondere über alle diejenigen Angelegenheiten, über welche, — wie z. B. über die Organisation der Verwaltung, die Ausbildung des Eisenbahnnetzes, über staatsseitige Erwerbung von Privatbahnen — die Centralinstanz allein zu entscheiden hat, rechtzeitig vor der Veröffentlichung ihr vorgelegt werden".

Ich wünsche zu verhindern, dass Absichten in das Publikum als die meinigen getragen werden, welche nicht die meinigen sind.

Veranlassung zu dieser Verfügung hat — der Herr Abgeordnete Richter wird das auch vielleicht wissen — eine Broschüre gegeben „Ueber die Ausdehnung des Secundärbahnwesens in Preussen", worin eine grosse Zahl von Linien als nothwendig bezeichnet wurde. Diese Broschüre wurde mir als vermuthlichem Urheber angerechnet und wurde ich für jede dieser Secundärbahnen, die dort angeführt waren, als mit meinem Einverständniss projectirt, angegangen. Das hat eine Menge unnützer Schreiberei gemacht und unnütze Aufregungen in die betreffenden Gegenden gebracht. Das wollen wir für die Zukunft verhindern. Dass über Fachgegenstände wissenschaftlich geschrieben wird, dagegen bin ich nicht, aber ich sage offen, Kundgebungen, die darauf abzielen, die Disciplin in diesem wichtigen Personal zu lockern, werde ich mit aller Energie zurückweisen."

Der Abg. Frhr. v. Minnigerode gesteht zu, dass man in Bezug auf die Anstellung der betreffenden Beamten verschiedener Meinung sein könne, namentlich, ob man diese freie Bewegung der Regierung zugestehen könne. Er verstehe aber nicht, wie der Abg. Richter aus diesen Massregeln einen Angriff auf das Staatsbahnsystem herleiten könne. Einmal sei doch die Controle der Landesvertretung keine grössere, ob eine feste Anstellung oder nur ein vorübergehendes Verhältniss vorliege. Dann habe die Linke im vorigen Jahr das Haus in dieser Stellung bestätigt, die es heute in dieser Frage einnehme. Er wisse nicht, wie man eine Polemik gegen Einführung des Staatsbahnsystems hier einflechten könne. Der Abg. Richter sei so weit gegangen, dass derselbe sogar die Eisenbahnunglücksfälle hineingezogen habe, ohne gleichzeitig zu beweisen, dass auf Staatsbahnen mehr Unglücksfälle vorgekommen seien, als bei den Privatbahnen. Man wolle vielleicht unwillkürlich und ohne bestimmte Absicht einen Eindruck gegen die Staatsbahnen hervorbringen. Dann möchte er aber den Personen aus dem Lande, die sich mit ihren Klagen so lebhaft an den Abg. Richter wendeten, zu erwägen anheimstellen, ob sie an die richtige Adresse gingen. Denn zweifelhafte Klagen, die nicht unmittelbar durchdringend in die Augen sprängen, würden doch nicht so wohlwollende Beurtheilung finden, wenn sie aus der Mitte der Fortschrittspartei hervorgebracht würden, als wenn sie aus dem Kreise der Partei kämen, die im Allgemeinen die staatlichen Verhältnisse wohlwollend zu beurtheilen geneigt sei. Er glaube, dass die Herren ihren Beschwerden nur schaden würden, wenn sie der Agitationspartei die Führung ihrer Sachen in die Hand gäben. Seine Partei werde aus diesen Gründen zur Zeit auf den Antrag Büchtemann nicht eingehen.

Der Abg. Rickert bemerkte, sachlich wisse der Abg. von Minnigerode über die Beschwerde der Abgg. Büchtemann und Richter und auch über die seinige Nichts zu sagen; derselbe wolle nur den betr. Beamten erklären, dass ihre Beschwerden auf der linken Seite keine wohlwollende Berücksichtigung finden würden, dass sie besser thäten, sich an die rechte Seite dieses Hauses zu wenden. Wenn das nicht Wahlpolitik sei, dann wisse er nicht, was Wahlpolitik sei. Das Land solle wissen und selbst den Schluss ziehen, was es von denjenigen Herren zu erwarten habe, die in diesem Sinne seine (des Redners) sachlichen Beschwerden behandelten. Aus dem Einverständniss des Abg. Windthorst mit seiner Partei schliesse er, dass, wenn seine Partei zu geeigneter Zeit mit dem Abgeordneten und seinen Freunden sich geeinigt hätte, ein Beschluss zu Stande gekommen sein würde, der die Interessen jener Beamten in seinem (des Redners) Sinne zu wahren vermocht hätte.

Der Abg. Richter erklärte, er könne dem Minister bestätigen, dass die nächste Veranlassung zu dem allgemeinen Rescript eine Schrift über die Entwickelung des Secundärbahnwesens gewesen sei, wenn er nicht irre, für Ostpreussen oder den ganzen Staat. Stehe aber diese Veranlassung in irgend einem Verhältniss zu einem so generellen über die Frage der Eisenbahnanlagen weit hinausgehenden Rescript? Er müsse es auch sehr bedauern, dass es den Eisenbahnbeamten verschränkt sei, Ansichten zu äussern über das Secundärbahnwesen in dieser oder jener Richtung. In der so schwierigen Frage des Secundärbahnwesens sollte man sich freuen. möglichst viel freiwillige Mitarbeiter zu bekommen. Der Minister stelle es so dar, als wenn das Rescript nur zur Aufrechterhaltung der Disciplin erlassen wäre. Aber die in ihrem Fortkommen von dem Minister abhängigen Beamten würden sich hüten, Privatarbeiten zu veröffentlichen, die die Disciplin untergraben könnten. Wenn die Beamten über die Organisation, über neue Eisenbahnanlagen und über das, was die Centralverwaltung zu entscheiden habe, nicht schreiben dürften, dann wisse er nicht, was an Fragen übrig bleibe, die ein Verleger für rentabel genug halten werde. Wenn der Minister ferner auf die angeblich gerechtfertigten Beschwerden der Privatbahnunterbeamten hinweise, so helfe man denselben doch ab. Wolle man hier etwa blos die Beschwerden der Staatsbahnen besprechen, ohne sich um die der Privatbahnen zu kümmern? Welch eine kleine Auffassung habe der Minister von der Stellung der Abgeordneten in dieser Frage. Die Staatsbahnen gingen jedenfalls die Abgeordneten an, da sie den Etat der Staatsbahnen festzustellen hätten. Es sei nun gesagt, das sei ja Alles im vorigen Jahre festgestellt. Formell sei das zwar richtig, aber er erinnere daran, wie es in dieser Beziehung im vorigen Jahre zugegangen sei. Es habe ein Eisenbahnetat vorgelegen, inzwischen seien die Gesetze, betreffend die Verstaatlichung angenommen, die ganz stückweise gekommen seien, die letzten erst im Februar, und in den allerletzten Tagen, als die Koffer gewissermassen schon gepackt gewesen, sei ein ganz neuer Eisenbahnetat mit verschiedenen Aenderungen in den Grundsätzen über das Beamtenwesen vorgelegt worden. Wenn dieser nun auch in der Budgetcommission berathen worden sei, so glaube er sich ganz bestimmt zu entsinnen, dass im Drange der Geschäfte am Schluss der Session dieser Etat damals nicht die Beachtung gefunden habe, die derselbe nach seiner Bedeutung verdiene. Man habe gesagt, das

könne ja im nächsten Jahre vielleicht geändert werden. Wenn man wirklich im vorigen Jahre solche Einrichtungen getroffen hätte — nun dazu habe man ja einjährige Etats! Komme man in Zweifelsfällen später zu einer besseren Meinung, so könne man den Beschluss wieder ändern. Das geschehe in allen übrigen Etats von Jahr zu Jahr. Es handele sich ja bei dem Antrag Büchtemann nur darum, eine Abänderung des bisherigen Zustandes auszuschliessen. Die Stellung dieser Beamtenclassen stehe in einem gewissen Zusammenhange mit der Betriebssicherheit, wie dies auch von der Regierung anerkannt worden sei. Er könne dem Abg. v. Minnigerode für seine Offenheit nur dankbar sein. Der Himmel behüte Preussen vor einer Regierung nach dem Ideale des Abg. Frhr. v. Minnigerode, welche ihre Ohren den Klagen von der linken Seite verschliessen solle. Hätten sich die Interessenten des „Neunkirchener Tageblattes" an den Abg. v. Minnigerode gewendet, die Zirkel des Abg. Stumm wären nicht gestört worden. Die Massregel des Ministers Maybach beweise, dass Preussen noch nicht eine so schlechte Parteiregierung habe. Wenn sich Leute an ihn wendeten und er sie an den Abgeordneten ihres Kreises verweise, so erhalte er immer die Antwort: Ja, das sei ein conservativer Herr, der kümmere sich nicht um dergleichen. So habe seine Partei für die Mitglieder der Rechten einen Theil der parlamentarischen Verpflichtungen zu erfüllen. Er bedauere, dass die Frage durch den Abg. v. Minnigerode einen politischen Beigeschmack erhalten habe, freue sich aber, dass die Regierung mit dessen Auffassungen keineswegs einverstanden sei.

Der Abg. Büchtemann bemerkte: der Minister habe früher einmal gesagt, man müsse die von ihm beigebrachten Zahlen mit Vorsicht aufnehmen; heute habe der Regierungscommissar selbst Zahlen angegeben, von denen es ihm immer noch unklar sei, wie er dieselben rechtfertigen wolle.

Der Regierungscommissar erwiderte: er habe die Zahl der etatsmässig angestellten und anzustellenden Beamten angegeben, es seien nicht ganz 10 000; die Liste liege vor ihm, der Vorredner könne sie einsehen und sich von ihrer Richtigkeit überzeugen.

Nach einigen persönlichen Bemerkungen des Abg. Frhr. v. Minnigerode und des Abg. Richter wurde schliesslich der Antrag Büchtemann abgelehnt und der Etat der Eisenbahnverwaltung angenommen.

Aus dem Deutschen Reich.

Berlin, 7. Februar 1881. (Politische Wochenschau. Secundärbahnen. Erhöhung der Betriebssicherheit. Steuerfreiheit der verstaatlichten Bahnen. Gemeinschaftliche Wagendispositionsstelle. Deutsch-Russischer Eisenbahnverkehr. Stromschiffahrtscommissionen. Zugverspätungen im December.)

In voriger Woche war das bedeutendste Ereigniss auf dem Gebiete der innern Deutschen Politik die Rede des Fürsten Bismarck, welche derselbe im Preussischen Abgeordnetenhaus bei Berathung des Verwendungsgesetzes hielt. Aus derselben geht zunächst hervor, dass der Kanzler zäher und entschiedener als je an seiner gesammten Wirthschaftspolitik festhält. Der Eindruck, den die darauf bezüglichen Erklärungen machen, wird ein verschiedenartiger sein, je nachdem es sich um Anhänger oder Gegner der Bismarck'schen Reformpläne handelt; aber die Versicherungen des Reichskanzlers, dass es ihm niemals wieder einfallen werde, seine Entlassung einzureichen, sondern dass er auf seinem Posten ausharren werde, so lange er das Vertrauen des Kaisers geniesse, diese Worte werden ebenso wie die beruhigende Erklärung, dass zu Kriegsbesorgnissen nirgends ein Grund vorliege, überall in Deutschland mit aufrichtiger Freude aufgenommen werden. Das Verwendungsgesetz, für welches der Reichskanzler so entschieden eintrat, ist zunächst an eine Commission von 28 Mitgliedern verwiesen worden und wird vielleicht erst in einer Nachsession erledigt werden. Der Schluss der gegenwärtigen Session dürfte am 20. d. erfolgen. Das Abgeordnetenhaus hat die Etatsberathung in voriger Woche beendigt und das Etatsgesetz angenommen. Bei dieser Berathung wurde ein Antrag des Abg. Büchtemann abgelehnt, welcher die Bestimmung des Eisenbahnetats gestrichen haben wollte, nach welcher in Zukunft die Unterbeamten, Weichensteller, Bahnwärter, Heizer u. s. w. nicht mehr etatsmässig, sondern nur diätarisch angestellt werden sollen. Die Debatte über die Angelegenheit war, obgleich dieselbe schon in der Commission genügend erörtert worden, eine sehr lebhafte. Der Minister der öffentlichen Arbeiten, Herr Maybach, gab dabei gelegentlich die Erklärung ab, dass er den Vorwurf weit von sich abweise, als ob er die freie Meinungsäusserung der Beamten über Fachgegenstände unterdrücken wolle. Seit das Eisenbahnwesen immer ausschliesslicher vom Staat ressortirt, ist auch die wissenschaftliche Bearbeitung des Eisenbahnwesens in eine gewisse Abhängigkeit vom Staat gerathen. Die Versicherung des Herrn Ministers, dass er an eine Beschränkung der wissenschaftlichen Thätigkeit der Beamten nicht denke, kann daher manchen entgegengesetzten Gerüchten gegenüber nur eine beruhigende Wirkung üben. Die Nothstandsvorlage einschliesslich der Nothstandsbahnbauten — letztere jedoch erst nach lebhaften Debatten — wurde nach den Beschlüssen der Commission angenommen — Der Volkswirthschaftsrath hat in voriger Woche seine Plenarberathungen vertagt und es vorläufig dem permanenten Ausschuss überlassen, mit dem Arbeiterunfallversicherungsgesetz und der Innungsvorlage fertig zu werden. Die Lesung des ersteren ist vorgestern beendet worden. Gegen das Unfallversicherungsgesetz machten sich in einzelnen Bundesstaaten ernstliche Bedenken geltend, weil dasselbe in die bestehenden Gesetze über das Armenwesen eingreife und eine Abänderung der Reichsverfassung nothwendig mache. Auf einer am Dienstag stattgehabten parlamentarischen Soirée beim Reichskanzler, der auch Mitglieder des Volkswirthschaftsraths beiwohnten, bezeichnete Fürst Bismarck den Uebergang des Armen-, Versicherungs- und Schulwesens auf den Staat als wünschenswerth Auch die Ansicht, dass die Ausdehnung der Institution des Volkswirthschaftsrathes auf das Reich keinerlei Schwierigkeiten begegnen würde, wurde von dem Kanzler ausgesprochen. Es heisst sogar, dass bereits darauf bezügliche Verhandlungen zwischen den Einzelstaaten und der Reichsregierung stattfänden und soll dabei die Frage behandelt werden, ob dieser Deutsche Volkswirthschaftsrath durch Kaiserliche Verordnung oder auf dem Wege der Gesetzgebung ins Leben gerufen werden soll. — Bei einer vertraulichen Besprechung, welche die Mitglieder der Section des Volkswirthschaftsraths für Handel auf Einladung des Geheimen Commercienraths Jaffé über etwaige gegen die Erhöhung der Russischen Grenzzölle zu ergreifende Massregeln hatten, einigte man sich darüber, keinerlei derartige Massregeln augenblicklich bei der Regierung anzuregen, auch möglichst im volkswirthschaftlichen und politischen Interesse dahin zu wirken, dass die Regierung nicht durch eine diesbezügliche Interpellation veranlasst werde, zu dieser Frage jetzt Stellung zu nehmen.

Die Vorlage der Secundärbahnen ist jetzt in der Budgetcommission durch Berathung über die noch rückständigen Eifelbahnen, die Westerwaldbahn, die Bahn von Stralsund nach Bergen und von Blumberg nach Wanzleben erledigt worden. Mit Rücksicht auf die ausserordentlich ärmlichen Verhältnisse des Kreises Schleiden und mit Rücksicht darauf, dass dieser Kreis seiner Zeit einen sehr erheblichen Zuschuss zur Eifelbahn, ohne directen Vortheil zu gewinnen, gegeben hat, wurde der Zuschuss des Staates zu den von den Kreisen zu gebenden Grunderwerbskosten der Secundärbahn von Call nach Hellenthal von 44 000 auf 65 000 *M.* erhöht. Zugleich wurden Petitionen auf Verlängerung dieser Bahnen nach Montjoie und Malmedy bez. bis zur Grenze der Regierung als Material überwiesen. Bei der Bahn nach Bergen wurde beschlossen, von dem Zuschuss der Interessenten zum Betrage von 100 000 *M.* neben der freien Hergabe des Grund und Bodens abzusehen, weil im Vergleich zu anderen Bahnen diese Forderung nicht als billig anerkannt werden konnte. Bei der Bahn von Blumberg nach Wanzleben wurde der Baarzuschuss der Interessenten neben der freien Hergabe des Grund und Bodens von 200 000 *M.* auf 150 000 *M.* herabgesetzt, weil diese Bahn die einzige ist, die für sich allein voraussichtlich das Anlagecapital des Staates angemessen verzinsen wird. Bei der Westerwaldbahn wurde die verfehlte Tracirung der Linie allseitig anerkannt, weil der wichtigste Anschluss von Altenkirchen nach Norden nach irgend einem Punkt der Deutz-Giessener Bahn nicht aufgenommen ist und die Bahn nach dem Project ihren Zweck als Meliorationsbahn verfehlen muss. Es wurden daher Petitionen in dieser Richtung der Regierung als Material überwiesen. Der Zuschuss des Staates zu den von den Interessenten aufzubringenden Grunderwerbskosten wurde mit Rücksicht auf die ärmliche Lage des Westerwalds von einem Drittel auf die Hälfte erhöht. Im Uebrigen wurde fast bei jeder Position anerkannt, dass bei dem jetzigen Modus, ohne durchschlagenden Grundsatz die Zuschüsse der Interessenten zu bemessen, man sich auf einer schiefen Ebene bewege und dass baldige Remedur durch andere Vorschläge der Regierung auf grundsätzliche Feststellung des Verhältnisses zwischen Staat und Interessenten geboten sei, wenn nicht eine Verwirrung in die ganze Secundärbahnfrage hineingetragen werden soll.

Die Berathung weiterer Erhöhung der Eisenbahnbetriebssicherheit war, wie schon anderweitig bekannt geworden, Gegenstand einer Conferenz, welche auf Veranlassung des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten am 2. December v. J. unter dem Vorsitz des Ministerialdirectors Schneider zusammentrat. Dieser Berathung wurden 25 präcise formulirte Fragen zum Grunde gelegt, welche eine eingehende Erwägung und Beantwortung fanden. Wenn auch das Vorhandensein wesentlicher Mängel in den bestehenden Instructionen und Betriebseinrichtungen nach dem Ergebniss der Verhandlungen nicht anzunehmen war, so dürfte doch der gegenseitige Austausch der Erfahrungen für die Klärung zweifelhafter Fragen von Nutzen gewesen sein und die Einführung mancher der in Vorschlag gebrachten Einrichtungen zur weiteren Erhöhung der Betriebssicherheit beitragen. Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat jetzt einen Bericht über jene Berathungen den Königlichen Eisenbahndirectionen zur Vertheilung innerhalb ihrer Verwaltungsbezirke zugehen lassen und den einzelnen von der Conferenz berührten Punkten Erläuterungen und

Bemerkungen hinzugefügt. Es wird dabei namentlich hervorgehoben, dass den Königlichen Eisenbahndirectionen demnächst die hauptsächlichsten Instructionen für die bei Ausübung des Betriebsdienstes betheiligten Unterbeamten, nach den in der Conferenz festgestellten Gesichtspunkten umgearbeitet, im Entwurf zur Prüfung und gutachtlichen Aeusserung zugestellt werden sollen. Es erscheine rathsam, dass die Directionen zu diesem Behuf eine Commission wählen, welche die etwaigen Ergänzungs- oder Abänderungsvorschläge der Directionen sammle und die Berichterstattung übernehme. Dieser Commission werde auch die Erörterung der Frage zu übertragen sein, wie weit die in der Conferenz empfohlene Abhaltung regelmässiger Unterrichtsstunden und periodischer Prüfungen der Unterbeamten durch ihre Vorgesetzten auszudehnen, und wie dieselben am zweckmässigsten zu organisiren seien.

Die verstaatlichten Eisenbahnen werden in Zukunft steuerfrei sein. Eine darauf bezügliche Notiz im „Staatsanz." besagt: „Nach den stattgehabten allgemeinen Erörterungen über das Verhältniss des Staates zu den Gesellschaften der verstaatlichten Eisenbahnen ist beschlossen worden, die Liegenschaften und Gebäude dieser Eisenbahnen von der Staats-, Grund- und Gebäudesteuer in gleicher Weise frei zu lassen, wie solches bei den Liegenschaften und Gebäuden des Staates allgemein geschieht. Demgemäss hat der Finanzminister die Bezirksregierungen veranlasst, unter Aufhebung der Verfügung vom 13. Juni 1880, die von den verstaatlichten Eisenbahnen bisher erhobene Grund- und Gebäudesteuer für die Zeit vom 1. April 1880 an in Abgang zu stellen, beziehungsweise die etwa bereits gezahlten diesfälligen Beträge zu erstatten. Da nach den wegen des Gewerbes der gedachten Eisenbahnen für den Staat ergangenen Gesetzen in Ansehung der Communalbesteuerung durch den Uebergang derselben auf den Staat keine Aenderung eintreten soll, so müssen die Grundsteuermutterrollen und die Gebäudesteuerrollen nach wie vor die Unterlagen enthalten, um die nach dem Fusse der Staats-, Grund- und Gebäudesteuer umgelegten Communalsteuen weiter veranlagen zu können. In Betreff der Grundsteuermutterrollen wird dies nach den über deren Anlegung und Fortschreibung bestehenden allgemeinen Vorschriften ohne Weiteres stattfinden, da die bisher in der Kategorie A. veranlagten Liegenschaften lediglich in die Kategorie B. überzuführen, in letzterer aber mit ihrem Grundsteuerreinertrage nachzuweisen sind. Ein ähnlicher Nachweis ist aber auch in die Gebäudesteuerrollen hinsichtlich der bisher steuerpflichtigen Gebäude der mehrerwähnten Eisenbahnen aufzunehmen, dergestalt, dass zwar in Spalte 10 des Rollenmusters für die Städte, beziehungsweise in Spalte 9 des Rollenmusters für das platte Land als Grund der Steuerfreiheit die Bezeichnung „§ 3 zu 1" eingetragen, aber in Spalte 11 und 12 dieser Rollen der jährliche Nutzungswerth und die Steuerstufe angegeben werden, ähnlich wie solches nach § 46 unter No. 1 zu a) der Fortschreibungsanweisung III. vom 31. März 1877 bezüglich der im § 23 ebendaselbst bezeichneten Gebäude zu geschehen hat. Ausserdem ist auch, um keinen Zweifel darüber aufkommen zu lassen, ob die bisher geschehene Besteuerung zu 4 pCt. oder zu 2 pCt. des Nutzungswerthes erfolgt ist, der Steuerbetrag in Spalte 13 beziehungsweise 14 u. 15 nicht ganz zu löschen, sondern nur einzuklammern und unter den Steuerbetrag durch Hinzufügung des Wortes „steuerfrei" nochmals auf das obwaltende Verhältniss hinzuweisen. Ferner sind für die Folge bei Neubauten, Substanzveränderungen, Abbruch u. s. w. durch eine vollständige Fortschreibung die Gebäudesteuerrollen auch in Betreff der in Rede stehenden Gebäude auf dem Laufenden zu erhalten.

Eine gemeinschaftliche Wagendispositionsstelle der an dem Ruhrkohlenverkehr betheiligten Königlichen Eisenbahndirectionen wurde bekanntlich am 1. November v. J. in Mülheim a. d. Ruhr unter der Bezeichnung „Eisenbahnwagenamt für das Ruhrkohlenrevier" zu dem Zwecke eingerichtet, um durch eine gleichmässige und von einer Stelle ausgehende Disposition über das zum Kohlentransport bestimmte leere Wagenmaterial der Wiederkehr des in früheren Jahren namentlich in der Winterperiode nur zu häufig aufgetretenen Wagenmangels vorzubeugen. Der „Reichs- und Staatsanzeiger" meldet nun, dass nach den amtlichen Berichten der Provinzialverwaltungs- und der obersten Bergbehörde des Bezirks das Wagenamt seine schwierige Aufgabe im Interesse des allgemeinen Verkehrs bisher durchaus glücklich gelöst habe. (Wir geben die betreff. offizielle Aeusserung als besonderen Aufsatz. Die Redaction.)

Bezüglich des Deutsch-Russischen Eisenbahnverkehrs wird von der Königlichen Eisenbahndirection zu Bromberg folgende Mittheilung verbreitet: Seit längerer Zeit haben zwischen den interessirten Deutschen und Oesterreichischen und den Südwestrussischen Bahnen Verhandlungen wegen Einführung directer Getreidetarife geschwebt und auf einer Conferenz zu Wien am 16. und 17. November v. J. zu gewissen vorläufigen Beschlüssen geführt, die den Zweck hatten, die Errichtung eines Südwestrussischen Verbandes zwischen den interessirten Deutschen, Oesterreichischen und Südwestrussischen Bahnen mit directen Getreidetarifen und auf besonderes Betreiben der Oesterreichischen Bahnen eine Regelung der Concurrenz zwischen den nördlichen und südlichen Grenzübergängen durch Theilung des Verkehrs und gegenseitige Ausgleichung der Frachten in Gold vorzubereiten. Gegen diese Beschlüsse hat die Verwaltung der Russischen Südwestbahn neuerdings ausdrücklich Widerspruch erhoben, nachdem ihr Vertreter bereits in der Wiener Conferenz denselben nicht beigetreten war, und es sind hierdurch die qu. Beschlüsse gegenstandslos geworden und die durch dieselben verfolgten Bestrebungen als gescheitert anzusehen.

Die Errichtung von Stromschifffahrtscommissionen hat der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten im Einvernehmen mit den Ministern für Handel und Gewerbe und für Landwirthschaft beschlossen. Es sollen für jeden der fünf grösseren Ströme des Preussischen Staates: den Rhein, die Weser, die Elbe, die Oder und die Weichsel je eine Stromschifffahrtscommission gebildet werden. Die Mitglieder dieser Commission treten alljährlich mindestens einmal zusammen. Gegenstände an Berathung sind: a) die Besprechung der in Aussicht genommenen wichtigsten Unterhaltungs-, Corrections- etc. Arbeiten an den betreffenden Flüssen und ihren Nebenflüssen, sowie die Erörterung der gegen diese Arbeit etwa zu erhebenden Bedenken; b) die Geltendmachung von Wünschen und Beschwerden in Bezug auf die Stromunterhaltung; c) die Erörterung der Frage, ob und wie weit diese Wünsche berücksichtigt werden können, sowie, ob die geltend gemachten Beschwerden als begründet anzuerkennen sind und wie ihnen Abhülfe zu verschaffen sei; d) die Besprechung aller solcher Umstände, welche auf die Erhaltung und Verbesserung der Schiffbarkeit des Stromes, sowie auf die Hebung des Schifffahrtsverkehrs auf demselben von Einfluss sind (Erweiterung der vorhandenen Sicherheitshäfen, Vermehrung der Zahl derselben, Einführung besonders wünschenswerther schifffahrtspolizeilicher Einrichtungen etc.). Von der Berathung sind ausgeschlossen Fragen theoretischer Natur, welche keine Anwendung auf den betreffenden Strom erleiden. Die Verhandlungen der Schifffahrtscommissionen werden von den Vorsitzenden derselben unter Beifügung ihrer gutachtlichen Aeusserung dem Minister für öffentliche Arbeiten überreicht, welcher über die vollständige oder theilweise Veröffentlichung der gepflogenen Verhandlungen sich die Bestimmung vorbehält.

Ueber die Beförderung und die Verspätungen der im Monat December 1880 auf Deutschen Eisenbahnen — excl. Bayerns — beförderten Züge theilt die im Reichseisenbahnamte aufgestellte Nachweisung Folgendes mit: Befördert wurden auf 47 grösseren Bahnen mit einer Gesammtbetriebslänge von 28 989,95 km an fahrplanmässigen Zügen 12 024 Courier- und Schnellzüge, 81 524 Personen-, 51 451 gemischte und 78 449 Güterzüge; an ausserfahrplanmässigen Zügen 1 621 Courier- u. s. w. Züge, 28 882 Güter-, Materialien- und Arbeitszüge. Im Ganzen wurden 616 369 187 Achskm bewegt. Es verspäteten von den 144 999 fahrplanmässigen Zügen im Ganzen 2 357. Von diesen Verspätungen wurden jedoch 1 305 durch das Abwarten verspäteter Anschlusszüge hervorgerufen, so dass den Bahnen nur 1 232 Verspätungen zur Last fallen.

Ueber die Orientbahnen.

Der Ausbau der Serbischen Eisenbahnen, welcher Jahre hindurch die Oeffentlichkeit beschäftigte und gerade in der letzten Zeit viel von sich reden machte, tritt nunmehr endlich in das Stadium der Verwirklichung. Der Vertrag zwischen der Serbischen Regierung und der Bankengruppe der Union générale in Paris, sowie der Länderbank in Wien ist kürzlich unterzeichnet worden, laut welchem die genannte Bankgruppe den Bau, die Finanzirung und den Betrieb der Serbischen Bahn übernimmt. Die Herstellungskosten sollen die Summe von 72 Millionen Francs effectiv nicht übersteigen; die dafür zu creirenden Titres, deren Verzinsung in erster Linie durch den Betrieb der Bahn, sodann durch den Ertrag der Zölle und des neuen Salzmonopols gedeckt werden soll, gelangen nicht vor Vollendung der Bahn auf den Geldmarkt. Der Bau soll spätestens Anfangs April beginnen und wird die Bahn laut den vorliegenden Plänen folgende Trace haben: Von Belgrad ausgehend, führt dieselbe über Kragujewatz, Tyupria, Alexinac, Nisch und Vranja bis zur Türkischen Grenze hin, wo sie durch einen seitlichen Schienenstrang Vranja-Ueskūb an die fertige Türkisch-Mazedonische Linie Mitrowitza-Salonichi sich anschliesst, welche letztere an der Küste des Aegäischen Meeres gelegen ist. Auf der anderen Seite soll die Serbische Bahn von Belgrad aus mittelst der neuen Linie Budapest-Semlin über Theresiopel mit dem Ungarischen Bahnnetz in directe Verbindung gebracht werden, wodurch die Bestimmung der auf Grund des Berliner Vertrages errichteten Eisenbahnconvention, dass der Ungarische Eisenbahnanschluss an Serbien binnen einer bestimmten Zeit (bis 15. Juni 1883) herzustellen ist, erfüllt würde. Ein anderer in Aussicht genommener Anschluss der Serbischen Eisenbahn, nämlich der über Nisch-Pivot (91,72 Kilometer) bis Sophia in Bulgarien, kommt erst später zur Ausführung. Ueber das Schicksal der Budapest-Semliner Eisenbahn respective deren definitiven Ausbau ist die Entscheidung seitens des Ungarischen Ministeriums jeden Augenblick zu gewärtigen,

nachdem die Schlussverhandlungen darüber soeben in Budapest gepflogen werden. Da nun auch die Bulgarisch-Rumänische Trace zum Anschlusse an die Oesterreichische Staatsbahn zur Ausführung gelangen dürfte, so werden dann die Orienthäfen, speciell die zwei wichtigen Handelsemporien Constantinopel und Salonichi mit den Nord- und Ostseehäfen in directe Schienenverbindung kommen. Es dürfte nicht uninteressant sein, die bezüglichen Entfernungen hier zu notiren; dieselben betragen:

Hamburg-Salonichi via Belgrad	ca.	2 512 km,
Hamburg-Constantinopel via Serbien	„	2 963 „
Stettin-Salonichi	„	1 812 „
Stettin-Constantinopel	„	2 601 „

Die Strecke Wien-Constantinopel via Sophia wird circa 1 015 km betragen. Speciell die Serbische Linie stellt sich folgendermassen:

Belgrad-Tyupria	136 km
Tyupria-Vranja	226 „
zusammen	362 km.

In Nachstehendem sind die Längen und Kosten der theils bereits gebauten, theils noch zu bauenden Bahnen, welche den Orient mit den Westeuropäischen Schienennetzen vereinigen sollen, verzeichnet. Es sind dies folgende:

	km	Baukosten in Millionen Gulden
I. Oesterreich-Ungarn:		
a) Sissek-Novi	46	3,50
b) Budapest-Semlin	240	28,25
c) Brod-Dalja	103	8,50
d) Brod-Serajewo	240	25,—
e) Banjaluka-Mitrowitza	500	75,—
II. Serbien:		
f) Belgrad-Alexinatz-Nisch	231	24,—
g) Nisch-Sultan-Murad	136	170,—
III. Bulgarien, Rumelien und Türkei:		
h) Ueskūp-Radomir-Sophia-Bellova	225	30,—
i) Jamboli-Schumla	155	25,—
zusammen	1 876	389,25

Der Eisenbahnbauthätigkeit eröffnet sich sonach im Südosten Europas eine günstige Perspective und das Schienennetz des Continents wird eine schätzbare Vermehrung erhalten, welche weitausgedehnte Gebiete in den allgemeinen Verkehr einbeziehen wird.

Frankreich.

Stand der Eisenbahnbauten. Das „Journal officiel" hat eine Uebersicht über den am Schlusse des 3. Quartals 1880 constatirten Stand der Ausführung derjenigen Eisenbahnen von allgemeinem Interesse (d'intérêt general) veröffentlicht, für welche die öffentliche Nützlichkeit erklärt worden und welche am 1. Januar 1880 noch nicht dem Betriebe übergehen waren. Die Uebersicht umfasst zusammen 144 Linien mit einer Gesammtlänge von 6 696 km, wovon 4 859 km im Bau begriffen.

Von diesen Linien sind 47 mit einer totalen Länge von 1 821 km ganz von den Eisenbahngesellschaften auszuführen, davon 1 552 im Bau. Die gesammten für diese Gruppe von Bahnlinien bis zum 30. September 1880 verausgabten Gelder betrugen 197 093 000 Frcs., um 21 593 000 Frcs. mehr als am Schlusse des vorhergehenden Quartals.

Der concessionirten Linien, deren Unterbau durch den Staat ausgeführt wird, sind 13; sie haben im Ganzen eine Länge von 696 km, wovon 415 km gegenwärtig im Bau und theilweise kürzlich vollendet sind. Die für diese Linien bis zum 30. September 1880 verausgabten Gelder betragen 113 880 000 Frcs. Von dieser Summe sind im Quartal Juli-September 1880 7 460 000 Frcs. verausgabt worden.

Was die zur Ausführung oder zur Vollendung durch den Staat zurückgekauften Linien betrifft, so sind deren 19 an der Zahl mit einer Länge von 1 080 km, wovon 986 km in Angriff genommen; 246 km sind seit dem 1. Januar bis 30. September 1880 dem Betriebe übergeben. Verausgabt sind für diese Gruppe bis zum letzten Termine 103 668 000 Frcs., davon 10 009 000 Frcs. in der Zeit vom 1. Juli bis 30. September 1880.

Endlich sind der vom Staate neu zu bauenden Linien 65 mit einer Länge von 3 099 km. Verausgabt sind dafür bis zum 30. September 1880 161 423 000 Frcs., während des 3. Quartals 1880 allein 30 989 000 Frcs.

Im Ganzen sind hiernach 6 696 km Bahnlinien in Angriff genommen und bereits im Bau begriffen 4 859 km. Die gesammten bis zum 30. September 1880 dafür verausgabten Gelder beziffern sich auf 582 710 000 Frcs. und im Quartal Juli-September 1880 sind allein verausgabt 71 323 000 Frcs. Es übersteigt diese Summe die im gleichen Quartal 1879 für die gleichen Zwecke verausgabte um 24 554 000 Frcs.

Betriebsergebnisse der Localbahnen. Nach einer von dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten veröffentlichten vergleichenden Uebersicht der Ergebnisse des Betriebes der Französischen Eisenbahnen von localem Interesse während des 1. Semesters der Jahre 1879 und 1880 waren am 30. Juni 1880 im Betriebe 46 solcher Linien mit einer Länge von 2 231 km. Die mittlere Betriebslänge betrug für das 1. Semester 1880 2 027 km, wobei diejenigen Strecken einbegriffen sind, welche mit Bahnen von allgemeinem Interesse gemeinschaftlich sind. Die Ausdehnung dieses Netzes ist in der Zeit vom 1. Juli 1879 bis zum 30. Juni 1880 um 210 km gewachsen. Das dafür verausgabte Capital betrug am 30. Juni 1880 198 044 822 Frcs., um 15 741 756 Frcs. mehr als am 30. Juni 1879. Diese Summe umfasst alle für den Bau von den Eisenbahngesellschaften, dem Staate, den Departements und von anderweitigen Interessenten gemachten Ausgaben und sind darin auch die Kosten des Betriebsmaterials und die Bauzinsen einbegriffen.

Die Einnahmen betrugen im 1. Semester 1880 6 967 567 Frcs., im gleichen Zeitraume 1879 9 975 179 Frcs., also in 1880 mehr 992 408 Frcs. Die Ausgaben dagegen, welche sich im 1. Semester 1879 auf eine mittlere Betriebslänge von 1 259 km vertheilten, betrugen im letzteren Zeitraume 4 948 389 Frcs., für das 1. Semester 1880 dagegen nur 3 501 593 Frcs., haben sich also um 1 446 796 Frcs. vermindert. Die Betriebsergebnisse dieser Bahnen haben sich hiernach in 1880 ganz wesentlich gegen 1879 gebessert.

Beschaffung von Betriebsmaterial. Die Französische Nordbahn, welche seit dem vorigen Winter bei verschiedenen Französischen Fabriken 416 Locomotiven und 7 146 Waggons bestellt hat, sieht sich genöthigt, binnen kürzester Frist noch weitere 60 Maschinen beschaffen zu müssen. Französische Fabriken konnten nur noch die Lieferung von 10 Maschinen bis zum Anfang des Monats August 1881 übernehmen, die Compagnie musste daher den Rest bei auswärtigen Fabriken in Bestellung geben. Zwei Oesterreichische Fabriken werden dieselben in der Zeit vom April bis August 1881 liefern. Die gesammten von der Nordbahngesellschaft für die Ergänzung ihres Rollmaterials nach den gemachten Bestellungen aufzuwendenden Kosten übersteigen 45 Millionen Francs.

Tunnel unter dem Canal. Nach dem „Avenir d'Arras" lässt die Gesellschaft für die Vorarbeiten zu einem Tunnel zwischen England und Frankreich einen zweiten Schacht graben, um das für die Durchbohrung erforderliche Material hinabzuschaffen. Der erste Brunnen ist jetzt in der Schicht angelangt, in welcher man den Tunnel vorzutreiben beabsichtigt. Die anfänglich sehr bedeutenden Schwierigkeiten, welche das Eindringen des Wassers verursachte, sind beseitigt und man arbeitet gegenwärtig in einer ganz wasserdichten Schicht. (Journ. d. chem. d. f.)

Das Knallsignal.

Die Commission, welche in Folge eines auf der Französischen Westbahn am 15. August 1879 stattgehabten schweren Unfalls seitens des Französischen Ministers der öffentlichen Arbeiten eingesetzt war mit der Aufgabe, die auf die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes influirenden Einrichtungen der verschiedenen Französischen Eisenbahnen zu prüfen und eventuell Vorschläge zur Verbesserung und Vervollkommnung dieser Einrichtungen zu machen, empfiehlt in dem im „Journal officiel" vom 8. Juli v. J. veröffentlichten Bericht über das Resultat ihrer Arbeiten u. A. besonders die vermehrte Anwendung der Knallsignale als für die Sicherheit des Eisenbetriebes besonders werthvoll. Es wird in dem Berichte gesagt, dass die Sicherheit des in Folge der häufigen intensiven Nebel und bei dem zu bewältigenden starken Verkehr oft sehr gefährdeten Englischen Eisenbahnbetriebes hauptsächlich der unwandelbaren Regel zu danken sei, dass jedes Haltesignal doppelt gegeben werde, einmal auf optischem Wege und ausserdem noch durch ein Knallsignal. Auf den Linien mehrerer Französischen Eisenbahngesellschaften sind die Bahnhofsabschlusssignale mit einer Vorrichtung versehen, vermittelst deren 2 Knallsignale sich automatisch auf die Schienen legen, sobald das Abschlusssignal auf „Halt" gestellt wird. Wird die Einfahrt in den Bahnhof freigegeben, so entfernen sich die Knallsignale von den Schienen. Es soll diese Einrichtung, welche indessen nur bei zweigeleisigen Linien anwendbar sein dürfte, dazu dienen, dem Locomotivführer noch ein zweites Haltesignal zu geben, falls er aus irgend einem Grunde das ihm durch den Abschlusstelegraphen gegebene Haltesignal nicht bemerkt oder nicht beachtet haben sollte.

Angesichts der vielfachen Unfälle, welche schon durch Nichtbeachtung von Haltesignalen resp. dadurch veranlasst worden, dass die optischen Haltesignale von dem Locomotivführer nicht rechtzeitig bemerkt wurden, weil derselbe in dem betreffenden Momente vielleicht gerade sein Aufmerksamkeit ausschliesslich der Maschine und nicht dem Wege zugewendet hatte, dürfte eine vermehrte Anwendung der Knallsignale auch bei uns zu empfehlen sein. Auch M. M. Freiherr von Weber sagt in seinem Werke: „Das Telegraphen- und Signalwesen der Eisenbahnen", Seite 120, dass das Knallsignal unter die zur Förderung der Sicherheit allerwirksamsten Signalformen gehöre und führt daselbst an, dass in England grosse frequente Bahnen bei Einfall starker Nebel blos durch Hülfe der Explosionssignale ohne Unfall betrieben worden sind. Als besonders prägnant wird dabei ein Fall erwähnt, wo während eines zwei Tage dauernden Nebels der dichtesten Art,

der gerade kurz nach Eröffnung der grossen Ausstellung von 1851 einfiel, die North-Westernbahn täglich fast 200 Züge nach und von London beförderte, deren gesammter Sicherheitsdienst auf der Strecke nur durch Knallsignale besorgt wurde, wobei trotz dieses grossen und ungewöhnlichen Verkehrs nicht ein einziger Unfall vorkam.

Patentangelegenheiten.

Mit Rücksicht auf das zunehmende Interesse, welches die Patentanmeldungen und Ertheilungen auch im Eisenbahnwesen beanspruchen — denn der Eisenbahntechniker ist der geborene Erfinder —, bringen wir von nun an regelmässig (etwa vierzehntägig) alle auf das Eisenbahnwesen sich beziehenden Nachrichten über Patentangelegenheiten. Von besonderer Wichtigkeit dürften für alle Diejenigen, welche selbst Erfindungen eingeführt haben oder solche als Patente zu verwerthen trachten, die Patentanmeldungen sein. Die §§ 23 und 24 des Patentgesetzes für das Deutsche Reich vom 25. Mai 1877 bestimmen nämlich, dass jede Patentanmeldung mit ihren sämmtlichen Beilagen 8 Wochen lang bei dem Patentamt öffentlich ausgelegt wird. Dadurch ist Jedermann Gelegenheit geboten, gegen die Ertheilung solcher Patente, welche ihn in seinen Rechten schädigen könnten, Einspruch zu erheben. Den Auszug der betreffenden Patentanmeldungen vermitteln Auswärtigen hiesige Patentanwälte.

I. Patentertheilungen.

Die Ziffer bezeichnet die Nummer des Patents in der Patentrolle (P.R.); das Datum bezeichnet den Beginn des Patents.

J. B. Carey in Boston, Mass., V. St. A., Vertreter: C. Pieper in Berlin — Neuerungen an Eisenbahnweichen — 19. Juni 1880 — P.R. 12543. Klasse 19.

C. Neuhaus in Ehrang und L. G. Brühl in Kalk bei Deutz — Neuerungen an Stopfmaschinen für Langschwellenoberbau (Zusatz zu P.R. 5366) — 15. Mai 1880 — P.R. 12597. Klasse 19.

Joens in Altona — Brückenträger (Doppelhyperbelträger) — 28. Februar 1880 — P.R. 12658. Klasse 19.

E. Petzhold in Braunschweig — Seitenkuppelung für Eisenbahnwagen — 26. Februar 1878 — P.R. 12612. Klasse 20.

R. Latowski, Eisenbahnmaschinenmeister in Oels in Schles. — Befestigung von Radreifen auf den Rädern der Eisenbahnfuhrwerke — 14. Mai 1880 — P.R. 12617. Klasse 20.

Th. Henning in Bruchsal, Baden — Compensationsvorrichtung für die Verbindungsstange zwischen der Weiche und dem Spitzenverschluss — 29. Mai 1880 — P.R. 12618. Klasse 20.

J. Gast in Berlin — Neuerungen an Barrièren — 30. Mai 1880 — P.R. 12619. Klasse 20.

H. Schmidt in Nürnberg — Durch Winddruck bewegtes Alarmläutewerk für Eisenbahnwagen — 10. August 1880 — P.R. 12630. Klasse 20.

G. Thomas, Mitglied der Specialdirection der Hessischen Ludwigsbahngesellschaft in Mainz — Dampfwagen für Haupt- und Nebenbahnen — 9. März 1880 — P.R 12635. Klasse 20.

A. Ancelin in Paris, Vertreter: J. Brandt & G. W. v. Nawrocki in Berlin — Neuerungen an Wärmeflaschen für Eisenbahnwagen und andere Zwecke — 8. April 1880 — P.R. 12678. Klasse 20.

W. Hildebrandt in Freiburg in Schles. — Selbstthätige Bremse für Eisenbahnfuhrwerke — 6. Juli 1880 — P.R. 12689. Klasse 20.

II. Patentanmeldungen.

Die Ziffer bezeichnet die Journalnummer der Patentanmeldung (P.A.); das Datum bezeichnet den Beginn der Auslegungsfrist.

P.A. 35436. Wilhelm Weber in Beuthen, O.-Schl. — Schienennagelzange — 13. December. Klasse 19.

P.A. 40732. W. Friede in Hamburg — Schnee- und Schmutzpflug für Strasseneisenbahnwagen — 13. December. Klasse 19.

P.A. 31224. Karl Harney in Montigny bei Metz, für Charles de Feral in Longeville bei Metz und Auguste Dufrane in Paris — Verbindung von Ober- und Unterschiene für Strassenbahnen — 20. December. Klasse 19.

P.A. 45891. Jebens in Emden — Anordnung des Stosses der Unterschienen des zweitheiligen Langschwellenoberbaues (Zusatz zu P.R. 12279) — 20. December. Klasse 19.

P.A. 28057. J. Brandt & G. W. v. Nawrocki in Berlin, für Alphonse Morel in Epinal, Vosges, Frankreich — Neuerungen an heizbaren Wärmflaschen für Eisenbahnwagen (I. Zusatz zu P.R. 10476) — 13. December. Klasse 20.

P.A. 37058. Hans Lossow in Osnabrück — Kuppelung für Eisenbahnfahrzeuge — 13. December. Klasse 20.

P.A. 42741. C. Ziegler in Nippes bei Köln — Neuerung an der Befestigung der Reifen auf Rädern der Eisenbahnfuhrwerke (Zusatz zu P.R. 12093) — 13. December. Klasse 20.

P.A. 42917. Karl Oberländer in Stettin — Selbstthätige Weichenstellvorrichtung für Strassenbahnen — 13. December. Klasse 20.

P.A. 43215. Paul Zeiller jun. in München — Schutzwagen mit selbstthätiger Bremse für Eisenbahnzüge — 13. December. Klasse 20.

P.A. 43342. Theod. Henning in Bruchsal, Baden — Weichen- und Signalstellapparat — 13. December. Klasse 20.

P.A. 7614. The Prein in Schleuse Vogelsang bei Datteln — Befestigung der Bandagen an Eisenbahnrädern — 20. December. Klasse 20.

P.A. 44283. Schnabel & Henning in Bruchsal, Baden — Weichenregulirvorrichtung — 20. December. Klasse 20.

P.A. 9604. Karl Pieper in Berlin, für Joseph Theodor Dann in London — Neuerungen an Locomotiven — 23. December. Klasse 20.

P.A. 45616. F. Kienast in Charlottenburg — Neuerungen an einem Luftheizungsapparat für Eisenbahnwagen (Zusatz zu P.R. 9250) — 23. December. Klasse 20.

P.A. 37477. Charles Wagner, Lehrer in Benfeld im Elsass — Zugdeckungsvorrichtung — 27. December, Klasse 20.

P.A. 45750. J. Brandt & G. W. v. Nawrocki in Berlin, für P. Le Boulengé, Artilleriemajor in Lüttich — Neuerungen an Blocksignalen — 27. December. Klasse 20.

Miscellen.

Electrisches Licht im Hovsactunnel. Ueber den Versuch, den Hovsactunnel, der bekanntlich in der Eisenbahnlinie Boston-Albany liegt, mittelst electrischen Lichtes zu erleuchten, berichtet die neueste hier eingegangene Nummer der „Railroad-Gazette“ Folgendes: Auf einem Plattformwagen hatte man ein Gerüst aufgebaut und hieran zwei electrische Lampen befestigt, welche durch eine ebenfalls auf der Plattform stehende Maschine gespeist werden konnten. Die Maschine war 20 Pferdekraft stark; jeder der Brenner hatte etwa 2 000 Normalkerzen Leuchtkraft. Der Wagen wurde mittelst einer Locomotive langsam in den Tunnel hineingeführt, worauf die zahlreich auf dem Wagen vertretenen Ingenieure der Strecke nach allen Richtungen hin Studien über die Beleuchtungsweise anstellten. In denjenigen Theilen des Tunnels, welche rauchlos waren, erwies sich das Licht stark genug, um in einer Entfernung von 500 Fuss (Engl.) Oberbauarbeiten, sowie in 1 000 Fuss Entfernung Bettungsarbeiten mit Kreuzhaue und Spaten vornehmen zu können. An einzelnen Stellen, wo der Rauch so stark war, dass keines der Locomotivlichter auch nur 10 Fuss weit sichtbar blieb, konnte das electrische Licht noch immer auf mehr als 100 Fuss weit gesehen werden. An anderen günstigeren Stellen des Tunnels konnte man auf 250 Fuss Entfernung vom Wagen lesen. Diesen Resultaten zufolge wurde das Experiment allgemein als gelungen und zu guten Hoffnungen berechtigend angesehen. Die Verwaltung der Eisenbahn denkt deshalb daran, die electrische Beleuchtung definitiv einzuführen und zu diesem Zwecke 12 Lampen in dem Tunnel anzubringen, wobei es sehr zu Statten kommt, dass die erforderliche stationäre Maschinenkraft aus einer ehemals zum Tunnelbau verwendeten und zur Zeit unbenutzten Turbinenanlage an dem östlichen Tunnelende entnommen werden kann. Mit dem Legen der Leitungskabel ist bereits begonnen worden.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Tarif-Bekanntmachungen.

I. Localtarife.

Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn. Für die **zoll- und steueramtliche Abfertigung** von Gütern kommen vom 20. März cr. ab wiederum die im diesseitigen **Localgütertarif** aufgeführten Nebengebühren zur Berechnung. Mit dem genannten Tage tritt die Bekanntmachung vom 15. November 1880 ausser Kraft. Directorium. (426)

Grossherzoglich Badische Staats-Eisenbahnen. Die gemäss unserer Bekanntmachung vom 10. Januar cr. eingeführte **Kürzung der tarifmässigen Frachten um 10 Pfg. pro 100 kg** für die mit Routenvorschrift via Heidelberg bezw. via Mannheim von Stationen der Rheinisch-Westfälischen Bahnen bei unserer Station Basel eintreffenden oder bei derselben nach dem bezeichneten Gebiete aufgegebenen Gütersendungen wird nach Vereinbarung mit den betheiligten Verwaltungen mit dem 20. März **aufgehoben.** Für die Zwischenzeit wird die gedachte Ermässigung auf die betreffenden Frachtsätze ohne Rücksicht auf Routenvorschrift allgemein tarifmässig gewährt. Karlsruhe, den 5. Februar 1881. Generaldirection. (458)

Holsteinische Marschbahn-Gesellschaft. Zu unserem **Local-Gütertarif** vom 1. November 1878 erschien mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. ein Nachtrag XV, enthaltend einen Ausnahmetarif für Sand etc. auf der Strecke St. Michaelisdonn-Marne.

Nähere Auskunft ertheilen die Stationen. Glückstadt, im Februar 1881. Die Direction. (437)

Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn. Güter, welche für **Dt. Eylau** in Wagenladungen auf der **Marienburg-Mlawkaer** oder der **Ostbahn** ankommen, werden von jetzt an nach der Station der anderen Bahn behufs dortiger Entladung gegen Zahlung einer Gebühr von 2 Mark pro Wagen auf Verlangen **überführt.** Ebenso

werden Güter, welche in Wagenladungen auf dem Bahnhofe der Marienburg-Mlawkaer resp. der Ostbahn in Dt. Eylau aufgeliefert sind, für die gleiche Gebühr nach der Station der anderen Bahn behufs Weiterbeförderung gebracht. Danzig, den 5. Februar 1881. Die Direction. (452 J)

Oberschlesische Eisenbahn. Für die durch die **Nachträge 12 und ff.** des **Local-Güter-Tarifs** mit Frachtsätzen für den Güterverkehr versehenen Haltestellen treten mit dem 1. März 1881 neue, grössere Verkehrserleichterungen gewährende, Bestimmungen in Kraft, über welche die diesseitigen Güterexpeditionen bezw. die Haltestellen nähere Auskunft ertheilen werden.

Mit dem Inkrafttreten dieser neuen Bestimmungen wird die für den Verkehr mit Haltestellen bestehende Beschränkung, dergemäss Sendungen nach den Haltestellen nur frankirt, von den Haltestellen nur unfrankirt und ohne Nachnahme zum Transport angenommen werden, aufgehoben. Die Auszahlung der Nachnahmen bis zum Betrage von 30 Mark erfolgt auf der Haltestelle, die Auszahlung höherer Beträge auf der Station, welcher die Haltestelle zugewiesen ist. Breslau, den 26. Januar 1881. Königl. Direction. (459)

Thüringische Eisenbahn. Zu unserem **Local-Gütertarife** ist Nachtrag XXI erschienen. Durch denselben werden die bisherigen Sätze von Wutha trans., an deren Stelle directe Sätze im Verbande Thüringischer Bahnen erschienen sind, aufgehoben und Druckfehlerberichtigungen eingeführt. Näheres theilen unsere Expeditionen mit. Exemplare des Nachtrages sind à 5 Pfg. zu haben. Erfurt, den 4. Februar 1881. Die Direction. (442)

II. Tarife für directe Verkehre mit besonderen Namen.

K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft. **Austro-Ostindischer Verkehr.** Mit 1. Februar 1881 gelangt der 1. Nachtrag zu dem vom 15. October 1879 giltigen Tarife für den directen Austro-Ostindischen Verkehr zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält Bestimmung über die Erweiterung der Reexpeditionsfrist in Triest und Fiume, sowie anderweitige Frachtsätze für den Verkehr mit Lambach und Salzburg.

Exemplare desselben können bei unserer Commerciellen Direction oder bei den diesseitigen Verbandstationen gebührenfrei bezogen werden. Wien, am 15. Jänner 1881. Die General-Direction. (433)

Berlin-Braunschweig-Halberstadt-Lausitzer Verbands-Güter-Verkehr. Zu dem vom 1. Januar 1881 ab gültigen Nachtrag XIII des Gütertarifs für vorbezeichneten Verband ist ein Berichtigungsblatt zur Ausgabe gelangt, welches bei unseren betreffenden Expeditionen zu haben ist.

Dasselbe enthält u. A. die seit 1. Januar 1881 zur Anwendung kommenden directen Tarifsätze zwischen Berlin B. A. und südlichen Magdeburg-Halberstädter Stationen. Berlin, den 30. Januar 1881. Die Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft (als geschäftsführ. Verwaltung.) (450)

Vom 15. Februar cr. ab finden die im Tarifheft No. 3 des **Deutsch-Polnischen Verbandes** für die Stationen Annen und Witten der Bergisch-Märkischen Eisenbahn geltenden Deutschen Schnittsätze auch für den Verkehr zwischen den gleichnamigen Stationen der Rheinischen Bahn und Polen Anwendung. Bromberg, den 2. Februar 1881. Königliche Eisenbahn-Direction als geschäftsführende Verwaltung. (453 J)

Deutsch-Russischer Eisenbahn-Verband. Vom 15. Februar 1881 neuen Styls ab wird die Station Witten der Rheinischen Eisenbahn mit den Entfernungen und Frachtsätzen der gleichnamigen Station der Bergisch-Märkischen Eisenbahn in den Deutsch-Russischen Güter-Tarif und die Stationen Annen und Witten der Rheinischen Eisenbahn mit den für die gleichnamigen Stationen der Bergisch-Märkischen Eisenbahn bestehenden Entfernungen und Frachtsätzen in den Anhang II zum Deutsch-Russischen Gütertarif aufgenommen. Bromberg, den 31. Januarr 1881. Königl. Eisenbahndirection als geschäftsführende Verwaltung. (456 J)

Leipzig-Magdeburg-Niederdeutscher Verband. Mit dem 10. Februar cr. tritt der Tarifnachtrag 7 in Kraft. Derselbe kann von den betheiligten Expeditionen bezogen werden und enthält Ermässigungen bestehender Sätze, sowie unter Anderen auch directe Tarifsätze für die Berlin-Blankenheimer Stationen Barby, Hettstedt, Mansfeld, Sandersleben und Calbe (Stadt), sowie für Paulinenaue, Fehrbellin und Neu-Ruppin. Berlin, den 5. Februar 1881. Namens der Verbandsverwaltungen: Die Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft. (443)

Magdeburg-Bayerischer Verband. Vom 1. April a. cr. an wird der im Tarife vom 1. Mai 1878 auf Seite 47 enthaltene Schnittpunctsatz für Rosenheim in Classe A2 von 2,94 auf 3,04 *M.* pro 100 kg erhöht. Dresden, den 4. Februar 1881. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung. (447)

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. K. K. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Mit dem 25. d. Mts. tritt zum Tarifheft V des **Mährisch-Böhmisch-Bayerisch-Vorarlberger Güterverkehrs** ein Nachtrag I in Kraft, welcher Berichtigungen einiger Stationsnamen und Frachtsätze enthält.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei der unterzeichneten Centralverwaltung und bei den betreffenden Verbandsstationen zu beziehen. Wien, am 3. Februar 1881. Die Centralverwaltung. (438)

Hessische Ludwigseisenbahn. Mit Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 29. December v. J. bringen wir zur Kenntniss, dass der Tarif für den **Niederländisch-Hessischen Verkehr** nebst Nachtrag bis auf Weiteres fortbestehen bleibt. Mainz, 1. Februar 1881. In Vollmacht des Verwaltungsrathes: Die Specialdirection. (430)

K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft. **Oesterreichisch - Ungarisch - Russischer Eisenbahn-Verband.** Am 1 Februar 1881 tritt der XI. Nachtrag zu den Tarifheften I und II vom 15. Juli 1877 in Wirksamkeit, welcher Frachtsätze für directe Gütersendungen zwischen Cormons, Fiume und Triest einer- und St. Petersburg und Moskau andererseits via Budapest-Radziwilow-Brest enthält.

Durch diesen Nachtrag werden die für die gleichen Relationen via Wien-Granica bestehenden Frachtsätze nicht alterirt. Wien, am 15. Jänner 1881. Die General-Direction. (434)

Posen-Schlesisch-Märkischer Verkehr. Für die Beförderung von Erzen und Erzrückständen in Wagenladungen von 10 000 kg resp. bei Frachtzahlung für dieses Quantum von Berlin N. M. E. und B. G. E. sowie von Grünau, Moabit und Charlottenburg nach den Stationen des Oberschlesischen Hüttenreviers kommen bis auf Weiteres ermässigte Ausnahmesätze zur Erhebung, welche bei den betreffenden Stationen, sowie bei dem Auskunftsbüreau der Königlichen Eisenbahndirection in Berlin und bei den Verkehrs- bezw. Tarifbüreaus der betheiligten Eisenbahnen zu erfahren sind. Breslau, den 29 Januar 1881. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn als geschäftsführende Verwaltung. (431)

Rheinischer Eisenbahn-Verband. Am heutigen Tage sind theilweise ermässigte Frachtsätze für den Güterverkehr zwischen der Pfälzischen Station Ludwigshafen einerseits und Stationen der Rheinischen, Köln-Mindener und Bergisch-Märkischen Eisenbahn andererseits in Kraft getreten. Nähere Auskunft ertheilen die Güterexpeditionen der betheiligten Bahnen und das Tarifbureau der unterzeichneten Verwaltung. Köln, den 1. Februar 1881. Königliche Direction der Rheinischen Eisenbahn zugleich Namens der mitbetheiligten Bahnen. (436)

Rheinisch-Köln-Minden-Belgischer Güterverkehr. Im Verkehr zwischen der Rheinischen und Köln-Mindener Eisenbahn einerseits und Belgien andererseits werden die Artikel „Kobalterz“ und „Kupferstein“ vom 15 März d. J. ab nach **Ausnahme-Tarif 7a** tarifirt. Köln, den 4. Februar 1881. Königliche Direction der Rheinischen Eisenbahn. (451)

Im **Rheinisch-Thüringisch-Sächsischen Verband** kommen vom 10. Februar cr. ab im Verkehr mit den Sächsischen Stationen Eger, Franzensbad, Reitzenhain, Bodenbach und Tetschen die Frachtsätze des Verbandstarifs vom 15. Juli 1878 und der dazu erschienenen Nachträge für diejenigen Transporte, welche, zum Weiterversand bestimmt, die genannten Stationen nur transitiren, unter Kürzung von

0,08 *M.* pro 100 kg in Eilgut,
0,06 „ „ „ „ „ Stückgut u. Classe A1,
0,04 „ „ „ „ „ den übrigen Classen, Special- und Ausnahmetarifen

zur Anwendung. Elberfeld, den 4. Februar 1881. Königliche Eisenbahndirection als geschäftsführ. Verwaltung. (449)

Rheinisch-Westfälisch-Elsass-Lothringisch-Luxemburgischer Güter-Verkehr. Am 1. Februar cr. tritt ein Tarif für die Beförderung von Steinkohlen und Steinkohlenasche, Kokes, Kokesasche und Briquets, sowie Braunkohlen, Braunkohlenkokes und Braunkohlenbriquets in Wagenladungen von je 10 000 kg von den Zechen an der Köln-Mindener, Rheinischen, Hannoverschen Staats-, Bergisch-Märkischen, Dortmund-Gronau-Enscheder und Aachen-Jülicher Eisenbahn nach Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und der Luxemburgischen Wilhelmseisenbahn in Kraft. Durch diesen Tarif werden aufgehoben:

a) der Ausnahmetarif vom 20. December 1878 bezw. 1. Januar 1879 von Stationen der Rheinischen, Westfälischen, Bergisch-Märkischen, Köln-Mindener und Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn nach Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen via Bingerbrück;

b) der Ausnahmetarif vom 1. Januar 1879 für den Verkehr von Stationen der Bergisch-Märkischen und Rheinischen Eisenbahn nach Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen via Saargemünd;

c) die Kohlen- und Kokes-Frachtsätze (mit Ausnahme derjenigen für den Verkehr nach Stationen der Prinz Heinrichbahn) der Ausnahmetarife vom 1. bezw. 10. August 1879 für den Rheinisch-Köln-Minden und Bergisch-Märkisch-Luxemburgisch-Lothringischen Verkehr;

d) des Ausnahmetarifs für Dienstkohlen der Reichsbahn von Stationen der Rheinischen Eisenbahn nach Weissenburg transit vom 20. December 1875;

e) die Tarife für die Beförderung von Rohproducten für den Rheinisch-Luxem-

burg-Lothringischen Verkehr via Herbesthal-Ulflingen resp. Trier-Wasserbillig vom 10. April 1877, für den Bergisch-Märkisch-Luxemburg-Lothringischen Verkehr via Bleyberg-Ulflingen vom 10. April 1877 und für den Köln-Minden-Luxemburg-Lothringischen Verkehr via Herbesthal-Ulflingen resp. Trier-Wasserbillig vom 1. Mai 1877, soweit dieselben für die Beförderung von Steinkohlen und Kokes Geltung haben.

Frachterhöhungen treten nicht ein. Die in dem neuen Tarife enthaltenen Frachtsätze für Basel, Station der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, haben auch für Sendungen nach Basel, Station der Badischen Bahn, Geltung. Der Tarif ist zum Preise von 90 ₰ von der diesseitigen und den übrigen betheiligten Verwaltungen zu beziehen. Köln, den 31. Januar 1881. Königliche Direction der Rheinischen Eisenbahn, zugleich Namens sämmtlicher betheiligten Verwaltungen. (425)

Rheinisch-Westfälisch-Sächsischer Verband. Am 15. d. Mts. tritt zum Tarife für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren vom 1. Juli 1880 Nachtrag I in Kraft, welcher u. A. abgeänderte und neue Frachtsätze für Bentheim und Schüttorf enthält. Derselbe ist durch die Verbandsstationen zu erlangen. Dresden, am 4. Februar 1881. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung. (446)

Zum **Schleswig-Holsteinischen Verbands-Güter-Tarif** ist ein vom 1. Februar d. J. ab gültiger Nachtrag XIV erschienen, welcher ermässigte Frachtsätze zwischen Altona, Eidelstedt, Ottensen, Pinneberg und Tornesch einerseits und Heide, Tiebensee und Wesselburen andererseits, sowie zwischen Elmshorn einerseits und Tiebensee und Wesselburen andererseits, für die Beförderung von Getreide, Mühlenfabrikate, Oelsamen, Malz, frisches Gemüse und Obst (Ausnahmetarif I) zur Einführung bringt.

Exemplare des Nachtrags sind bei der Betriebscontrole der unterzeichneten Verwaltung in Altona unentgeltlich zu beziehen. Altona, den 1. Februar 1881. Namens der Verbands-Verwaltungen: Die Direction der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft. (440)

Zum Güter-Tarif für den **Schleswig-Holsteinischen Verband-Verkehr** ist ein Nachtrag XV erschienen, welcher ermässigte Frachtsätze für Rohzucker von Wesselburen nach Itzehoe enthält. — Exemplare dieses Nachtrages können bei den betreffenden Güter-Expeditionen und bei unserer Betriebs-Controle hier, unentgeltlich in Empfang genommen werden. Altona, den 1. Februar 1881. Namens der Verbands-Verwaltungen: Die Direction der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft. (439)

Mit 15. Februar cr. treten im **Stettin-Märkisch-Sächsischen Verbande** neue Frachtsätze für den Güterverkehr zwischen Eilenburg, Station der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn einerseits und den Stationen der Berlin-Stettiner Bahn, der Hinterpommerschen Bahn, ferner mit Stettin (B. F. E.), Stettin-Dunzigbahnhof und Stralsund der Berliner Nordbahn andererseits in Kraft, welche bei den betheiligten Stationen zu erfragen sind. Dresden, den 4. Februar 1881. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung. (445)

Mit dem 1. April cr. tritt an Stelle des Verband-Güter-Tarif für den **Süd-Ost-Preussischen Verband-Verkehr** vom 1. October 1878 nebst I. Nachtrag ein neuer Verband-Tarif mit derselben Bezeichnung und erweiterten Verkehrsbeziehungen zwischen Stationen des Königlichen Eisenbahn-Directionsbezirks Bromberg und Station Tilsit der Tilsit-Insterburger Eisenbahn einerseits und Stationen der Ostpreussischen Südbahn andererseits in Kraft.

Gegenüber den Frachtsätzen der bisherigen Verkehrsrelationen treten theilweise Erhöhungen, theilweise Ermässigungen ein.

Der Ausnahmetarif für Eisenbahnschienentransporte von Pillau nach Wirballen mit 0,60 ℳ pro 100 kg bleibt bis zum 31. December d. J. in Kraft.

Exemplare des neuen Tarifs sind vom 10. März d. J. ab bei den Billet-Expeditionen zu Berlin, Cüstrin, Schneidemühl, Danzig, Elbing, Königsberg i/Pr., Insterburg, Memel, Thorn, Bromberg, Neustettin und Cöslin durch Vermittelung der übrigen Billet-Expeditionen des diesseitigen Directionsbezirks, sowie durch die betheiligten Verbandsverwaltungen käuflich zu beziehen.

Bis dahin wird die unterzeichnete Direction auf etwaige Anfragen bezüglich einzelner Frachtsätze Auskunft ertheilen. Bromberg, den 29. Januar 1881. Königliche Eisenbahn-Direction. (455 J)

Verband Thüringischer Eisenbahnen. Der am 5. Februar erscheinende Nachtrag XII zum Gütertarif enthält directe Sätze für die neu aufgenommenen Stationen Ruhla und Thal der Ruhlaer Bahn, ermässigte Sätze für Leipzig-Teichwolframsdorf und mit Gültigkeit vom 16. März cr. ab erhöhte Eilgutfrachtsätze zwischen Wutha bezw. Ruhla und Waltershausen.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbandsexpeditionen. Nachtragsexemplare sind à 0,15 ℳ zu haben. Erfurt, den 1. Februar 1881. Die Direction der Thüringischen Eisenbahngesellschaft als geschäftsführende Verwaltung. (429)

III. Tarife für andere directe Verkehre.

Mit dem 1. Februar cr. sind ermässigte Frachtsätze für die Beförderung von Eisen des Specialtarifs II mit Gültigkeit bis ult. December cr. von den Stationen **Brebach, Burbach, Dillingen, Neunkirchen** und **Völklingen** nach einigen Stationen der Linie **Berlin-Lehrte** und **Berlin-Magdeburg** zur Einführung gekommen, welche auf unseren genannten Stationen zur Einsicht offen liegen. Frankfurt a. M., den 2. Februar 1881. Königliche Eisenbahndirection. (428)

IV. Specialtarife für bestimmte Transport-Artikel.

Für **Coakstransporte** in Quantitäten von mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen von Gottesberg (Gustav etc. Grube und Carl-Georg-V. Grube etc.) und Dittersbach (Cäsargrube und Melchiorgrube) nach Sosnowice trans. gelangen fortab ermässigte bezw. neue **Ausnahmefrachtsätze** in Höhe von $0,_{660}$ und $0,_{661}$ bezw. $0,_{645}$ und $0,_{650}$ ℳ pro 100 kg via Neurode-Glatz zur Anwendung. Berlin, den 4. Februar 1881. Königliche Eisenbahndirection. (434)

K. K. Staatsbahn Unterdrauburg-Wolfsberg. K. K. Staatsbahn Mürzzuschlag-Neuberg. **Ausnahme-Tarif für Eis und Schnee** in Wagenladungen. Ab 10. Februar 1881 bis auf Widerruf giltig, treten für die Beförderung von Eis und Schnee in Wagenladungen auf den Linien der Staatsbahnen Unterdrauburg-Wolfsberg und Mürzzuschlag - Neuberg Ausnahme-Tarife in Kraft.

Den P. T. Partheien werden diese, in den Stationen aufliegenden Ausnahme-Tarife, über Verlangen gratis verabfolgt. Wien, am 25. Jänner 1881. Die General-Direction der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft, als Betriebs - Unternehmung der K. K. Staatsbahnen Unterdrauburg-Wolfsberg und Mürzzuschlag-Neuberg. (432)

Am 10. Februar d. J. treten für **Flachstransporte** nach Waldenburg, Station der Breslau - Schweidnitz - Freiburger Bahn, welche von den Russischen Stationen Moscau, Smolensk und Wjäsma herrühren, **Ausnahme-Tarifsätze** ab Thorn transito in Kraft, welche bei den betreffenden Güterexpeditionen, sowie in den Verkehrsbureaus der unterzeichneten Verwaltungen zu erfahren sind. Breslau, den 31. Januar 1881. Directorium der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn.

Im **Ausnahmetarif 3 für Getreide aller Art** im Verkehr zwischen Stationen der Berlin-Stettiner Eisenbahn einerseits und Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirk Bromberg, einschliesslich der Hinterpommerschen Bahn, andererseits beträgt auf Seite 144 des Gütertarifs für den Eisenbahn - Directionsbezirk Bromberg vom 1. Juli 1880 der Frachtsatz
zwischen Friedeberg
und Stettin nicht 0,98 sondern 0,78 ℳ
„ Swinemünde „ 1,51 „ 1,31 „
Bromberg, den 31. Januar 1881. Königl. Eisenbahn-Direction. (454 J)

Mit dem heutigen Tage kommt für die Beförderung von **Steinkohlen** und **Coaks** von Dechen nach Salzburg ein **ermässigter Frachtsatz** von 162,60 ℳ zur Einführung. Frankfurt a. M., den 31. Januar 1881 Königliche Eisenbahn-Direction. (427)

2. Eröffnungen etc.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Nach einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirection zu Frankfurt a. M. ist auf der Station Trier r. M. eine selbstständige Eilgutexpedition mit dem 1. Februar cr. eingerichtet worden.

Berlin, den 3. Februar 1881.

Die geschäftsführende Direction.

3. Verkehrs-Störungen etc.

Rheinische Eisenbahn. Die an dieser Stelle zur Kenntniss gebrachte Beschädigung der Eisenbahnbrücke bei Kyllburg-Densborn in Folge Hochwassers ist mit dem heutigen Tage wieder betriebsfähig und dem Verkehre wieder übergeben worden. Köln, den 5. Februar 1881. Königl. Direction.

Rheinische Eisenbahn. Die in No. 6 dieser Zeitung zur Kenntniss gebrachte Unterbrechung des Trajectbetriebes der beiden Traject-Anstalten zu Bonn-Obercassel und Griethausen ist gehoben und werden beide Traject-Anstalten mit dem morgigen Tage den Betrieb wieder aufnehmen. Köln, den 3. Februar 1881. Königliche Direction.

4. Ausloosungen.

Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft. Bei der am 3. d. M. in Gegenwart eines Notars erfolgten Ausloosung von 12 Obligationen unserer Prioritätsanleihe Emission I vom Jahre 1875 sind die folgenden Nummern gezogen:

84 175 191 224 458 530 597
643 646 721 960 und 962.

Die Auszahlung des Nominalwerths dieser Obligationen einschliesslich der Stückzinsen vom 1. Januar bis zum 31. März d. J., erfolgt vom 1. April d. J. ab bei unserer Hauptcasse in Blankenburg oder bei der Braunschweig-Hannoverschen Hypothekenbank hierselbst an die Vorzeiger der Obligationen gegen Auslieferung derselben und der zugehörigen noch nicht fälligen Coupons.

Die Einlösung der am 1. d. M. fällig gewesenen Coupons der übrigen Obligationen

unserer Prioritätsanleihe geschieht ebenfalls bei den bezeichneten Zahlstellen, ausserdem auch bei dem Bankhause der Herren Ephraim Meyer & Sohn zu Hannover. Braunschweig, den 14. Januar 1881. Der Verwaltungsrath. Gravenhorst. (338)

5. Vacanzen.

Ein Ingenieur zur Leitung einer Eisenbahn-Reparatur-Werkstätte für Locomotiven und Wagen gesucht.

Gefordert werden: mindestens vollständige Gewerbeschulbildung, Qualification als Locomotivführer, mehrjährige Praxis in allen Theilen des Werkstättendienstes und der Materialien-Verwaltung, energischer und solider Charakter. Meldungen unter Beischluss von Abschriften der Atteste und Angabe der Gehaltsansprüche sind unter B. P. No. 105 an die Expedition dieser Zeitung einzureichen. (435)

6. Submissionen.

Hessische Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft. Fortsetzung der Odenwaldbahn von Erbach nach Eberbach. Die erforderlichen Arbeiten zur Herstellung des Bahnkörpers, der Kunstbauten, des Unterbaues und der Chaussirungsarbeiten im Loose 2 der Abth. VI in der Gemarkung Hebstahl und in der Abth. VII in den Gemarkungen Sondernachsgrund, Waldgemarkung Zwingenberg und Eberbach, der Bahn von Erbach nach Eberbach sollen auf dem Submissionswege vergeben werden.

Die verschiedenen Arbeiten sind veranschlagt wie folgt:

Arbeiten	Loos 2 der Abth. VI Länge = 224,61 m		Abth. VII Länge = 2 827,50 m	
	ℳ	₰	ℳ	₰
Erd- u. Planirarbeiten	16 393	69	167 662	67
Kunstbauten ..	—	—	62 446	33
Herstellung des Unterbaues...	568	40	8 846	50
Chaussirungsarbeiten	—	—	10 171	50
zusammen	16 962	09	249 127	—

im Ganzen 266 089,09 ℳ

Die betreffenden Kostenanschläge, Pläne und Bedingnisshefte sind auf dem Bureau unseres Sectionsingenieurs zu Eberbach zur Einsicht der Uebernahmslustigen aufgelegt und sind die Submissionen längstens bis zum 24. Februar l. J., Vormittags 10 Uhr verschlossen und frankirt auf unserem Secretariate dahier abzugeben. Auf dem Umschlage ist zu bemerken: „Submission wegen Uebernahme von Bauarbeiten im Loose 2 der Abth. VI und in der Abth. VII der Bahn von Erbach nach Eberbach". Mainz, den 4. Februar 1881. In Vollmacht des Verwaltungsrathes: Die Special-Direction. (457)

Bergisch-Märkische Eisenbahn. Es soll die Anfertigung und Lieferung von **200 Stück Kohlenwagen** im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Offerten ersuchen wir bis spätestens **Montag, den 14. d. Mts., Vormittags 11 Uhr,** mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Kohlenwagen"

frankirt und versiegelt an das diesseitige maschinentechnische Büreau einzureichen, woselbst deren Eröffnung in Gegenwart der persönlich erschienenen Submittenten erfolgen wird.

Die massgebenden Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen zur Einsicht auf dem maschinentechnischen Büreau offen und können erstere auch gegen Erstattung der Druckkosten ad 1 ℳ von dem Kanzlei-Vorsteher Peltz hierselbst bezogen werden. Elberfeld, den 5. Februar 1881. Königliche Eisenbahn-Direction. (448)

Submission auf Rohrleitungen und zugehörigen Apparaten. Die Anfertigung und Anlieferung von circa 1 500 laufenden Meter Eisengussröhren nebst Dichtungsmaterial, diversen Façonstücken und Apparaten,

circa 3 800 lfd. Meter schmiedeeisernen Röhren nebst Dichtungsmaterial,

circa 4 700 lfd. Meter genieteten Eisenblechröhren, sowie

1 000 lfd. Meter Zinkblechröhren

für den Bau des Brandleite-Tunnels der Baustrecke Erfurt-Ritschenhausen soll vergeben werden.

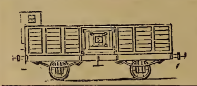
Die Bedingungen und Zeichnungen liegen in dem Generalbüreau (Fürstenstrasse 1 bis 10, Magdeburg) aus, können auch gegen Einsendung von 2 Mark von demselben bezogen werden.

Offerten sind mit der Aufschrift:

„Submission auf Röhren"

bis zum 12. Februar d. J., Vormittags 11 Uhr an uns einzureichen und werden in Gegenwart der erschienenen Submittenten eröffnet werden. Magdeburg, den 29. Januar 1881. Königliche Eisenbahn-Direction. (420)

PRIVAT-ANZEIGEN.







Börsen: Berlin, Basel, Frankfurt a. M., Hamburg, Leipzig, Paris, Wien=B., Ba., F., H., L., P. u. W.
*Papiere, deren Zinsen vom Staate garantirt sind.

Coursblatt vom 31. Januar 1881.

Redigirt von R. Grossschupf.

Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Aachen-Mastricht	$4\frac{1}{2}$	B.	101,40	%
do. II. Emiss.	5	B.	—	% à 500, 200, 100 Thlr.
do. III. Emiss.	5	B.	101,75	%
Alföld Fiumaner	5 i. S.	W.	91,25	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Altenburg-Zeitz	$4\frac{1}{2}$	L.	104	% à 100 Thlr.
Altona-Kiel	$4\frac{1}{2}$	L.	102,90	% à 200 u. 100 Thlr.
Amsterdam-Rotterdam	5	B.	—	% à 1000 Fl. Holl.
Aussig-Teplitz gek.	5 i. S.	L.	—	% à 100 Th. = 150 fl. ö. W. i. S.
do. conv.	$4\frac{1}{2}$ i. G	L.	103,50	% à do. = do.
Bergisch-Märkische I. Serie	$4\frac{1}{2}$	B.	—	% à 100 Thlr.
do. II. Serie	$4\frac{1}{2}$	B.	—	% à do.
do. III. Serie * $3\frac{1}{2}$	$3\frac{1}{2}$	B.	92	% à do.
do. III. Serie C.	$3\frac{1}{2}$	B.	88,90	% à 100 Thlr.
do. IV. Serie	$4\frac{1}{2}$	B.	103,60	%
do. V. Serie	$4\frac{1}{2}$	B.	103,60	% à 500, 200 u. 100 Thlr.
do. VI. Serie	$4\frac{1}{2}$	B.	104,10	%
do. VII. Serie conv.	$4\frac{1}{2}$	B.	103	% à 1000, 500, 200 u. 100 Th.
do. VIII. Serie	$4\frac{1}{2}$	B.	102,90	% à 3000, 1000 u. 500 M
do. IX. Serie	5	B.	106	%
do. Nordbahn conv.	$4\frac{1}{2}$	B.	103,25	% à 500 u. 100 Thlr.
do. Düsseldorf-Elberfeld I. Serie	4	B.	—	%
do. do. II. Serie	$4\frac{1}{2}$	B.	—	% à 100 Thlr.
do. Dortmund-Soest I. Serie	4	B.	—	%
do. do. II. Serie	$4\frac{1}{2}$	B.	—	%
do Aachen-Düsseldorf I Emiss.	4	B.	—	% à 200 Thlr.
do. do. II. Emiss.	4	B.	—	%
do. do. III. Emiss.	$4\frac{1}{2}$	B.	—	% à 100 Thlr.
do. Ruhrort-Crefeld-Gladbach I. Em.	$4\frac{1}{2}$	B.	—	% à 200 Thlr.
do. do. II. Emiss.	4	B.	99,50	%
do. do. III. Emiss.	$4\frac{1}{2}$	B.	—	% à 100 Thlr.
Berlin-Anhalt Lit. A. B.	4	B.	—	% à 500 u. 100 Thlr.
do. Lit. C.	$4\frac{1}{2}$	B.	103	% à do. = do.
do. (Oberlausitzer)	$4\frac{1}{2}$	B.	—	%
Berlin-Dresdener*	$4\frac{1}{2}$	B.	103,80	%
Berlin-Görlitz conv.	$4\frac{1}{2}$	B.	102,75	% à 100 Thlr.
do. Lit. B	$4\frac{1}{2}$	B.	101,50	% à 100 Thlr.
do Lit. C.	$4\frac{1}{2}$	B.	101,30	% à 100 Thlr.

Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Berlin-Hamburg I. Emiss.	4	B.	100,25	% à 500, 200, 100 und
do. II. Emiss.	4	B.	100,25	% 50 Thlr.
do. III. Emiss. conv.	$4\frac{1}{2}$	B.	103,10	% à 1000, 500, 200 u. 100 Th.
Berlin-Potsdam-Magdeburg A. u. B.	4	B.	—	%
do. C.	4	B.	100,10	% à 200, 100 u. 25 Thlr.
do. D.	$4\frac{1}{2}$	B.	103,25	% à 1000, 500 u. 100 Thlr.
do. E.	$4\frac{1}{2}$	B.	102,30	% à 200 Thlr.
do. F.	$4\frac{1}{2}$	B.	102,30	% à 300—3000 M
Berlin-Stettin II. Emiss. * $3\frac{1}{2}$	4	B.	100	% à 1000, 500, 200 und
do. III. Emiss. * $3\frac{1}{2}$	4	B.	100	% 100 Thlr.
do. VI. Emiss. * $3\frac{1}{2}$	4	B.	100	% à do.
Böhmische Nordbahn	5 i. S.	L.	84	% à 200 Th. = 300 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1871	5 i. S.	L.	82,60	% à do. = do.
Böhmische Westbahn Emiss. 1861*	5 i. S.	W.	100	% à do. = do.
do. Emiss. 1869*	5 i. S.	W.	99,40	% à do. = do.
do. Emiss. 1873	5 i. S.	W.	—	% à do. = do.
Braunschweigische	$4\frac{1}{2}$	B.	—	% à 1000, 500 u 100 Thlr.
Breslau-Schweidnitz-Freiburg Lit. D. E. F.	$4\frac{1}{2}$	B.	—	% à 500 und 100 Thlr.
do. Lit. G.	$4\frac{1}{2}$	B.	—	% à 1000, 500 u 100 Thlr.
do. Lit. H.	$4\frac{1}{2}$	B.	102,40	% à 1000, 200 u. 100 Thlr.
do. Lit. J.	$4\frac{1}{2}$	B	102,40	% à do. do.
do. Lit. K.	$4\frac{1}{2}$	B.	102,30	% à 3000, 600 u. 300 M
do. von 1876	5	B.	105,90	% à 1000, 500 u 300 M
Breslau-Warschauer	5	B.	102,75	%
Brünn-Rossitz Oesterr. Franz-Staatsb.	5 i. S.	L.	103,50	% à 100 Th. = 150 fl. ö. W. i. S
do. do. von 1872	5 i. S.	L.	103,50	% à do. = do.
Buschtêhrader (Böhm. Nordw. B) Em. 1868	5 i. S.	L.	85,40	% à do. = do.
do. Emiss. 1871	5 i. S.	L.	84	% à do. = do.
do. Emiss. 1872	5 i. S.	L.	83,20	% à do. = do.
Chemnitz-Würschnitz	4	L.	99,90	% à 100 Thlr.
Cöln-Minden	$4\frac{1}{2}$	B.	102,25	%
do. II. Emiss.	4	B.	100,25	%
do. III. Emiss. * $3\frac{1}{2}$	4	B.	100,25	% à 1000, 500, 200 und
do. do. Lit. B * $3\frac{1}{2}$ u. Ba.	$4\frac{1}{2}$	B.	102,10	% 100 Thlr.
do. IV. Emiss. $3\frac{1}{2}$	4	B.	100	%
do. V. Emiss.	4	B.	100,10	%
do. VI. Emiss.	$4\frac{1}{2}$	B.	102,10	% à do.
do. VII. Emiss.	$4\frac{1}{2}$	B.	102,10	%
Cottbus-Grossenhain	$4\frac{1}{2}$	L.	104	% à 100 Thlr.

Eisenbahn-Priorit.-Obligationen.	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Cottbus-Grossenhain Lit. B.	5	L.	105,25	%
Donau-Drau*	5 i. S.	W.	82,60	% à 200 do.
Dux-Bodenbach	5	L.	85,30	% à 100 Th. = 150 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1871	5	L.	84	% à do. = do.
do. Emiss. 1874	5	L.	83,20	% à do. = do. i. G.
Erzherzog Albrechtsbahn*	5 i. S.	W.	88,75	% à 100 fl. ö. W.
do.	5 i. G.	W.	106,50	% à 500 fl.
Fünfkirchen-Barcser*	5 i. S.	W.	98,50	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Galizische Carl-Ludwigsbahn*	5 i. S.	L.	89	% à 200 Th. = 300 fl. ö. W. i. S.
do. II. Emiss.*	5 i. S.	L.	88	% à do. = do.
do. III. Emiss.*	5 i. S.	L.	87,80	% à do. = do.
do. IV. Emiss.*	5 i. S.	B.	87,90	% à do. = do.
Gloggnitzer	5	W.	—	fl. ö. W. pr. 100 fl. C.-M.
Gömörer Staatsbahn*	5 i. S.	L.	96,10	% à 100 Th. = 150 fl. ö. W. i. S.
Gotthardbahn I. u. II. Ser.	5	B.	94,75	% à 1000 Fs. 300 Fs. = 80 Th.
do. III. Ser.	5	B.	92,40	% à do. = do.
do. IV. Ser.	5	B.	94	% à do. = do.
Graz-Köflach	$4\frac{1}{2}$	L.	69	% à 100 Th. = 150 fl. ö. W. i. S.
do.	5	L.	76,25	% à do. = do.
do. Emiss 1872	5	L.	76,25	% à do. = do.
Halle-Sorau-Guben * Lit. A. B.	$4\frac{1}{2}$	B.	103,60	% à 100 Thlr.
do. * Lit. C.	$4\frac{1}{2}$	B.	103,60	% à do.
Hessische Ludwigsbahn	$4\frac{1}{2}$	F.	$102^3/_8$	% in fl. S. W. à 175 u.
do. do.	4	F.	99	% in Th. à 105 kr. 350 fl.
do. do.	5	F.	$105^7/_8$	% 200 Thlr. à 105 kr.
Homburger I. Emiss.	$4\frac{1}{2}$	F.	101	% à 1000, 500 u. 100 fl. S. W.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	CM 5	W.	105,75	% 100 fl CM à 1000,
do.	öW 5	W.	102,25	% 100 fl öW 500, 100 fl
do. Mähr.-Schles. Strecke 1871/72.	5 i. S.	W.	104,20	do. per do.
do. Anl. $14_{,4}$ Mill. 1872.	5 i. S.	W.	107,50	do. per do.
do. Anl. 1876	5 i. S.	W.	104,50	do. per do.
Kaiser Franz-Josefsbahn* Em. 1867	5 i. S.	W.	101	% 100 fl. ö. W. i. S.
do.* 1873	5 i. S.	W.	101	
do.* 1879	5 i. S.	W.	101	
Kaiserin Elisabethbahn *Em. 1860/61	5 i. S.	W.	99	% à 300, 600 und
do. *Emiss. 1862	5 i. S.	W.	98,10	900 fl. ö. W. i. S.*)
do. *Linz-Budweis	5 i. S.	W.	101,20	Im Börsenverkehr mit
do. Emiss. 1870	5 i. S.	W.	100	5% v. ö. W. fl. 100 gehan-
do. *Emiss. 1872	5 i. S.	W.	101,50	delt. (Stücke ö. W. fl. 200
do. *Salzburg-Tyrol	5 i. S.	W.	94,75	in Silber.)
Kaschau-Oderberg*	5 i. S.	B.	79	% do. a do.
do.* Gold-Prior.	5 i. G	B.	92,70	
Kronprinz-Rudolfsbahn*	5 i. S.	B.	83,40	% à 200 fl. ö W.
do. Emiss. 1869*	5 i. S.	B.	82,50	% à 300 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1872*	5 i. S.	B.	81,90	% à do.
do. (Salzkammergut)*	5 M.	W.	114	% à 200 fl. = 500 fcs.
Leipzig-Dresden Partial.	$3\frac{1}{2}$	L.	127,50	% à do.
do. von 1854	4	L.	100,50	% à 100 und 50 Thlr.
do. von 1860	4	L.	100,60	% à 100 Thlr.
Leipzig-Dresden von 1866	4	L.	100,90	% à 100 Thlr.
do. von 1866	$4\frac{1}{2}$	L.	103,80	% à do.
Leipzig-Gaschwitz-Meuselwitz	$4\frac{1}{2}$	L.	102,75	% à 300 M.
Lemberg-Czernowitz*	5 i. S.	B.	78,80	% à 200 Th. = 300 fl. ö. W. i. S.
do. II. Emiss.*	5 i. S.	B.	84	% à do. = do.
do. -Jassy* III. Emiss.	5 i. S.	B.	78,20	% à do. = do.
do. do. * IV. Emiss.	5 i. S.	B.	77,20	% à do. = do.

Eisenbahn-Stamm-Actien und Stamm-Prior.-Actien.	Dividenden und Zinsen in % 1874	1875	1876	1877	1878	1879	Börsen-Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Aachen-Mastricht	1	1	1	$\frac{1}{2}$	$\frac{1}{2}$	$^3/_8$	4	B.	35	% à 200 Thlr.
Alföld-Fiumaner	4	5	5	5	$5^4/_{15}$	5	5	W.	157,50	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Altenburg-Zeitz	$8^1/_8$	$6^1/_8$	6	$4^{19}/_{30}$	$5^3/_{15}$	$6\frac{1}{2}$	4	L.	148,90	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior.	$6^4/_8$	$5^2/_8$	$5^5/_{12}$	5	5	$5^{13}/_{15}$	5	L.	140	% à 100 Thlr.
Altona-Kiel	6	$7^2/_3$	8	8	$6^2/_3$	8	4	B.	155,10	% à 100 Spec. = 150 Thlr.
Amsterdam-Rotterdam	6,59	5,95	$5^4/_5$	$5^4/_5$	$6^7/_{40}$	$6^1/_3$	4	B.	127,90	% à 250 fl. holl. = 145 Thlr.
Arad-Körösvölgy	—	—	—	$5\frac{1}{2}$	9	—	o. Z.	B-P	—	% à 100 fl. ö. W.
Aussig-Teplitz	9	$8^1/_2$	10	11	11	$12\frac{1}{2}$	5	L.	227	Th. pr. 150 fl. C.M. à 200 fl.
Baltische	3	3	3	3	3	3	3	B.	59,10	% 125 RS. = 136 Thlr. M
Bergisch-Märkische	3	4	$3^3/_4$	$3^1/_5$	4	$4^1/_3$	4	B.	114,20	% à 100 Thlr.
Berlin-Anhalt	$8\frac{1}{2}$	8	6	$5^3/_4$	5	5	4	B.	118,70	% à 200 "
Berlin-Dresden	5	$2\frac{1}{2}$	0	0	0	0	4	B.	18,40	% à 100 "
do. Stamm-Prior.	—	$2\frac{1}{2}$	0	0	0	0	5	B.	55,10	—
Berlin-Görlitz	0	0	0	0	0	0	4	B.	24	% à 100 "
do. Stamm-Prior.	4	5	0	0	1	$3^1/_3$	5	B.	81,75	% à 200 "
Berlin-Hamburg	$12\frac{1}{2}$	10	11	$11\frac{1}{2}$	$10\frac{1}{2}$	$12\frac{1}{2}$	4	B.	227,75	% à 200 "
Berlin-Potsdam-Magdeburg	$1^2/_3$	3	$3\frac{1}{2}$	$3\frac{1}{2}$	$3\frac{1}{2}$	4	4	B.	100,75	% à 100 "
Berlin-Stettin	$9^{11}/_{10}$	9	$8^9/_{10}$	$7^1/_{10}$	$3^1/_5$	$4^3/_4$	$4^1/_3$	B.	116,60	% à 200 "
Böhmische Nordbahn	$2^1/_3$	$2\frac{1}{2}$	0	0	0	0	o. Z	W.	120	fl. ö. W. pr. 150 fl. ö. W.
Böhmische Westbahn* $5^2/_{10}$	5	5	5	5	5	6	5	W.	253	do. pr. 200 fl. do.
Breslau-Schweidnitz-Freiburg	$7\frac{1}{2}$	$5^2/_3$	5	$2\frac{1}{2}$	$3^1/_4$	$4^3/_4$	4	B.	109,90	% à 200 Thlr.
Breslau-Warschau Stamm-Pr.	—	0	0	0	0	0	5	B.	47,50	% à 200 "
Buschtêhrader Lit. A.	$4\frac{1}{2}$	$3^1/_2$	$2\frac{1}{2}$	0	2,66	4,76	4	L.	113	Thl. pr. 150 fl ö W à 525 fl ö W.
do. Lit. B.	0	0	0	0	0	0	4	L.	71,90	do. à 200 fl ö W.
Chemnitz-Würschnitz	$10\frac{1}{2}$	$11^3/_4$	$16^1/_3$	$16^1/_3$	$13^2/_3$	$6\frac{1}{2}$	4	L.	150	% à 100 Thlr.
Cöln-Minden*	$6^9/_{10}$	$4^8/_{10}$	$5^1/_3$	$5^1/_{20}$	6,3	6	6	B.	149,80	% a 200 "
Cottbus-Grossenhain	7	7	5	0	$^1/_3$	$1\frac{1}{2}$	4	L.	58,60	% à 100 "
do. Stamm-Prior.	6	6	5	5	5	5	5	L.	103,50	% a 200 "
Donau-Drau* (Battasz.-Domb.)	5	5	5	5	5	5	5	W.	148	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Dux-Bodenbach Lit. A. B.	0	0	0	0	0	0	4	B.	104	% pr. do.
do. Prior.-Actien Lit. A.	—	—	—	—	—	—	5	L.	104,50	% à ö. W. fl. 100 i. S.
do do. Lit. B.	—	—	—	—	—	—	5	L.	104,50	% à do.
Erzherzog Albrechtsbahn*	5	1	0	0	0	$1^1/_4$	o. Z.	W.	81,75	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Fünfkirchen-Barcser*	5	5	0	0	5	5	5	W.	190,50	do. pr. do.
Galizische Carl-Ludwigb. * $5^2/_{10}$	$8\frac{1}{2}$	6	7	9,28	$8_{,214}$	$7_{,738}$	5	W.	278	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Gotthardbahn 85% Einz.	6	6	6	6	6	6	(6)	B.	61,25	% à 500 Fs. 300 = 80 Thlr.
Graz-Köflach	3	$1^1/_3$	0	0	0	0	o. Z.	W.	155	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Halle-Sorau-Guben	0	0	0	0	0	0	4	B.	25,50	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior.	0	0	0	0	0	$3\frac{1}{2}$	5	B.	98,40	% à 200 "
Hessische Ludwigsbahn	6	6	5	5	4	4	4	F.	94	% à 250 fl. S. W. n. 200 Thlr.
Holsteinische Marschbahn (alte Glückstadt-Elmshorner)	1	1	1	$2\frac{1}{2}$	$2^2/_3$	2	4	H.	—	à 100 Spec. = 450 M.
do. Lit. B.	—	—	—	—	—	—	4	H.	—	à 450 M.
do. Stamm-Prior. (alte Glückstadt-Itzehoer)	$4\frac{1}{2}$	$4\frac{1}{2}$	$4\frac{1}{2}$	$4\frac{1}{2}$	$4\frac{1}{2}$	$4\frac{1}{2}$	$4\frac{1}{2}$	H.	—	à 100 Spec. = 450 M.
do. Stamm-Prior. Lit. B.	—	—	—	—	—	5	$4\frac{1}{2}$	H.	—	à 450 M.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	$12\frac{1}{2}$	$9^1/_3$	$12\frac{1}{2}$	$14\frac{1}{2}$	$14\frac{1}{2}$	$14\frac{1}{2}$	5	W.	248	fl. ö. W. pr. 100 fl. C. M à fl. 1000, 500, 200 C. M.
Kaiser Franz-Josephsb.*	5	5	5	5	5	5	5	W.	179,50	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Kaiserin Elisabethbahn*	5	5	5	5	5	5	5	W.	202	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
K. Elisabethbahn *Linz-Budweis	5	5	$4^1/_4$	5	5	5	5	W.	180	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
do.* Salzb.-Tirol III. Em. 1873	5	5	5	5	5	5	5	W.	171,25	do. per do.
Kaschau-Oderberg*	5	5	4	4	4	4	4	W.	130,50	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö W. i. S.
Kronprinz Rudolfsbahn* $5^2/_{10}$	5	5	5	5	5	5	5	W.	163,75	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Leipzig-Gaschw.-Meus. St.-Pr.	$3^3/_4$	2	$1^1/_6$	$^3/_5$	$2\frac{1}{2}$	$3^1/_{12}$	5	L.	88,75	% à 200 Thlr.
Lemberg-Czernowitz-Jassy*	5	5	5	5	5	5	5	W.	170,75	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.

*) 5 % Zinsen abzüglich 10 % Einkommensteuer und Stempel; im Börsenverkehr mit $4\frac{1}{2}$ % ö. W. fl. 100 gehandelt.

Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Ludwigshafen-Bexbach	4½	F.	102	% } à1000,500 u. 100 fl.S.W.
do.	4	F.	$100\frac{3}{8}$	%
Magdeburg-Halberstadt	4½	B.	102,20	% à 100 Thlr.
do. do. von 1865	4½	B.	102,20	% à 100 u. 500 Thlr.
do. do. von 1873	4½	B.	102,20	% à do. u. do.
do. Wittenberge, Stamm	3	B.	84,25	% à 200 Thlr.
do. do. Priorit.	4½	B.	102,25	
do. (Magdeb.-Leipzig) Lit. A	4½	B.	104,10	% à 300-1500 M.
do. do. Lit. B	4	B.	99,80	% à do.
Mährische Grenzbahn*	5i.S.	L.	67,15	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Mähr.-Schles. Centralhahn	o. Z.	W.	—	% à 300 fl. do.
Märkisch-Posen conv.	4½	B.	103	% à 500 u. 100 Thlr.
Münster-Enschede*	4	B.	—	% à 500 M.
Niederschlesisch-Märkische I. Ser.	4	B.	100	%
do. II. Ser.	4	B.	99,50	% } à 62½, 100 u. 500 Thlr.
do. conv. I. u. II. Ser.	4	B.	100,40	%
do. III. Ser.	4	B.	100,40	%
Nordhausen-Erfurt I. Em.	4½	B.	—	% à do
Oberschlesische A.	4	B	—	%
do. B.	3½	B.	—	%
do. C.	4	B.	—	%
do. D.	4	B.	99,75	% } à 1000, 500 und 100 Thlr.
do. E.*	3½	B.	91,75	%
do. F.* 3½	4½	B.	103,50	%
do. G	4½	B.	103,30	%
do. H.* 4	4½	B.	103,80	%
do. von 1873	4	B.	—	%
do. von 1874	4½	B.	103	% } à 100—1000 Thlr.
do. von 1879	4½	B.	104,80	%
do. von 1880	4½	B.	103,50	%
do. Niederschles. Zweigb.	3½	B.	—	% à 200 und 100 Thlr.
do. Stargard-Posen	4	B.	—	%
do. do. II. Emiss.	4½	B.	—	% } à 100 und 50 Thlr.
do. do. III. Emiss.	4½	B.	—	%
Oesterr. Nordwestbahn*	5i.S	W.	101,80	% à 200 fl. ö. W. i. S.
do. Litt. B.	5i.S.	W.	100,50	% à do.
do. Em. 1874	5 M	W.	12),25	% à 600 M.
Oesterr. Staats-Eisenbahn*	3	W.	177	fl.ö W.pr.500frcs.à500frcs.
do.* II. Emiss.	3	W.	172	do. per do.
do. Ergänzungsnetz*	3	W.	170	fl.ö.W.pr. do. à do.
do. I. Emiss.	5i.S.	W.	—	do. per 200 fl. ö. W. i. S.
do. II. Emiss.	5i.S.	W.	—	do. per do.
Oesterr. Südbahn* (Lombard.)	3	W.	127	fl. ö.W.pr. do, à do.
do.*	5i.S.	W.	113	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Ostpreuss. Südbahn conv.	4½	B.	102,20	% à 500 und 100 Thlr.
Ostrau-Friedland	5i.S.	L.	74,25	% à200Th.=300fl.ö.W.i.S.
Pardubitz-Reichenberg*	5	W.	94	% à fl.ö.W.pr.100fl. C.M.
do.*	5i.S.	W.	98,50	% à200Th.=300fl.ö.W.i.S.
do.* III. Emiss.	5i.S.	W.	98,50	% à do.
do.* Emiss. 1875	5 M.	W.	115,50	% à 400 M.
do.* Emiss. 1879	5	W.	91,25	% à 100 fl. ö. W. i. B.
Pfälzische Maxbahn	4½	F.	102	% à
Pfälzische Nordbahn	4½	F	102	% à
Pilsen-Priesen	o. Z.	L.	59	% 100 Th.=150 fl. ö. W. i. S.
Prag-Dux	o. Z.	L.	52	% 100 Th.=150fl. ö. W i. S.
do. Emiss. 1872	o. Z.	L.	51,50	% 100 Th.= do.
Rechte Oderufer	4½	B.	104	% à 5000, 1000, 500 u.300 M.
Rheinische	4	B.	99,80	%
do.*	3½	B.	—	% } à 250, 200 u. 100 Thlr.
do. III. Emiss. v. 1858—1865	4½	B.	102,30	%
do. v. 1869, 71 u. 73 conv.	4½	B.	102,60	%
do. von 1874 u. 77	5	B.	103	% à do.
do. Cöln-Crefelder	4½	B.	—	% à do.
Rhein-Nahe-Bahn*	4½	B.	102,40	% } à 1000, 500 und 100 Thlr.
do. II. Emiss.*	4½	B.	102,40	%
Russische* (Mosco-Rjäsan)	5	B.	103,40	% à 200 Thlr.
do. * (Rjäsan-Kozlow)	5	B.	101,20	% à do.
do. * (Kozlow-Woronesch)	5	B.	99,75	% à do.
do. * (Jelez-Woronesch)	5	B.	93	% à 136 Th r
do. * (Jelez-Orel)	5	B.	97,50	% à
do. * (Kursk-Charkow)	5	B.	98,40	% à
do. * (Kursk-Kiew)	5	B.	101,20	% à 1000, 500 u. 200Thlr.
do. * (Schuja-Ivanovo)	5	B.	99	% à
do. * (Poti-Tiflis)	5	B.	—	% à 680 nnd 136 Thlr.
Schleswigsche v. Altona-Kiel ahgest	4½	L.	103,50	% à1000,500,200 n.100 Th.
I. Siebenbürger*	5i.S.	W.	83,75	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Theissbahn*	5	B.	87,20	% à 1000 u. 200 fl. ö. W.
Thüringische I. Emiss.	4	B.	—	%
do. II. Emiss.	4½	B.	—	% } à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. III. Emiss.	4	B.	—	%
do. IV. Emiss.	4½	B.	103,75	%
do. V. Emiss.	4½	B.	103,75	% à 300—3000 M.
do. VI. Emiss.	4½	B.	103,75	% à100Th.=150fl.ö.W.i.S.
Turnau-Kralup-Prag	5i.S	L.	84,75	% à do. do.
do. Emiss. 1870	5i.S.	L.	83,70	% à do. do.
do. Emiss. 1872	5i.S.	L.	83,20	% à do. do.
do. Emiss. 1874	5i-S	L.	—	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Ungarisch-Galizische*	5i.S.	B.	74,75	% à 300 fl. do.
Ungarische Nordosthahn*	5i.S.	B.	72,40	% } à 200 fl. i. S. oder 400 M. oder 500 frcs.
do.	5 M.	W.	104,70	% à 300 fl. do.
Ungar. Westbahn* (Sthlw.-Raab-Graz)	5i.S.	W.	90,75	% à 200 fl. do.
do. (do.) Emiss. 1874	5i.S.	W.	87	% à 200 fl. do.
Vorarlberger*	5i.S.	W	96	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Warschau-Terespol*	5	B.	98,50	% à 500 und 100 Thlr.
Warschau-Wien II. Emiss.	5	B.	102,80	% à do.
do. III. Emiss.	5	B.	101,90	% à do.
do. IV. Emiss.	5	B.	101,90	% à 500, 200 u. 100Thlr.
Werrahahn	4½	L.	102,30	% à 500, 200 u. 100 Thlr.

Eisenbahn-Stamm-Actien und Stamm-Prior.-Actien	Dividenden und Zinsen in % 1874	1875	1876	1877	1878	1879	Börsen-Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Leoben-Vordernberg	0	0	0	0	0	1	o. Z	W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Ludwigsh.-Bexb. (Pfälz. L.-B.)*	9	9	9	9	9	9	4	F.	$200\frac{3}{4}$	% à 500 fl. S. W.
Lübeck-Büchen	5½	5	5	5	5½	6½	4	H.	—	% à 200 Thlr.
Lüttich-Limburg	0	0	0	0	0	0	4	B.	16,75	% à 500 Fs. 300=80Thlr.
Magdeburg-Halberstadt	3	6	8	8	9½	6	6	B.	149,75	%
do. Litt. B.	3½	3½	3½	3½	3½	$4\frac{1}{5}$	3½	B.	89,10	% } à 100 Thlr.
do. Litt. C.	5	5	5	5	5	5	5	B.	124,50	%
Mähr.-Schles. Centralbahn	0	0	0	0	0	0	o. Z.	W.	16	fl. ö. W. pr. 200 fl. i. S.
Mährische Grenzbahn	0	0	0	0	0	0	o. Z	W.	28	do. pr. do.
Märkisch-Posener	0	0	0	0	0	0	4	B.	30,40	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior	0	3½	$3\frac{3}{4}$	4½	5	5	5	B.	102	% à 200 "
Mecklenburgische Friedr.-Franz	6½	7	7	7	7	7	4	B.	145,90	% à 500 M.
Münster-Hamm*	4	4	4	4	4	4	4	B.	100,50	% à 100 Thlr.
Neust.-Weissenb.* (Pfälz. Max.)	4½	5½	5½	5½	5½	5½	4½	F.	124,14	% à 500 fl. S. W.
Niederschlesisch-Märkische*	4	4	4	4	4	4	4½	B.	100,30	% à 100 Thlr.
Nordhausen-Erfurt	4	4	4	4	4	4	4	B.	28,75	% à 100 "
do. Stamm-Prior.	0	0	1½	$2\frac{2}{15}$	$3\frac{1}{5}$	5	5	B.	95,80	% à 100 u. 500 Thlr
Oberlaus. (Kohlf.-Falkhg.) St.-Pr.	2½	0	0	0	0	0	5	L.	51,40	% à 200 Thlr.
Oberschlesische Litt. A. C. D. E.	12	10½	$9\frac{2}{3}$	8½	8½	$9\frac{3}{5}$	3½	B.	197,40	% à 100 "
do. Litt. B.* 3½	12	10½	$9\frac{2}{3}$	8½	8½	$9\frac{3}{5}$	3½	B.	159,10	% à 100 "
Oesterr. Nordwesthahn*	5	5	5	4,15	4	4	5	W.	187,75	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S
do. Litt. B.	5	2,65	0	0	0	2½	5	W.	235,75	do. pr. do. in S.
Oestr. Staatsb.* $5\frac{2}{10}$ (Oest. Franz.)	8	6½	$5\frac{3}{5}$	6	6	6	5	W.	275,50	fl. ö. W. pr. Stck. v. frcs. 500.
Oesterr. Südbahn* (Lombard.)	1½	0	0	0	0	0	5	W.	100,50	fl. ö. W. pr. 200 fl. Einz.
Ostpreuss. Südbahn	0	0	0	0	0	0	4	B.	44,30	% à 200 Thlr.
do. Stamm-Prior.	3½	5	5	5	5	5	5	B.	89,10	% à 200 "
Ostrau-Friedland	$\frac{3}{4}$	0	0	5	0	—	5	W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Pardub.-Reichnb.* (S.-Ndd. V.-B.)	4½	4½	4½	4	4	4	5	W.	137	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Pfälz. Nordbahn*	4	4	4	4	4	—	4	F.	96½	% à 500 fl. S. W.
Prag-Dux	0	0	0	0	0	0	o. Z.	W.	41,25	fl. ö. W. pr. 150 fl. ö. W. i. S.
Rechte Oderufer	$6\frac{1}{3}$	$6\frac{1}{3}$	$6\frac{2}{5}$	$6\frac{1}{3}$	7	7,3	4	B.	148,40	% à 200 Thlr.
do. Prior.-Stamm	$6\frac{1}{3}$	$6\frac{1}{3}$	$6\frac{2}{5}$	$6\frac{1}{3}$	7	7,3	5	B.	89,10	% à 200 "
Rheinische	8	8	7½	7	7	7	6½	B.	160,75	% à 250 "
do. Litt. B.	4	4	4	4	4	4	4	B.	99,80	% à 250 "
Rhein-Nahe-Bahn	0	0	0	0	0	0	4	B.	16	% à 200 "
Rumänische	4	2½	1	2	2	$3\frac{3}{5}$	5	B.	55,75	% à 100 "
do. Stamm-Prior.	8	8	8	8	8	8	8	B.	—	% à 150 "
Russische Bahnen*	$5\frac{4}{5}$	5,92	6,28	6,56	$7_{,025}$	$7_{,385}$	5	B.	133,75	% à 125 Rb. = 134 Thlr.
Saal-Bahn Stamm-Prior.	$2\frac{2}{3}$	$1\frac{1}{3}$	0	0	0	0	5	B.	57,40	% à 100 Thlr.
I. Siebenbürger*	5	5	5	5	5	5	5	W.	146	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Stargard-Posen*	4½	4½	4½	4½	4½	4½	4½	B.	103,70	% à 100 Thlr.
Stuhlweissenburg-Raab-Graz*	5	5	5	5	5	5	5	W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W i. S.
Thüringische	7½	8½	$9\frac{1}{4}$	7½	8	8½	4	B.	173	% à 100 Thlr.
do. Em. v. 1868 (Gotha-Leinef.)*	4	4	4	4	4	4	4	B.	99,50	% à 100 "
do. Litt. C (Gera-Eichicht)*	4½	4½	4½	4½	4½	4½	4½	B.	105,90	% à 100 "
Tilsit-Insterburg	0	0	0	0	0	0	4	B.	22,50	% à 100 "
do. Stamm-Prior.	$2\frac{3}{5}$	3	4	3,9	4	3,1	5	B.	—	% à 100 "
Theissbahn* $5\frac{2}{10}$	5	5	5	6,75	5,75	7,15	5	W.	246,50	fl. ö. W. pr. 200 fl. Einz
Turnau-Kralup-Prag	3	3	3	3	0	0	5	W.	210	fl. do. pr. do.
K. Ung. priv. Nordosthahn*	5	5	5	5	5	5	5	W.	146,75	fl. ö. W. pr. 200 fl. i. S.
I. Ungar.-Galizische*	5	5	—	—	—	—	5	W.	146,75	fl. do. pr. do.
Vorarlherger*	5	5	5	5	5	5	5	W.	—	fl. do. pr. do.
Warschau-Terespol*	5	5	5	5	5	5	5	B.	—	% à 100 R. S. = 107 Thlr.
Warschau-Wien	10	7½	$6\frac{3}{8}$	5	$9_{,163}$	$11\frac{3}{5}$	5	B.	298	Mark pr. 60 Rh.
Weimar-Gera* bis 1886	4½	4½	$2\frac{1}{4}$	4½	4½	4½	4½	L.	51	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior.	5	2½	0	0	0	0	5	L.	38,50	% à 200 "
Werrahahn	0	1	$\frac{3}{8}$	$1\frac{1}{3}$	$1\frac{3}{8}$	2	4	B.	58,75	% à 100 "
Schweizer Centralbahn	8	5	4½	2	2	0	o. Z.	Ba.	—	frcs. pr. 500 frcs. Einz.
do. Nordosthahn	8	8	3	—	—	—	"	Ba.	—	frcs. pr. 500 " "
Vereinigte Schweizerhahnen	0	0	0	0	0	0	"	Ba.	—	frcs. pr. 500 " "
Schweizer Westhahn	0	0	$\frac{3}{5}$	0	0	0	"	Ba.	—	frcs. pr. 500 " "
Französische Orléans	$11\frac{1}{5}$	—	—	—	—	—	"	P.	—	frcs. pr. 500 " "
do. Nordbahn	12	—	—	—	—	—	"	P.	—	frcs. pr. 400 " "
do. Osthahn	$6\frac{3}{5}$	—	—	—	—	—	"	P.	—	frcs. pr. 500 " "
do. Südbahn	—	8	—	—	—	—	"	P.	—	frcs. pr. 500 " "
do. Westhahn	—	—	—	—	—	—	"	P.	—	frcs. pr. 500 " "
Paris-Lyon-Mittelmeer	11	11	—	—	—	—	"	P.	—	frcs. pr. 500 " "

Panamacanal.

In der am 31. Januar d. J. in Paris stattgehabten ersten Versammlung der Actionäre der Panamacanalgesellschaft wurde der Bericht Lessep's verlesen. In demselben wird die Unausführbarkeit des Amerikanischen Projects betreffs des Nicaraguacanals nachgewiesen und das vollständige Einvernehmen mit den Vereinigten Staaten bezüglich des Panamacanals, vorausgesetzt, dass die Neutralität desselben gesichert ist, constatirt. Die gesammten Ausgaben würden 600 000 000 nicht überschreiten. Sämmtliche vorgeschlagene Resolutionen wurden einstimmig angenommen. In einer für den 3. März in Aussicht genommenen Versammlung soll der projectirte Gang der Arbeiten einer Prüfung unterzogen werden.

Weiterem Vernehmen nach ist Herr Cazanave, Chef ingenieur der Pariser Canalisation, zum Cheftechniker dieses Unternehmens ernannt worden.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

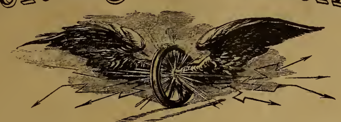
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin SW. (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

— 169 —

No. 12. 1881.

Die Zeitung erscheint
Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin SW., Kleinbeerenstr. 3.
Commissionär für den Buchhandel:
Adolph Refelshöfer,
Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Zeitung des Vereins



Beilagen zur Zeitung und
Privat-Inserate
wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei
von H. S. Hermann,
Berlin SW., Beuth-Strasse 8,
einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3000 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Einundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 14. Februar 1881.

Dieser Nummer liegt No. 3 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Eisenbahnjahrbuch der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie

von **Ignaz Kohn**, Kaiserlichem Rath und Generalsecretär der K. K. priv. Mährischen Grenzbahn. Neue Folge, II. Jahrgang (der ganzen Reihe XIII. Jahrgang).

Das Kohn'sche Jahrbuch wurde, wie alljährlich, zwar bereits in No. 87 v. J. 1880 unserer Zeitung angezeigt. Dieser letzte Jahrgang v. J. 1879 zeigt aber seinen Vorgängern gegenüber einen so reichhaltigen Fortschritt, dass wir es bei der blossen Anzeige nicht belassen dürfen. Die — weil aus erster Quelle geschöpft — auch unzweifelhafte Verlässlichkeit der mit wahrem Bienenfleiss gesammelten Daten, die geschickte Gruppirung derselben zu einem klaren erschöpfenden Bilde über jede einzelne nach ihrer Individualität behandelten Bahnanstalt, die ansprechende Darstellung des Ganzen — machen diese Jahrbücher zu einer wirklichen Fundgrube für die Geschichte der Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen. Wir können die Vorzüge des neuen Jahrganges nicht besser als durch die folgende Reproduction des Vorwortes zu demselben andeuten.

Das Vorwort sagt:

„Das Eisenbahnjahrbuch enthält in jedem seiner Jahrgänge eine kurzgefasste, aber gleichwohl alle Vorkommnisse auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie umfassende textliche wie auch ziffermässige Darstellung der Entwickelung desselben in dem jeweilig letztverflossenen Jahre, sodann alle wissenswerthen geschichtlichen, statistischen, finanziellen und technischen Daten über jede einzelne Eisenbahnunternehmung nach durchweg authentischen Quellen und in objectiver Weise dargelegt; in den „historischen Mittheilungen" sind die dabei jeweilig in Betracht kommenden Generalversammlungs- und legislativen Verhandlungen, Gesetze, Verordnungen, Rechtsgeschäfte und Judicate getreulich angeführt und theils im Texte jener Mittheilungen, theils in Anmerkungen oder im Anhange zu denselben der volle Wortlaut der Generalversammlungsbeschlüsse, gleichwie der allenfalls zum Abschlusse gelangten Verträge und Uebereinkommen wiedergegeben, bezw. die wesentlichsten Bestimmungen der im Gegenstandsjahre zur Verleihung gekommenen Concessionsurkunden und die eben erflossenen gerichtlichen Erkenntnisse, welche Rechtsfragen von allgemeiner Bedeutung betreffen, mit sammt den Entscheidungsgründen mitgetheilt; die statistischen und finanziellen Daten geben genauen Aufschluss über den Umfang des Bahngebietes, die Zahl und Ausdehnung der im Bereiche desselben gelegenen Montan- und Industriebahnen, den Stand der Fahrbetriebsmittel, die Höhe des Unternehmungsfonds und der Anlagekosten, über die Betriebsrechnungen, Bilanzen, Verkehrs- und Ertragsverhältnisse; — die technischen Daten endlich begreifen die vollständige Beschreibung der Anlage jeder einzelnen Bahnlinien (Tracenzug, Neigungs- und Richtungsverhältnisse, Unter-, Ober- und Hochbau, Telegraph und Signale).

Seit dem Erscheinen des vorigen (XII.) Jahrganges, welcher die neue Folge des Werkes eröffnete, sind allen den einzelnen Unternehmungen gewidmeten Capiteln des Jahrbuches Geschichtstafeln der Gründung und der Eröffnungen und überdies bei den Privatbahnen eine Uebersicht der eben in Geltung befindlichen wichtigsten Concessionsbestimmungen vorangestellt, um denjenigen Lesern, die sich gründlich unterrichten wollen, das Aufsuchen der betreffenden Mittheilungen zu erleichtern, denjenigen Lesern aber, die nur einen allgemeinen Ueberblick über das heimische Eisenbahnwesen zu gewinnen suchen, die Anschaffung früherer Jahrgänge zu ersparen und diesem nach jedem einzelnen Jahrgange des Buches die Eigenschaft eines für sich abgeschlossenen Ganzen zu geben. Diese neuen Beigaben haben heuer und werden auch künftighin die durch die jeweilig letztjährigen Vorkommnisse gebotenen Ergänzungen erfahren.

Am Schlusse jedes Jahrganges sind eine Uebersicht der wöchentlichen Durchschnittscourse aller Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnwerthe, dann die bis Ende August des eben laufenden Jahres herabreichenden Nachträge zu den historischen Mittheilungen und eine Uebersicht der finanziellen Ergebnisse der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im letztverflossenen Jahre beigefügt — die beiden letzteren, um den Lesern des Buches auch noch über die während seiner Bearbeitung eingetretenen neuen Verhältnisse und Vorkommnisse Nachricht zu geben."

Das Jahrbuch, dessen historische Mittheilungen sich auf das Vorjahr erstrecken, bringt nicht, wie man nach dem Eingang des Vorworts annehmen sollte, auch die finanziellen Daten des Vorjahres der einzelnen Eisenbahnunternehmungen, sondern nur die des diesem vorausgehenden Jahres (d. h. der Jahrgang 1880 enthält erst die finanziellen Daten des Jahres 1878, nicht die des Jahres 1879, welche letztern nur in einer dem Werk angehängten kurzen Tabelle [Summarische Uebersicht der finanziellen Ergebnisse der Oesterr.-Ungar. Eisenbahnen in 1879] dargestellt werden, welche weiter nichts enthält, als die Durchschnitts-Betriebslänge, die Einnahmen und Ausgaben im Ganzen und per Kilom. unter Angabe der besondern Einnahmen und Ausgaben und den Reinertrag im Ganzen und in pCt. des nebengestellten Anlage-Capitals). Wir möchten anheimgeben, ob es nicht zu ermöglichen wäre, dass in der 2. Hälfte des Werkes, welches zu einer Zeit erscheint, wo bereits sämmtliche Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahngeschäftsberichte des Vorjahres vorliegen, wenigstens kurze Exposé's über die Betriebsresultate des Vorjahres gegeben werden könnten, wie solche andere finanzielle Jahrbücher um dieselbe Zeit (z. B. das Jahrbuch der Berliner Börse) bringen. Wir glauben, dass eine derartige Einrichtung dem Absatz des Werkes in den Kreisen der Eisenbahnactionäre sehr förderlich sein würde und hoffen, dass es dem Herrn Verfasser gelingen wird, die nöthigen offiziellen Unterlagen rechtzeitig zu beschaffen.

Vielleicht gewinnt der Verfasser auch noch Kraft und Zeit dazu, das reiche Material für die Statistik und die Besteuerungsleidensgeschichte der Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen, welches in sei-

nem Jahrbuche aufgespeichert liegt, zu einem übersichtlichen Ganzen zu verarbeiten, welche Arbeit für die Beurtheilung der Stellung der Bahnen im Staatshaushaltsetat überaus wünschenswerth wäre. Schliesslich sei noch erwähnt, dass auch die einzelnen Tramways, Zahnrad- und Seilbahnen der Monarchie ausführlich besprochen werden. Es ist daher zu erwarten, dass der pro 1881 erscheinende Jahrgang neben der Fülle des bisher Gebotenen auch noch die Bewegung auf dem Gebiete der Localbahnen zum Vorwurf nehmen wird.

Erkenntnisse des Deutschen Reichsgerichts,

betreffend die Anwendung des Haftpflichtgesetzes.

1. Anwendung des Haftpflichtgesetzes auf einen Unfall, welcher bei der Fahrt auf einer mittelst einer Kurbel in Bewegung gesetzten Lowry eingetreten war. Erkenntniss des 5. Civilsenats des Reichsgerichts vom 15. Januar 1881.

Der Ehemann und Vater der Kläger, welcher als Eisenbahnarbeiter bei der Bahnstation Schlochau beschäftigt war, ist am 23. Mai 1878 verunglückt. An diesem Tage fuhr der Bahnmeister K. mit dem Verunglückten und noch drei anderen Arbeitern von Schlochau nach Konitz, um von dem letzteren Orte Kalk und Drahtzaunpfähle zu holen, welche Materialien in Schlochau zu Bauten für die Eisenbahn verwendet werden sollten. Während der Fahrt stürzte der Verunglückte von der Lowry und wurde überfahren. Wie Beklagter angiebt, ist der Unfall dadurch herbeigeführt, dass der Verunglückte die die Lowry in Bewegung setzende Kurbelstange losgelassen hat.

Unbestritten ist der Beklagte in Betreff der Eisenbahn, worauf der Unfall sich ereignet hat, als Betriebsunternehmer anzusehen.

Es fragt sich, ob im Uebrigen die Voraussetzungen des vom Berufungsrichter für anwendbar erklärten § 1 des Reichsgesetzes vom 7. Juni 1871 vorliegen.

In dieser Beziehung kann man zunächst geltend machen, dass ein Eisenbahnbetrieb im Sinne dieses § 1 nur dann vorliege, wenn die Beförderung des Transportmittels auf der Bahn durch Dampfkraft stattfinde, dass daher der § 1 keine Anwendung finde, wenn die Bewegung wie hier, durch Menschenhand bewirkt worden sei. Allein dieses kann nach der Entstehungsgeschichte des Gesetzes nicht als richtig angesehen werden. In den Motiven zu dem, dem Reichstage von den verbündeten Regierungen vorgelegten Entwurfe des Haftpflichtgesetzes ist nämlich bemerkt, dass der allgemeine Ausdruck „Eisenbahnen" auch die mit Pferden betriebenen Bahnen mit umfassen solle (Reichstagsverhandlungen I. Session 1871 Band 3 p. 71). Im Reichstage ist hiergegen kein Widerspruch erhoben. Es muss also angenommen werden, dass auch nach der Absicht des Reichstags das Gesetz in der in den Motiven angegebenen Weise hat verstanden werden sollen. Dementsprechend ist sowohl von dem Reichsoberhandelsgericht wie von dem Reichsgericht das Gesetz auf Pferdebahnen angewandt worden. [Vergl. Erkenntniss des Reichsoberhandelsgerichts vom 28. November 1876 in der Sammlung der Entscheidungen Band 21 p. 237, Erkenntniss des Reichsgerichts (3. Senat) vom 2. December 1879, in Seuffert's Archiv Band 35, No. 182, Entscheidungen des Reichsgerichts [Band 2 p. 8 und 9 p. 38 ff.] Der Ausdruck „Eisenbahn" in dem § 1 cit. setzt hiernach nicht die Anwendung des Dampfes als Betriebskraft voraus, vielmehr erscheint die Art der Betriebskraft, durch welche ein Transportmittel auf der Eisenbahn in Bewegung gesetzt wird, für die Anwendung des § 1 cit. nicht erheblich. Es trifft also auch, wenn die Bewegung durch Menschenhand erfolgt, die Vorschrift dieses § 1 zu, falls im Uebrigen die Voraussetzungen desselben vorhanden sind.

Eben so wenig kann der Zweck, zu welchem die Fahrt der Lowry, als der Unfall eintrat, vorgenommen wurde, Bedenken gegen die Anwendbarkeit des § 1 erregen. Es ist bereits von dem Reichsgericht bei der Anwendung des Haftpflichtgesetzes auf sogenannte Arbeitsbahnen wiederholt ausgesprochen, dass es für die Anwendbarkeit des Gesetzes nicht darauf ankommt, ob es sich um ein zur allgemeinen Benutzung bestimmtes Transportunternehmen handle; dass vielmehr die Voraussetzungen des Gesetzes durch den Umstand nicht ausgeschlossen würden, dass auf dem Schienengeleise nur für den einzelnen Unternehmer ein Transport stattfände. [Vergl. Entscheidungen des Reichsgerichts in Civilsachen Band 1 p. 247 ff., Band 2 p. 48 ff., Seuffert's Archiv Band 35 No. 288.] Auch setzt das Gesetz vom 7. Juni 1871 nicht voraus, dass wenn eine Tödtung oder Verletzung durch Ueberfahren stattfindet, die betreffende Tour, bei welcher der Unfall sich ereignet hat, zum Zwecke eines Transports unternommen worden sein müsse, wie es denn nicht zweifelhaft sein kann, dass das Gesetz Anwendung findet, wenn Jemand von einer einzelnen Locomotive, die leere Wagen von einer anderen Station abholen soll, überfahren wird.

Uebrigens stellt der Berufungsrichter fest, dass hier eine Beförderung von Personen, nämlich des Bahnmeisters und der vier Arbeiter auf der Lowry stattgefunden habe.

Das Gesetz vom 7. Juni 1871 ist allerdings nach der Rechtsprechung des Reichsgerichts nur dann anzuwenden, wenn der Unfall mit den dem Eisenbahnbetrieb eigenthümlichen Gefahren im Zusammenhang steht. Dies ist aber nicht so zu verstehen, dass die Anwendung des Gesetzes ausgeschlossen sei, wenn auch bei anderen Unternehmungen ähnliche Unfälle vorkommen oder durch ähnliche Veranlassungen ein Unfall herbeigeführt werden kann. Ebensowenig ist es für die Anwendung des Gesetzes erforderlich, dass die Benutzung eines Schienengeleises durch Beförderungsmittel in demselben Masse gefahrvoll sei, wie der Betrieb der öffentlichen Bahnen vermittelst Dampfkraft; es genügt vielmehr, dass im Wesentlichen gleichartige Gefahren vorhanden sind, wie solches schon insofern aus den Motiven des Gesetzes folgt, als dasselbe hiernach auch auf Pferdebahnen Anwendung findet (cfr. Seuffert's Archiv Band 35 p. 182). Von diesem Gesichtspunkt aus ist der vorliegende Fall mit Recht dem erwähnten Gesetze unterworfen. Denn bei der verhältnissmässig raschen Fahrt einer Lowry auf dem Schienengeleise, bei welcher ein Ausweichen der Wagen nicht möglich ist, kann, wie schon der vorliegende Fall beweist, in ähnlicher Weise, wie bei dem Dampfbetrieb der Bahn, ein Unfall durch Ueberfahren eintreten. Wenn der Revisionskläger behauptet hat, dass der Betrieb mit einer Lowry ein ungefährlicher sei, so kann dieses dem vorliegenden Fall gegenüber nur den Sinn haben, es seien keine grossen Gefahren damit verbunden. Wie bemerkt, greift die Vorschrift des § 1 cit. aber auch dann Platz, wenn nur ähnliche Gefahren, wie bei den mit Dampf betriebenen Eisenbahnen, bei der Benutzung einer anderen Kraft zur Bewegung von Transportmiteln auf einem Schienengeleise obwalten. Es ist nicht erforderlich, dass diese letzteren Unternehmungen den öffentlichen mit Dampf betriebenen Eisenbahnen in Betreff der Gefährlichkeit im Wesentlichen gleichstehen.

Die Revision des Beklagten ist demnach nicht begründet.

2. Der Ehemann einer bei dem Betriebe einer Eisenbahn verunglückten Frau hat nach einer Entscheidung des 5. Civilsenats des Reichsgerichts vom 5. Januar 1881 keinen Anspruch auf Entschädigung wider die Eisenbahngesellschaft.

Die Ehefrau S. kam bei einem Eisenbahnunfall ums Leben. Die Eisenbahngesellschaft erstattete die Kosten der Beerdigung, lehnte aber weitergehende Entschädigungsansprüche des Ehemannes ab, da nach dem § 3 Abs. 1 des Haftpflichtgesetzes im Falle einer Tödtung nur denjenigen Personen Entschädigung zu gewähren sei, zu deren Unterhalt der Getödtete zur Zeit des Todes vermöge Gesetzes verpflichtet gewesen und der Ehemann zu diesen Personen nicht gehöre. S. verlangte dagegen Ersatz für den ihm durch den Tod seiner Frau in seiner Wirthschaft und in seinem Gewerbebetrieb entstandenen Schaden, indem er sich auf den § 25 des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 und mit Rücksicht darauf, dass der Unfall durch die Schuld eines Locomotivführers herbeigeführt sei, auf die Bestimmungen des Allg. Preuss. Landrechts berief. — Das Kammergericht sah den Anspruch des Klägers nach dem § 25 des Eisenbahngesetzes als begründet an und verurtheilte die Eisenbahngesellschaft für eine gewisse Zeit zur Zahlung einer jährlichen Rente. Das Reichsgericht hob aber auf die Revision der Eisenbahngesellschaft in dem erwähnten Urtheil dieses Erkenntniss auf und wies die Klage ab, indem in den Gründen ausgeführt wurde: Bei einer widerrechtlichen Tödtung habe weder nach gemeinem Recht noch nach dem Preuss. Landrecht — abgesehen von den Kur- und Beerdigungskosten — der Ehemann als solcher einen Entschädigungsanspruch. Die gemeinrechtliche Praxis gewähre, wenigstens nach der vorherrschenden Ansicht, im Falle einer widerrechtlichen Tödtung nur den unversorgten Kindern und der Wittwe des Getödteten, wenn sie durch die Tödtung ihres Versorgers beraubt würden, ein Recht auf standesmässigen Unterhalt gegen den Schuldigen. Ebenfalls hätten nach dem Preuss. Landrecht in einem solchen Falle nur die Wittwe und die Kinder des Getödteten, sowie diejenigen Personen, welche nach den Vorschriften der Gesetze Unterhalt von dem Getödteten zu fordern berechtigt gewesen wären, einen Anspruch auf Unterhalt beziehungsweise Erziehung und Ausstattung gegen den Schuldigen. Es sei nicht anzunehmen, dass das Eisenbahngesetz bei der Frage, in welchem Umfange der durch einen Eisenbahnunfall zu erstattende Schaden zu ersetzen sei, weiter als die Vorschriften des Civilrechts habe gehen wollen, um so weniger, als auch die neueren Deutschen Gesetze und Gesetzentwürfe den Kreis der Entschädigungsberechtigten bei einer widerrechtlichen Tödtung nicht wesentlich über die gemeinrechtliche Praxis und die Vorschriften des Landrechts hinaus erweitert hätten.

Berechnung der Fahrgeschwindigkeit vom Eisenbahnzuge aus.

Für den Eisenbahntechniker ist es nicht selten von Interesse, zu wissen, mit welcher Geschwindigkeit sich die Locomotive oder der Bahnzug, auf dem er sich befindet, in einem gegebenen Zeitpunkte bewegt. Zur Bestimmung dieser Geschwindigkeit enthält der „Kalender für Eisenbahntechniker" von Heusinger von Waldegg eine Tabelle zur „schnellen Berechnung der Fahrgeschwindigkeiten von Locomotiven" nach zwei verschiedenen

Methoden. Es ist nämlich entweder der Durchmesser des Locomotivtriebrades als bekannt angenommen und die Radumdrehungen oder Doppelhübe in der Minute werden gezählt, — oder man hat die Anzahl der in der Minute passirten Telegraphenstangen zu zählen, deren Entfernung von einander bekannt sein muss. Für die hiernach erhaltenen Angaben ist die Zahl der in der Stunde durchfahrenen Kilometer alsdann aus der Tabelle direct zu entnehmen.

Einen anderen bequemen und wohl sicheren Anhalt für die Bestimmung der Zuggeschwindigkeiten geben die Schläge, welche die Räder der Fahrzeuge beim Uebergehen von der einen auf die andere Schiene bewirken und welche im Innern der Wagen in der Regel in dem bekannten deutlichen Rhythmus wahrnehmbar sind. Auf der Locomotive pflegen diese Schläge bei gut unterstopften Geleisen freilich wegen der bedeutenden Schwankungen und des grossen Geräusches minder deutlich bemerkbar zu sein. — Kennt man nun die Länge der Schienen, so ergiebt sich die Länge der in einer bestimmten Zeit durchfahrenen Strecke in einfachster Weise.

Besonders practisch gestaltet sich die Berechnung, wenn die Frage dahin präcisirt wird: „Wie viel Secunden lang muss man die Schläge zählen, damit die Zahl der gezählten Schläge direct die Anzahl der in der Stunde durchfahrenen Kilometer angiebt?" Aus einer kurzen, in dem „Wochenblatt für Architecten und Ingenieure" durchgeführten Berechnung ergiebt sich als Antwort auf diese Frage, dass die Schläge während einer Zeitdauer von 3,6 . l Secunden gezählt werden müssen, wobei l die Länge der auf der betreffenden Strecke liegenden Schienen bezeichnet. Ist die Schienenlänge beispielsweise 7,5 m, so hat man die Schläge während eines Zeitraumes von 3,6 . 7,5 = 27 Secunden nach dem Secundenzeiger abzuzählen und die Zahl der Schläge ist alsdann zugleich die Kilometerzahl, welche während des Zählens in der Stunde durchfahren wurde. Das Verfahren ist einfach und bequem, da die Länge der Schienen auf den eigenen Strecken bekannt ist und auf fremden Strecken leicht in Erfahrung gebracht oder auf den Bahnhöfen gemessen bezw. durch Abschreiten ermittelt werden kann.

Die Production und der Verbrauch von Kohlen in der Welt.

Unter den Gütern, welche von allen Menschen und in allen Ländern in grösseren oder geringeren Mengen verbraucht werden, nehmen heutzutage die Kohlen, Eisen und die Textilstoffe entschieden mit die erste Stelle ein. Sie sind auf den grossen Productionsstätten und den Lagerplätzen des Welthandels in gewaltigen Massen aufgestapelt und repräsentiren colossale Werthe. Der Einfluss, welchen die Bewegungen in der Erzeugung und dem Verbrauch dieser Artikel auf das Erwerbsleben aller Culturnationen ausüben, ist für die Beurtheilung der allgemeinen wirthschaftlichen Lage massgebend und bestimmend geworden.

Mit Recht wendet deshalb die Statistik diesen Productionszweigen ihr besonderes Interesse zu; leider ist ihr Streben aber heute noch nicht von dem wünschenswerthen Erfolg begleitet gewesen: es fehlt die Einheitlichkeit in den statistischen Erhebungen der verschiedenen Länder, ja vielfach sind gar noch Lücken vorhanden, wo dann die Schätzung helfen muss. Bei dieser Sachlage ist es eine gleich verdienstvolle wie mühsame Arbeit, welcher sich seit mehreren Jahren Herr Prof. Dr. F. X. v. Neumann-Spallart in Wien unterzieht, indem er in seinen „Uebersichten über Production, Verkehr und Handel in der Weltwirthschaft" (Stuttgart, Jul. Maier) alle wichtigeren Erscheinungen auf diesen Gebieten Revue passiren lässt. Die Bedeutung der Neumann-schen Arbeiten wächst noch durch den Umstand, dass dieser Statistiker die glückliche Gabe besitzt, seine Besprechungen anziehend zu gestalten, was bei Beherrschung von Zahlenmassen nicht leicht ist.

Der Verfasser verfolgt in dem genannten Werke die Entwickelung jener drei Artikel und findet für den Zeitraum von 1865 bis 1873 ein rasches Anwachsen dieser Grundlagen der modernen Cultur und die erfreuliche Thatsache, dass in allen wichtigen Gruppen der industriellen Production der relative Consum stieg, also die Menschen durchschnittlich zu einer erweiterten Befriedigung ihrer Bedürfnisse gelangten. Die Krise des Jahres 1873 bewirkte in den meisten Beziehungen einen Rückschlag, welcher sich über die ganze civilisirte Welt erstreckte. Erst in den letzten Monaten des Jahres 1879 lassen sich Anzeichen erkennen, welche auf eine Beendigung der schweren Krise zu schliessen gestatten. Die Production der Kohle hat in einer verhältnissmässig kurzen Zeit einen rapiden Aufschwung genommen. England, welches zuerst den Werth dieses Brennstoffes zu schätzen verstand, erzeugte im Jahre 1660 nur etwa 2¼ Millionen, im Anfange des 18. Jahrhunderts nur etwas mehr als 2⅓ Millionen, im Jahre 1860 schon mehr als 83½ Millionen Tonnen und fördert heute 137 Millionen Tonnen zu Tage. In Frankreich wurden im Jahre 1787 nur 211 000 t, im Jahre 1860 aber 8 Millionen und im Jahre 1878 mehr als 17 Millionen Tonnen Kohle dem Schosse der Erde entrissen. In den Vereinigten Staaten betrug die Kohlenförderung im Jahre 1830 1,3 Millionen Grosstonnen, im Jahre 1840 etwas über 3 Millionen, im Jahre 1860 15,2 Millionen und 1877 54,3 Millionen Grosstonnen.

Die Kohlenausbeute derjenigen Länder, welche etwa 97 pCt. aller zum Verbrauche gelangenden Kohlen der ganzen Erde liefern, stellt sich seit dem Jahre 1860 in folgender Weise:

(in Millionen metr. Tonnen zu 1 000 kg)

	1860	1866	1872	1873	1874	1875	1876	1877
Grossbritannien . .	85,4	103,1	125,5	129,0	127,1	133,9	135,4	136,8
Deutschland	12,3	28,2	42,3	46,1	46,6	47,8	49,5	48,2
Vereinigte Staaten .	15,2	22,1	45,7	51,3	48,6	48,3	49,8	55,2
Frankreich	8,3	12,3	15,9	17,5	17,0	16,9	17,0	16,8
Belgien	9,6	12,8	15,6	15,8	14,7	15,0	14,3	13,9
Oesterreich-Ungarn .	3,5	4.9	10,4	11,9	12,3	12,8	13,4	13,6
	134,3	183,4	255,4	271,6	266,3	274,7	279,4	284,5

Die Kohlenproduction der ganzen Erde betrug:

im Jahre 1860 etwa 136,0 Millionen metrische Tonnen,
„ „ 1868 „ 185,1 „ „ „
„ „ 1872 „ 260,0 „ „ „
„ „ 1874 „ 274,3 „ „ „
„ „ 1876 „ 287,4 „ „ „
„ „ 1877 „ 294,0 „ „ „
„ „ 1878 „ 290,0 „ „ „

Gegenüber dieser raschen Zunahme der Kohlenförderung ist die seit einiger Zeit viel erörterte Frage von actuellem Interesse: ob und wann der Kohlenvorrath der Erde wohl erschöpft sein dürfte. Auf Grund eingehender Forschungen gelangt man indessen in dieser Beziehung zu der beruhigenden Ueberzeugung, dass die bisweilen ausgesprochenen Besorgnisse auf Uebertreibung beruhen. Lassen sich in der Zukunft die Transportkosten so weit herabsetzen, dass die unermesslichen Vorräthe von Kohlen, welche in Nordamerika, Ostasien und Australien bereits entdeckt sind, dem Europäischen Bedarf zugeführt werden können, so ist für Jahrhunderte hinaus jeder Kohlennoth vorgebeugt. Als Anhaltspunkt zur Beurtheilung dieser Ansicht sei erwähnt, dass die Ausdehnung der Kohlenfelder veranschlagt wird:

in China . . . . auf 200 000 Engl. Quadratmeilen,
„ Nordamerika . . . . „ 193 870 „ „
„ Ostindien . . . . . . „ 35 000 „ „
„ Grossbritannien u. Irland „ 9 000 „ „
„ Deutschland . . . . . „ 3 600 „ „
„ Frankreich . . . . . „ 1 800 „ „
„ Belgien . . . . „ 900 „ „

Namentlich sind es die Agriculturländer des Ostens, welche noch ungeheure Schätze dieser Art unerschlossen aufbewahren. In Russland allein sind im Donetzbecken, welches einen Raum von 27 312 qkm einnimmt und nur dem Kohlenbassin Nordamerikas nachsteht, etwa 8 271 Millionen Kubikmeter Steinkohlen und Anthracit vorhanden, welche gegen 10 000 Millionen Tonnen enthalten sollen. Ausserhalb Europas besitzt China unermessliche Lagerstätten von Kohlen und zwar ganz vorzüglicher Qualität. In Japan sind in 15 von denjenigen 38 Ken oder Fu, in welche das Land eingetheilt wird, Kohlenfelder erschlossen und insbesondere hat in Yesso das Iskoharifeld (2 400 qm) und Iwakifeld (700 qm) schon jetzt eine grosse Bedeutung. Auch Ostindien kann seinen Bedarf für Jahrhunderte decken. In Bengalen und den Centralprovinzen erstrecken sich die Kohlenflötze über eine Fläche von 35 000 Englischen Quadratmeilen. In dem Hauptflötze der Kaimakahügel und demjenigen des Thales von Damuda sollen 14 000 Millionen Tonnen Kohlen zu erbeuten sein und in dem Kohlenrevier von Chanda sind schon heute 40 Millionen Tonnen Kohle aufgeschlossen. In Amerika fallen die oben als flötzführend angegebenen 193 870 Quadratmeilen auf die Vereinigten Staaten allein und in Australien wird schon jetzt ein namhafter Kohlenbau betrieben, in Neusüdwales, in Queensland, Tasmanien und Neuseeland.

Der Kohlenverbrauch ist am grössten in dem industriellen England; dann folgen Belgien und erst in weiten Zwischenräumen die übrigen Länder. Es verbrauchten nämlich:

	(Millionen	metr.	Tonnen)
	1865	1874	1877
Grossbritannien . .	90,4	112,9	121,3
Belgien	7,6	10,3	10,5
Vereinigte Staaten .	18,8	45,2	49,7
Deutschland	26,6	46,3	47,6
Frankreich	17,7	23,0	23,8
Oesterreich-Ungarn .	5,0	11,7	12,3

oder auf den Kopf der Bevölkerung

		metr. Tonnen	
Grossbritannien . .	$3,_{092}$	$3,_{558}$	$3,_{626}$
Belgien	$1,_{577}$	$2,_{040}$	$1,_{963}$
Vereinigte Staaten .	$0,_{598}$	$1,_{162}$	$1,_{064}$
Deutschland	$0,_{730}$	$1,_{129}$	$1,_{114}$
Frankreich	$0,_{470}$	$0,_{638}$	$0,_{646}$
Oesterreich-Ungarn .	$0,_{139}$	$0,_{327}$	$0,_{330}$

Von dem Gesammtconsum entfiel in England in den Jahren 1869—1872 ungefähr ein Drittel auf die Eisenindustrie, mehr als

ein Fünftel auf die übrigen Grossindustrien, mehr als ein Sechstel auf die Haushaltungen und der Rest auf Gas-, Wasser- und Bergwerke, auf Dampfschiffe und Eisenbahnen. In Frankreich verbrauchten im Jahre 1872 die Hüttenwerke, Industrien, Gasfabriken u. s. w. zusammen 72 pCt., die Haushaltungen etwa 13 pCt., die Verkehrsanstalten 10 pCt. und die Bergwerke 4 pCt. der gesammten Menge.

Die ausserordentliche Vermehrung der Kohlenproduction in den Jahren 1872—1873 war auffallender Weise von einer namhaften Preiserhöhung begleitet. Diese Erscheinung erklärt sich indessen dadurch, dass das tonangebende Productionsgebiet Grossbritannien in jenen Jahren unter ungewöhnlichen Uebelständen von Arbeiterstreiks und Lohnerhöhungen zu leiden hatte. Im Jahre 1874 begann dann in England ein rapides Sinken der Kohlenpreise, welches sich von dort allmälig allgemein verbreitete. Auf dem Londoner Kohlenmarkte notirten beispielsweise beste Newcastle-Wallsend-Kohlen während der letzten zehn Jahre pro Tonne:

im Jahre 1870	17 s.	8 d.		Ende 1875	25 s.	11 d.
„ „ 1871	19 „	7 „		„ 1876	20 „	1 „
„ „ 1872	25 „	5 „		„ 1877	19 „	11 „
„ „ 1873	46 „	7 „		„ 1878	19 „	— „
Ende 1874	31 „	2 „		„ 1879	17 „	— „

Eine ähnliche Preisbewegung zeigt sich in den Vereinigten Staaten, wo die Tonne Kohlen galt:

	Dollar (Gold)		Dollar (Gold)
im Jahre 1869	3,85	im Jahre 1874	4,00
„ „ 1870	3,82	„ „ 1875	3,81
„ „ 1871	4,00	„ „ 1876	3,47
„ „ 1872	3,32	„ „ 1877	2,37
„ „ 1873	3,75	„ „ 1878	3,12

In Deutschland betrugen die Preise der Steinkohlen pro Tonne:

	ℳ		ℳ
im Jahre 1870	5,92	im Jahre 1875	7,62
„ „ 1871	7,04	„ „ 1876	6,58
„ „ 1872	8,64	„ „ 1877	5,70
„ „ 1873	10,94	„ „ 1878	5,26
„ „ 1874	10,56		

Der Kohlenbergbau giebt einem Heere von mehr als 1 100 000 Menschen täglich Erwerb und Lebensunterhalt. So waren im Jahre 1876 in den Gruben von England 514 500, von Deutschland 210 000, von Frankreich 97 000, von Belgien 101 000, von Amerika über 100 000 und von Oesterreich 63 000 Arbeiter bei der Förderung von Kohle beschäftigt. (Glückauf.)

Brennmaterialien-Frequenz der Stadt Berlin im Jahr 1880.

No.	Benennung der Eisenbahnen etc.	Steinkohlen und Coaks						Braunkohlen		
		Englische	Ruhr-	Zwickauer	Ober-Schlesische	Nieder-Schlesische	in Summa	Böhmische	Preussische	in Summa
		in Tonnen (1 t = 1 000 kg)								
	I. Empfang.									
1	Königlich Niederschlesisch-Märkische	—	—	—	644 111	126 479	770 590	—	2 461	2 461
2	„ Ostbahn	21	—	—	120	—	141	101	41	142
3	Berlin-Görlitzer	—	—	4 110	104 454	21 920	130 484	49 631	83 385	133 016
4	„ -Anhalter	—	—	10 138	—	—	10 138	113 883	59 824	173 707
5	„ -Blankenheimer	—	10	5	—	—	15	—	20	20
6	„ -Dresdener	—	—	380	—	—	380	45 551	1 942	47 493
7	„ -Potsdamer	—	68 595	—	—	—	68 595	—	—	—
8	„ -Lehrter	—	22 243	—	—	—	22 243	—	317	317
9	„ -Hamburger	—	—	—	—	—	—	—	1 898	1 898
10	„ -Stettiner	10	—	—	4 649	—	4 659	—	—	—
11	Berliner Nordbahn	10	—	—	—	—	10	—	—	—
12	Wasserstrassen	114 310	283	—	99	—	114 692	4 422	9 036	1 3458
	Summa Empfang	114 351	91 131	14 633	753 433	148 399	1 121 947	213 588	158 924	372 512
	II. Versand.									
1	Königlich Niederschlesisch-Märkische	—	—	—	149	205	354	3 530	494	4 024
2	„ Ostbahn	—	166	10	—	—	176	1 764	—	1 764
3	Berlin-Görlitzer	10	40	80	172	62	364	468	1 261	1 729
4	„ -Anhalter	—	—	61	720	97	878	10	10	20
5	„ -Blankenheimer	—	—	—	4 582	6 756	11 338	252	—	252
6	„ -Dresdener	—	—	—	99	—	99	—	26	26
7	„ -Potsdamer	130	—	—	15 046	160	15 336	14 260	160	14 420
8	„ -Lehrter	—	992	—	4 969	2 459	8 420	2 992	—	2 992
9	„ -Hamburger	—	7 356	—	11 350	650	19 356	10 534	1 343	11 877
10	„ -Stettiner	—	20	—	—	—	20	17 029	90	17 119
11	Berliner Nordbahn	—	230	—	5 643	1 552	7 425	7 770	1 452	9 222
12	Wasserstrassen	4 331	—	192	2 204	275	7 002	1 004	255	1 259
	Summa Versand	4 471	8 804	343	44 934	12 216	70 768	59 613	5 091	64 704
	Bleiben im Jahre 1880 in Berlin	109 880	82 327	14 290	708 499	136 183	1 051 179	153 975	153 833	307 808
	Im Jahre 1879 blieben in Berlin	92 077	70 887	8 075	651 845	91 185	914 069	168 811	120 041	288 852
	Mithin im Jahre 1880 gegen das Jahr 1879	+ 17 803	+ 11 440	+ 6 215	+ 56 654	+ 44 998	+ 137 110	— 14 836	+ 33 792	+ 18 956

Eisenbahnbauten in Nordamerika.

Das vergangene Jahr hat, wie wir dem „Railway Age" entnehmen, dazu beigetragen, die Ausdehnung der Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten beträchtlich zu vermehren. Von 86 495 Englischen Meilen ist das Eisenbahnnetz bis auf 93 704 Meilen gewachsen, hat also um 7 209 Meilen zugenommen. Es übersteigt diese Ziffer alle seit 1871 beobachteten jährlichen Zunahmen. In diesem letzteren Jahre nämlich, welches den Höhepunkt des verflossenen Decenniums einnimmt, waren 7 379 Meilen neuer Eisenbahnen hinzugetreten; darauf war die jährliche Zunahme in Folge der eingetretenen Handelskrisis schnell bis auf 1 712 Meilen im Jahre 1874 herabgegangen, um dann wieder allmälig zu steigen. Im Jahre 1879 traten wieder 4 721 Meilen hinzu. Die Zunahme pro 1880 vertheilt sich auf 234 verschiedene Eisenbahnnetze, sowie auf 42 verschiedene Staaten und Territorien, wobei von der Gesammtzahl der Vereinigten Staaten allein der Bundesstaat Mississippi, sowie die Territorien von Idaho, Wyoming und die Indianergebiete leer ausgehen. Der grösste Theil kommt auf Dacota, wo 680 Meilen neuer Linien gezählt werden; alsdann folgen Texas mit 659 Meilen, Ohio mit 525 Meilen, Neu-Mexico mit 519 Meilen, Jowa mit 445 Meilen, Colorado mit 401 Meilen, Nebraska mit 385 Meilen, sowie Illinois und Kansas je mit etwa 340 Meilen. Im Gegensatze dazu ist die Zunahme der Eisenbahnlinien in den östlichen Staaten verhältnissmässig gering. Der Eisenbahnbau wendet sich noch immer mit Macht jenen Grenzstaaten zu, welche vor wenigen Jahren kaum gekannt waren und wo sich in kurzer Zeit eine grosse Menge bedeutender und comfortabler Städte, sowie eine starke Bevölkerung der weiten Gebiete zeigen werden. Vorläufig hält somit in den Vereinigten Staaten das Bedürfniss nach neuen Eisenbahnlinien noch genau Schritt mit der Ausführung derselben. Für das laufende Jahr schätzt man die neuen Linien auf etwa 10 000 Meilen oder 16 000 km, also auf ein Mass, welches etwa die Hälfte der heutigen Deutschen Eisenbahnen ausmacht! Wenn man bedenkt, dass Deutschland den Zeitraum von 1867—1879, also 12 Jahre, zur Erreichung eines ähnlichen Zuwachses zu seinem Eisenbahnnetze gebrauchte, dann kann man sich ungefähr eine Vorstellung davon machen, in welchem Grade jenseits des Oceans Capitalkraft, Unternehmungsgeist und Industriethätigkeit zur Zeit sich concentriren.

F. W.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Wien, 7. Februar. (Gebührenäquivalent. Staatseisenbahnbetrieb. Leobersdorf-Ebenfurt. Galizische Transversalbahn. Tarifpolitik. Kremsthalbahn. Szahlender's und Engelhard's Vorträge. Forst- und Bahnbetrieb. Unfälle im I. Semester 1880. Cours-Notiz.)

Das Gebührenäquivalent ist wohl nur eine specifisch Oesterreichische Erfindung. Ein nicht fiscalisch construirtes Gehirn begreift nicht, mit welcher Berechtigung der Staat deshalb eine besondere Steuer von dem unbeweglichen und von einem gewissen beweglichen Vermögen fordert, weil dasselbe innerhalb 10 Jahren keine Besitzveränderung erfahren hat. Der Staat, als das Prototyp des Bleibenden, sollte doch gerade die Stabilität des Besitzes würdigen, wenn nicht gar durch Prämien auszeichnen. Die längere Dauer des Besitzes verbürgt in der Regel auch dessen bessere Ausnützung. Güter der sog. todten Hand könnten ausnahmsweise einer höheren Steuer unterzogen werden, wenn die von derselben versteuerten Einnahmen kleiner sind, als die von den benachbarten Liegenschaften mit ähnlichen Bonitätsverhältnissen. Nach dem Oesterreichischen Gesetze soll das Gebührenäquivalent einen Ersatz für den Gebührenentgang in Folge des Aufhörens der gebührenpflichtigen Eigenthumsübertragungen bilden. Dieses Motiv sollte aber für Eisenbahnen gar nicht zur Anwendung kommen. Das Vermögen derselben wird ja doch durch Actien und Prioritäten repräsentirt; der ganze Immobiliarwerth der Eisenbahnen ist also mobilisirt und bezieht der Staat ohnehin hiervon die Uebertragungsgebühren, da der Umsatz von Eisenbahneffecten unter Lebenden und von Todeswegen täglich stattfindet und speciell durch die noch einzuführende Börsensteuer getroffen werden soll. Der Staat hebt also für Vermögensübertragungen an Eisenbahnen die Gebühren u. z. des leichteren und häufigeren Umsatzes wegen in einem solchen Ausmasse ein, wie bei keinem anderen Vermögensobject. Die Bahnverwaltungen sollten die erforderlichen Schritte einleiten, um die gesetzliche Aufhebung dieser ganz ungerechtfertigten Steuer zu erwirken. Dieselbe ist durch die in dieser Zeitung bereits erwähnte Höhe des 400 bis 1 000fachen der Grund- und Gebäudesteuer anderen äquivalentpflichtigeren Liegenschaften gegenüber fast monströs zu nennen. Dieser vor etwa 10 Jahren von mehreren Bahnen selbst angeregte Besteuerungsmodus hat sich übrigens noch zweckmässiger als die dem Gebührenpflichtiger freigestellte Fatirung des Grund- und Gebäudewerthes erwiesen, da derselbe von den Finanzbehörden meistentheils zu gering angesehen und nach ihrem Ermessen enorm erhöht wurde, so dass fast über jedes Object Collisionen sowie endlose Beschwerden und Klagen stattfanden, welchen nun durch des Steuervielfache allerdings ein Ende gemacht wurde.

Das Capitel „Staatseisenbahnbetrieb“ wurde im Oesterreichischen Budgetausschusse berathen. Ein Abgeordneter bringt die Höhe der allgemeinen Verwaltungskosten der Südwestlichen Staatsbahnen (Leobersdorf-St. Pölten) zur Sprache Er erwähnt, dass dieselben mehr als 15 pCt. der Einnahmen betragen. Der Specialreferent Abg. Dr. Schaup giebt zu, dass bei dieser Bahn zu viele und zu gut bezahlte Leute angestellt seien. Er beantrage selbst einen Abstrich von 30 000 fl. und ist überzeugt, dass noch mehr erspart werden könne. Handelsminister Freiherr v. Pino erklärt, dass er Alles aufbieten werde, weitere Ersparungen zu erzielen. Er sucht aus Vergleichen der Betriebskosten dieser Bahn mit denen der Albrechtbahn, der Mährisch-Schlesischen Nordbahn und der Ungarischen Westbahn den Nachweis zu liefern, dass die Bahn eigentlich sehr wohlfeil administrirt werde. Hierüber wird von demselben Abgeordneten bemerkt, dass dieser Vergleich nicht stimme, da nur ein Vergleich mit anderen Staatsbahnen zulässig wäre, nicht aber ein Vergleich mit Privatbahnen; bei den übrigen Staatsbahnen stellen sich aber die Verwaltungskosten viel niedriger. So z. B. bei der Dniesterbahn auf 30000 fl., während sie hier 45 000 fl. betragen. Er beantragt, 35 000 fl. ins Ordinarium und 10 000 fl. ins Extraordinarium einzustellen, weil er hofft, dass sich dieser Betrag später werde in Ersparung bringen lassen. Handelsminister Baron Pino erklärt, dieser Vergleich stimme nicht, weil die Verwaltung der Dniesterbahn mit der Verwaltung anderer Bahnen verbunden sei. Er wiederholt, dass er hoffe, weitere Ersparungen erzielen zu können. Der gedachte Antrag wird über die Bemerkung des Referenten deshalb zurückgezogen, weil in die allgemeinen Verwaltungskosten der Südwestbahn auch die der Donau-Uferbahn einbezogen sind, und weil, wenn man ins Extraordinarium andere Ausgaben einstellen wollte, als solche für Investitionen, Neubauten u. s. w., die Uebersichtlichkeit des Budgets gestört würde.

Ueber die Linie Leobersdorf-Ebenfurt ist im erwähnten Referate folgender Passus enthalten: Der Budgetausschuss bemerkt ausdrücklich, dass er heuer nicht auf die angeregte Verlängerung der südwestlichen Linien Leobersdorf-Ebenfurt zurückkommt. Er sieht sich dazu weniger durch die Resultate der abgehaltenen Enquête, als durch die ablehnende Haltung Ungarns gegenüber jenen wiederholten Ansprüchen der diesseitigen Reichshälfte in Bezug auf Verkehrsverbindungen veranlasst, welche um so unerwarteter kommen und umsomehr bedauert werden, als sie bei den Mittheilungen bei Gelegenheit der Beschlussfassung über die Arlbergbahn nicht vorausgesetzt wurden. Ein Abgeordneter führt aus, dass gewisse Wiener Kreise von Getreidehändlern sich einer grossen Besorgniss darüber hingeben, dass der Bau dieser Linie Wien schädigen werde. Er sei nicht dieser Ansicht. Für die sehr bedeutende Mühlenindustrie im Wiener Becken ist der Bau dieser Bahn sogar von hoher Wichtigkeit. Zwei Abgeordnete sprachen sich gegen die Aufnahme dieses Passus aus. In Pest habe man nur immer Ein Ziel im Auge: Alles, was das Communicationswesen betrifft, dem Ungarischen Interesse unterzuordnen. Würde der Bau dieser Bahn das Ungarische Interesse schädigen, so würde sich in Ungarn gewiss keine Regierung finden, die sie bauen würde, so wenig als sich eine Ungarische Regierung findet, welche die Linie Sissek-Novi baut. Der Bau der Ebenfurter Linie würde Wien vom grossen Getreidehandel ausschliessen. Man könnte sich vom höheren Standpunkte aus nur dann bestimmt sehen, diese Strecken zu bauen, wenn Ungarn entsprechende Compensationen bieten würde. Es werden grosse Schwierigkeiten der Schifffahrt auf der Donau entgegengestellt, und nur aus dem Grunde, um Wien zu schädigen und Fiume zu einem Centralpunkte des Exportgetreidehandels zu machen. Referent erklärt, es sei reine Gespensterfurcht von Seite der Wiener, wenn sie glauben, dass der Bau dieser kleinen Linie ihnen abträglich sein werde. Bei der Abstimmung wird die Beibehaltung des Passus genehmigt.

Ueber den Bau der Galizischen Transversalbahn wird die Regierung noch im Laufe dieses Sessionsabschnittes eine Gesetzesvorlage einbringen. Die „N. F. P.“ meldet hierüber, dass die Oesterreichische Länderbank dem Handelsministerium ein diesbezügliches Project unterbreitet hat. Hiernach soll der Betrieb aller Linien von Husiatyn bis Saybusch mit dem der Albrecht-, Dniester-, Ungarisch-Galizischen und Tarnow-Leluchower Bahn vereinigt werden. Die Länderbank begehrt für das zum Baue der Transversalbahn zu emittirende Prioritätencapital von der Staatsverwaltung die Zinsengarantie in einem gewissen Ausmasse und hält der Regierung die Ersparnisse gegenüber, welche durch den einheitlichen Betrieb auf allen angeführten Linien erzielt würden. Was die Angelegenheit Stanislau-Husiatyn betrifft, so ist der Termin, bis zu welchem die Lemberg-Czernowitz-Jassybahn laut den mit Minister Kremer getroffenen Abmachungen im Worte war, am 31. Januar abgelaufen. Auf Wunsch des Freiherrn v. Pino ist dieser Termin auf einige Wochen erstreckt worden.

Ueber die Tarifpolitik der Oesterreichischen Staatsbahn schreibt das „Tagblatt“: Dass die Erhöhung der Tarife nicht gleichzeitig eine Steigerung der Einnahmen bei den Eisenbahnen bedeutet, haben diese Transportinstitute erfahren, als sie im Jahre 1876 eine allgemeine Tariferhöhung vornahmen und als dann Jahre hindurch die erhoffte Vermehrung der Einnahmen ausblieb. Eine der Gesellschaften, die Staatsbahn, erfasste jedoch alsbald die Situation und liess schon im vorigen Jahre namhafte Reductionen in den Getreidetarifsätzen des Localverkehres eintreten, deren Wirkung im Verkehre zwischen Ungarn, Wien, Mähren und Böhmen rasch wahrgenommen wurde. Die Staatsbahn bleibt aber auf halbem Wege nicht stehen. Theilweise gezwungen durch das äusserst coulante Vorgehen der Oesterreichischen Nordwestbahn, wird sie jetzt den Concessionstarif einführen. Der Concessionstarif wird sich beziehen auf Baumaterialien mit 0,26 kr. pro 100 kg und km, früher 0,40, 0,34, 0,32 kr. nach der Kilometerdistanz; auf Eisenbahnmaterialien mit 0,21 kr. pro 100 kg und km, früher 0,40, 0,34, 0,32, 0,26 kr.; auf Bausteine mit 0,13 kr. pro 100 kg und km, früher 0,26, 0,24, 0,21 und 0,16 kr.; für die Wagenladungsgüter A und B mit 0,26, 0,21, 0,18, 0,16 kr. nach Distanzen für 100 kg, statt früher 0,40, 0,34, 0,32, 0,26 kr.; für die Güterclasse C mit 0,21 und 0,13 kr. nach Distanzen für 100 kg, früher 0,26, 0,24, 0,21 und 0,16 kr.; für sperrige Güter 0,62 kr. pro 100 kg und km, früher 0,82 kr. Weitgehende Zugeständnisse in den Nebengebühren und Lagergeldern werden in den Concurrenzstrecken zugestanden werden. Auf diese Weise wird der Localverkehr der Staatsbahn hoffentlich eine bedeutende Zunahme und dadurch die Einnahme der Staatsbahn eine Steigerung erfahren.

Die Interessenten der Kremsthalbahn haben in ihrer letzten Versammlung einstimmig beschlossen, eine Zweiglinie von Bad Hall bis Kremsmünster zu erbauen. Sämmtliche Bauern haben sich erklärt, ihren Grund unentgeltlich der Gesellschaft zu überlassen. Zur Deckung der Auslagen für die technischen Vorarbeiten dieser Zweiglinie wurde am Schlusse der Sitzung von den Guts- und Villenbesitzern die erforderliche Summe in Baarem erlegt. Der Bau der Kremsthalbahn bis zur Station Oberrohr ist vollkommen fertig. In der Station Kremsmünster sind bereits die Schienen, so auch die Wechseln gelegt und wird nur zur Vollendung des Oberbaues in beiden Richtungen von Oberrohr und von Kremsmünster ununterbrochen gearbeitet. Die Legung der Eisenconstruction bei Dionysen über die Traun wurde beendet, während die Brücken über die Krems und jene über zwei Mühlgräben bei Nettingsdorf demnächst zur Vollendung gelangen. Am 1. April wird voraussichtlich die ganze Strecke der Krems-

thalbahn dem Verkehr für Personen- und Lastentransporte übergeben.

Ueber die Verstaatlichung der Ersten Siebenbürger Eisenbahn hielt Oberinspector Szahlender dieser Bahn im Budapester Ingenieur- und Architectenverein einen ausgezeichneten Vortrag, welchen wir (nach erfolgter Uebersetzung) wegen seines nicht blos diese specielle, sondern die Verstaatlichungsfrage überhaupt sehr interessant behandelnden Inhaltes in der Vereinszeitung reproduciren werden. Der Vortragende sprach sich für die Verstaatlichung dieser Bahn und gegen deren blosse Inbetriebnahme seitens des Staates mit der Nachweisung aus, dass derselbe auch beim Ablösungscourse von 145 fl. pro Actie noch ein brillantes Geschäft mache.

Im Eisenbahnclub sprach der Redacteur der Eisenbahnzeitung Professor Engelhard über Entwaldung und Hochwasser in ihrer Rückwirkung auf die Eisenbahnen in gewohnter gründlicher und formvollendeter Weise; dieser Vortrag wird in der Vereinszeitung unverkürzt erscheinen, daher wir uns des unvollständigen Auszuges enthalten, um uns nur dem Wunsche des Clubpräsidenten anzuschliessen, dass die vielfachen literarischen und pädagogischen Arbeiten, sowie die ausgezeichnete Pflege, welche Prof. Engelhard dem Cluborgan zuwendet, ihn seiner ausgesprochenen Befürchtung gemäss nicht verhindern mögen, die Fachgenossen mit seinen Vorträgen zu erfreuen.

Inwiefern vermag der Forstmann auf die Sicherheit und Rentabilität des Bahnbetriebes einzuwirken? betitelte sich ein schon früher im Club abgehaltener Vortrag, welcher bei der hohen Wichtigkeit des Gegenstandes nachstehend aus der „N. F. P." reproducirt wird. Professor Dr. v. Seckendorf erörterte die Wechselbeziehungen zwischen Eisenbahn und Wald, wies darauf hin, dass durch die Bahnen das gefürchtete Gespenst der Holznoth beschworen, ein vortheilhafter Ausgleich zwischen Mangel und Ueberfluss hergestellt und somit eine Verwerthung des Holzes in vielen Gegenden zulässig ist, wo früher das werthvollste Nutzholz auf dem Stocke verfaulte. Welche Holzquantitäten von den Bahnen selbst verbraucht werden, erhellt aus den Angaben, wonach, abgesehen von dem Holze für Waggons, Telegraphenstangen, Stations- und Wärterhäuser etc., für Schwellen in Oesterreich allein circa 960 000 Festmeter Holz erforderlich sind. Unter Voraussetzung eines Zuwachses von 3,5 Festmetern pro Jahr und Hectar bedarf man also für eine nachhaltige Schwellenlieferung einer Gesammtwaldfläche von circa 270 000 Hectaren, von der etwa die Hälfte auf Eichen, ein Drittel auf Lärchen und der Rest auf andere Holzarten entfällt. Ganz Europa beansprucht, rund genommen, die zehnfache Summe, also etwa 2,7 Millionen Hectaren, daher ein Areal, welches der gesammten, im Kataster als Waldboden aufgeführten Fläche der Kronländer Schlesien, Nieder- und Oberösterreich, Salzburg und Tyrol gleichkommt. Den Bahngesellschaften werden durch den Holztransport alljährlich grosse Summen zugeführt. Als Beispiel wurde der Holztransport auf der Kaiser Ferdinands Nordbahn in den letzten zehn Jahren angeführt, welche Bahn in dem genannten Zeitraume eine Holzmasse von rund 32,3 Millionen Zollcentnern verfrachtete. In sachgemässer Weise wurden die Folgen der Entwaldung im Gebirge beschrieben, die hierdurch entstandenen Wildwässer in ihrem Wesen und die Art ihrer Verheerungen geschildert und bewiesen, dass eine rationelle Flussregulirung nicht früher durchgeführt werden könne, bevor nicht die Quelle des Uebels behoben, nämlich die Wildbäche an ihrem Ursprunge verbaut und ihre Aufnahmsbecken bewaldet werden. Das seien Arbeiten, die nur vom Staate ausgeführt werden können, da nur dieser in der Lage ist, dieselben rationell und somit erfolgreich in die Hand zu nehmen. Hierzu sei er umsomehr verpflichtet, als durch die Verbauung der Wildbäche und die Wiederaufforstung der Gebirge nicht nur der Gebirgsboden befestigt, die Wildbäche in nutzbare Gebirgswässer umgewandelt, der Wasserreichthum der Quellen gehoben, eine rationelle Flusscorrection möglich, der Fortbestand einer grossen Anzahl von bisher gefährdeten Dörfern und Städten garantirt und der Verkehr auf Wegen, Strassen und Bahnen gesichert, sondern auch dem öconomischen und geistigen Verfall unserer Gebirgsbewohner vorgebeugt und grosse Flächen bisher sterilen Bodens in ertragreiches Culturland übergeführt werden können. Mit der Aufforstung der Gebirge werde aber auch gleichzeitig eine weitere den Bahnen drohende Gefahr, nämlich jene durch Lawinen, vermindert, wenn nicht behoben, indem der Wald die Entstehung der Lawinen verhindert. Endlich wurden noch jene Arbeiten hervorgehoben, welche der Forstmann am Bahnkörper selbst vorzunehmen hat, nämlich die Bepflanzung der Dammböschungen. Durch diese Bepflanzung werde nicht nur der Boden befestigt, sondern auch der zu Gunsten des Verkehrs der Production entzogenen Bodenfläche ein Ertrag abgerungen. Seckendorf gedachte der ausgezeichneten Arbeiten der Kronprinz Rudolfbahn, der Kaiserin Elisabethbahn, der Südbahn und schloss seinen Vortrag mit dem Hinweis auf die Thätigkeit des Forstmannes in den südlichen Sumpfgebieten, wo er durch Anbau von Eucalyptus auch Manches für die persönliche Wohlfahrt der Anrainer zu thun vermöge.

Ueber die Unfälle auf den Oesterreichischen Eisenbahnen im ersten Semester 1880 liegen zufolge des von der Verwaltung der Südbahngesellschaft Namens des Verkehrscomités für die Oesterreichischen Eisenbahnen erstatteten Berichtes folgende Daten vor: Die Summe der Eisenbahnunfälle beträgt 525, und zwar: Entgleisungen 76, Zusammenstoss, Anfahren, falsche Ein- und Ausfahrt 19, Schadhaftwerden von Fahrbetriebsmitteln 187, Verunglückung von Menschen 175, Ueberfahren von Thieren und Fuhrwerken 14, Elementarereignisse 54. Bei sämmtlichen Unfällen wurden 62 Personen (1 Reisender, 21 Bahnbedienstete und 40 nicht mitfahrende Personen) getödtet und 128 Personen (9 Reisende, 100 Bahnbedienstete und 10 nicht mitfahrende Personen) verletzt.

Der Bahnactienmarkt war vorzüglich disponirt. Steigende Einnahmen und Kaufsaufträge vom Ausland paralysirten die Befürchtung der Ablehnung des Verstaatlichungsprojectes der Westbahn im Parlamente. Besonders recherchirt war Erste Ungarisch-Galizische Eisenbahn (151) in Folge des angehofften Ausbaues der Transversalbahn. Zum Schlusse der beiden letzten Wochen notiren die Actien der:

Nordbahn . . .	2480,—	2482,—	Elbethalbahn . .	236,50	241,75
Franz-Josefbahn .	180,—	181,75	Staatsbahn . . .	277,50	282,50
Karl-Ludwigb.. .	278,75	280,75	Südbahn	193,—	106,—
Nordwestbahn .	189,—	191,50	Kaschau-Oderb. B.	134,—	135,25

Russische Correspondenz.

St. Petersburg, im Februar 1881. (Reichsbudget. Grosse Russische Eisenbahngesellschaft und die Nowotorschok Bahn. Neue Eisenbahnprojecte. Mittelasiatische Eisenbahn. Cholm-Lemberg. Personaletat. Südwestbahnen.)

Aus dem Reichsbudget, welches Anfangs Januar alten Styls veröffentlicht wurde, entnehmen wir über die consolidirten Eisenbahnanleihen, dass das durch vergrösserte Ausgaben verschiedener Ressorts hervorgerufene Deficit pro 1881 durch Summen aus dem sogen. Eisenbahnfonds gedeckt werden soll. Dieser Fonds schuldet nämlich augenblicklich der Reichsrentei ca. 138 Millionen Rubel. Dieses Mittel, um das Deficit zu decken, ist nach der Meinung des Finanzministers deshalb nothwendig, weil die gegenwärtigen öconomischen Verhältnisse schwer auf uns lasten und die Einführung neuer Abgaben nicht gut zulassen. Zur Erklärung obiger Operation fügen wir hinzu, dass der Eisenbahnfonds durch die sogen. consolidirten Anleihen hergestellt worden ist. Diese sind auf Rechnung der Eisenbahnen von der Regierung ausgeführt. Meistentheils haben aber nun die Ausgaben der Regierung auf Rechnung dieses Fonds die jährliche Ergänzung desselben überschritten und schuldet daher dieser Fonds der Regierung die obengenannte Summe. In nicht zu weiter Zukunft, vermuthlich im Frühjahr, soll aber diese Schuld wenigstens theilweise getilgt werden, d. h. es soll eine neue siebente consolidirte Anleihe gemacht werden.

Der Verwaltungsrath der Grossen Gesellschaft der Russischen Eisenbahnen hat in seiner Sitzung am 31. December a. St. vorigen Jahres sein heuriges Budget bestätigt und zugleich in derselben Sitzung die von der Verwaltung der Nowotorschok Bahn gemachte Eingabe um Hinausschiebung des am 1. Februar fälligen Zahlungs-Termins von 147 000 Rubel discutirt. Der Verwaltungsrath beschloss, die Bitte der Verwaltung der Nowotorschok Bahn abzuweisen und gerichtlich vorzugehen, um die von der Nowotorschok Bahn der Grossen Gesellschaft schuldige Summe beizutreiben.

Von neuen Eisenbahnprojecten ist zu melden, dass die Kursker Gouvernements-Landschaftsversammlung, wie der „Russ. Courier" erfährt, nach eingehender Berathung der Frage sich für die Verbindung Charkows mit Woronesch (und nicht mit Borissoglebsk) durch einen neuen Schienenweg ausgesprochen und beschlossen hat, sich mit dem Gesuch an die Regierung zu wenden, den Bau der Linie Woronesch-Charkow baldmöglichst beginnen zu lassen.

Aus Menselinsk (Gouvernement Ufa) telegraphirt man an die „Internat. Tel.-Agentur" am 18./30. Januar: Das Stadthaupt von Menselinsk sandte heute an die Minister des Innern und der Finanzen Depeschen ab mit dem Gesuch, dem Kaiser die Bitte der Stadt sowie der Jahrmarktskaufmannschaft zu unterbreiten, um baldigste Verwirklichung der Allerhöchst entschiedenen Süd-lich-Sibirischen Bahn in der angegebenen Richtung: von Nischni-Nowgorod über Kasan, Menselinsk, Jekaterinenburg nach Tjumen. Dies Gesuch wird mit folgenden Gründen unterstützt: 1. Das Fehlen der bezeichneten Bahn ist für Industrie und Handel des ganzen Landes fühlbar. 2. Der Menselinsksche Jahrmarkt, welcher eine grosse Bedeutung für den ganzen Kuma-Wolgarayon hat, erleidet herbe Verluste in Folge des Mangels einer Eisenbahnverbindung mit anderen industriellen Centren, als Moskau, Nischni-Nowgorod, Kasan und Jekaterinenburg. Die Schwierigkeit der Verbindung zwischen Nischni und Kasan ist ganz unglaublich. Die Zufuhr der Waaren kommt fünf mal theurer zu stehen, als die allerhöchsten Eisenbahntarife. Eine grosse Menge Waaren hat gar nicht auf den Markt gebracht werden können!

Fast zu derselben Zeit bringt eine Correspondenz aus Sjamara die Nachricht, dass die Gouvernements-Landschaftsversammlung von Sjamara auch beschlossen hat, eine Deputation nach Petersburg zu senden, um für eine Bahn zu wirken von Sjamara über Bugunusslan Belebey, Ufa nach Jekaterinenburg; die Stadträthe von Ufa und Sjamara halten ebenso wie die beiden bezüglichen Landschaften besagte Eisenbahnlinie für das einzige unfehlbare Radicalmittel, um alle öconomischen und gesellschaftlichen Schäden beider Gouvernements zu heilen, um Handel und Industrie zu beleben und vor Allem das Hüttenwesen im südlichen Ural zu entwickeln. Mit den Vertretern der oben genannten vier Institutionen vereinigen sich noch Deputirte der Uraler Bergwerksindustriellen zu einem Vorcongress in Sjamara und gedenken dann in corpore in Petersburg aufzutreten. Es ist mehr wie unwahrscheinlich, dass dieses Project die Concurrenz mit dem oben genannten aushalte!

Ueber die Mittelasiatische Eisenbahn hielt neulich ein gewisser Herr Baranowsky in der Gesellschaft zur Unterstützung der Industrie und des Handels einen Vortrag über die Wichtigkeit dieser projectirten Eisenbahn. Die von ihm vorgeschlagene Richtung geht von Orenburg aus, nach SSO, 100 Werst bei Orsk vorbei, lässt Turgai 250 Werst östlich liegen, berührt die Ufer des Aralsees, überschreitet den Syr-darja in der Nähe von Kasalinsk, geht auf Samarkand zu und endet am Amu.

Ueber das Project Cholm-Lemberg wird der „Stimme" aus Gruheschew im Gouvernement Ljublin geschrieben: Die hiesigen localen Gutsbesitzer unseres mit herrlichem Ackerboden, aber entsetzlichen Communicationswegen gesegneten Kreises haben eine Sache von ernster Bedeutung für den Staat begonnen — sie wollen eine Bahn bauen, welche den Tomaschewschen und Grubeschewschen Kreis mit dem Cholmschen Kreise und der Station Cholm der Weichselbahn verbindet. Die Sache scheint nicht schlecht angelegt.

Das Hauptproduct unseres Ackers ist Weizen, welcher über Danzig in Baltische Meer geht. Man kann sich kaum vorstellen, wie beschwerlich nun die Zufuhr desselben zur Bahn ist. Im Frühjahr und Herbst immer, im Winter fast immer sind die Wege unfahrbar; die Zustellung eines Puds kostet 15 bis 30 Kop., fast ebenso viel als die Eisenbahnfracht bis zum Baltischen Meere. Darum sind die localen Besitzer zur Ueberzeugung gekommen, es sei vortheilhafter, ein gewisses Capital, wenn gleich mit Risico, in einer Bahn anzulegen, als dasselbe alljährlich ohne Vortheil in den Schmutz zu treten.

Man will die Bahn möglichst billig bauen; ihre Länge soll 79 Werst sein; die Richtung ist perpendiculär auf die Oesterreichische Grenze bis zum Anschluss an einen von Lemberg nach unserer Grenze gehenden Zweig, auf dessen Erbauung die Oesterreichische Regierung bereits die Concession ertheilt hat. Kommt die Bahn zu Stande, so wird der Abstand zwischen dem Nord- und Südrayon Polens um die Hälfte des früheren Weges verkürzt; die Weichselbahn, welche kein Transitgut hat und für welche die Regierung fast 1 Million alljährlich zuzahlt, kann zu einer vortheilhaften werden.

Den Betrieb der projectirten Bahn beabsichtigt man der Weichselbahn zu übergeben, von welcher man auch alles Rollmaterial nehmen will. Die Realisation des Baucapitals soll auf folgende Weise vor sich gehen: die Einen werden Schwellen, die Anderen Ziegeln, die Dritten Lehm, die Vierten Geld liefern; das Land soll soweit möglich unentgeltlich abgetreten werden; die Schienen sollen auf Credit genommen werden; endlich sollen die Arbeiten durch Ingenieure der Weichselbahn ausgeführt werden, welche möglicherweise angesichts der ihr erwachsenden Vortheile sogar einen Theil der Ausgaben vielleicht auf sich nimmt. Voruntersuchungen und Project sind bereits dem Communicationsminister unterbreitet.

Hinsichtlich der Fortsetzung der Liban-Romnyer Eisenbahn hatte nach den „Börsennachrichten" der Libausche Rath in seiner letzten Sitzung beschlossen, sich dem Gesuche der Poltawaschen Gouvernementslandschaft anzuschliessen, indem sie den Bau der Strecke Romny-Krementschug beantragte; die Länge der projectirten Bahn ist 200 Werst.

Gegen einen solchen Entschluss protestirt nun die Libausche Kaufmannschaft und sucht nachzuweisen, dass der Bau besagter Bahn eine neue Schwerpunktsverlegung des ganzen Frachtverkehrs aus dem Innern zu Nutz der Stadt Nicolajew zur Folge haben könne. Nicolajew läge nämlich nur 500 Werst von Romny und Libau 1 077 Werst. Die Libausche Kaufmannschaft gedenkt ihrem Protest durch das neugegründete Börsencomité öffentlich Nachdruck zu verleihen.

Betrachten wir diesen Fall vom Standpunkte der Staatsöconomie, so möchten wir der Libauschen Kaufmannschaft Unrecht geben; ein jedes Landesproduct muss den kürzesten Weg zum Hafen suchen, das ist, um überflüssige Arbeit zu vermeiden, nothwendig und naturgemäss!

Der Personaletat für die Verwaltung der Bauten für die Kriwoirogbahn und die Salzbahn zum Baskutschaksee ist, wie wir aus sicherer Quelle vernehmen, im Ministerium der Communicationen bereits ausgearbeitet und wird in diesen Tagen dem Reichsrath zur Bestätigung vorgelegt werden. Trotzdem erhält sich im Publikum das Gerücht, der Einfluss einzelner Privatpersonen sei in den betreffenden Regierungskreisen so gross, dass es doch denkbar sei, dass der Bau beider genannten Bahnen auf dem alten Concessionswege zu Stande käme und die Regierung passiv bleiben werde. Wenn doch die Entscheidungen überhaupt nur schneller gefasst würden!

Von der Gesellschaft der Südwestbahnen ist eine besondere Commission mit der Untersuchung des merkwürdigen Falles des Verschwindens von 1 500, schreibe tausend fünfhundert, mit grobem Ballast beladener Wagen beauftragt worden. Dieser Sand war nämlich, wie der „Kiewljanin" angiebt, zur Aufschüttung eines Bahndammes in der Nähe von Odessa bestimmt gewesen und bereits an Ort und Stelle geschafft worden; er hatte der Gesellschaft ca. 15 000 Rbl. gekostet und war dann plötzlich spurlos verschwunden. Wie es heisst, ist der Sand nicht für die Bedürfnisse der Südwestbahnen, sondern zum Bau der Molen im Odessaer Hafen verbraucht worden.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Tarif-Bekanntmachungen.

I. Localtarife.

Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft. Mit dem 1. April cr. tritt für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren, unter Aufhebung des Tarifs vom 1. Januar 1877 nebst Nachträgen, ein neuer Tarif in Kraft, welcher theils Erhöhungen, theils Ermässigungen gegen die bisherigen Sätze enthält.

Nähere Auskunft ertheilen unsere sämmtlichen Güterexpeditionen. — Exemplare des neuen Tarifs können durch unseren Betriebscontrole, hier, zum Preise von 0,50 ℳ bezogen werden. Altona, den 7. Februar 1881. Die Direction. (466)

Oberschlesische Eisenbahn. Die Erhebung der unter IX des Abschnitts II C unseres **Local-Gütertarifs** vorgesehenen Deckenmiethe findet fortan auch in denjenigen Fällen statt, in welchen die Deckung der Güter, z. B. Lumpen und andere feuergefährliche Gegenstände, zur Erfüllung bahnpolizeilicher Vorschriften angeordnet ist. Breslau, den 4. Februar 1881. Königliche Direction. (477)

Im diesseitigen **Local-Verkehre** sowie im **Schlesisch-Sächsischen Verbande** gelangt am 15. Februar cr. ein ermässigter Ausnahme-Tarifsatz für Hölzer des Special-Tarifs III für den Verkehr zwischen Kohlfurt und Leipzig via Cottbus und via Görlitz im Betrage von 0,62 ℳ pro 100 kg zur Einführung. Berlin, 6. Februar 1881. Königliche Eisenbahn-Direction, gleichzeitig als geschäftsführende Verwaltung des Schlesisch-Sächsischen Verbandes. (469)

II. Tarife für directe Verkehre mit besonderen Namen.

K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Die diesseitige Station Reichenberg ist mit 1. Februar l. J. in den **Deutsch-Belgischen Eisenbahn-Verband** mit directen Frachtsätzen nach diversen Belgischen Bahnen eingetreten.

Der vorgenannte Tarif liegt in der Station Reichenberg und bei der unterzeichneten Direction zur Einsicht bereit. Wien, am 4. Februar 1881. Die Direction. (462)

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Mit 20. Februar d. J. tritt der Nachtrag III zum Tarife für den **Deutsch-Oesterr. Personen-Verkehr** via Tetschen in Kraft.

Derselbe enthält eine Ergänzung des Haupttarifes und neue beziehungsweise abgeänderte Billetpreise von und nach Hamburg im Verkehre mit den Stationen Wien (Oesterr. Nordwesthahn) und Prag (Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn).

Exemplare hiervon liegen in der Station Wien (Oesterr. Nordwestbahn) und Prag (Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn), ferner bei der unterzeichneten Central-Verwaltung zur Einsicht auf. Wien, am 5. Februar 1881. Die Central-Verwaltung. (461)

Deutsch-Ungarischer Eisenbahn-Verband. Zum Verbandtarif — Theil II und III — vom 1. Januar 1880 ist der Nachtrag VI — giltig vom 1. März cr. ab — enthaltend: Frachtberechnung für landwirthschaftliche Maschinen, Beitritt der Station Czegléd (U. St. B.), Erweiterung des Ausnahmetarifs No. 5 für Wolle, Ausnahmetarif No. 15 für Weinstein, Ausnahmetarif No. 16 für Kleie und Ergänzung des alphabetischen Waarenverzeichnisses erschienen.

Exemplare sind bei den bekannten Dienststellen der Verband-Verwaltungen zu haben. Berlin, den 9. Februar 1881. Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahn als geschäftsführende Verwaltung des Verbandes. (475)

Lebensmittel-Verkehr aus Italien nach Deutschland. Zu dem Ausnahmetarife vom 1. October 1880 tritt am 15. Februar cr. der Nachtrag I, enthaltend:

1. Ergänzungen der Transportbedingungen.
2. Aufnahme der Station Ala der Oesterreichischen Südbahn und Frankfurt a. M. (Sachsenhausen) der Königlichen Eisenbahndirection zu Frankfurt a. M.

in Wirksamkeit. Köln, den 7. Februar 1881. Königliche Direction der Rheinischen Eisenbahn. (471)

K. K. priv. Südbahngesellschaft. K. K. priv. Kronprinz Rudolfbahn. **Directer Oesterreichisch - Ungarisch - Italienischer Verkehr.** Mit 1. Februar 1881 treten unter der Bezeichnung:

A. Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischer Eisenbahnverband. — Directer Verkehr Wien-Italien.

B. Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischer Eisenbahnverband

Tarife in Wirksamkeit, durch welche die bisherigen Tarife für den directen Austro-Italienischen Verkehr, und zwar: jener für den directen Verkehr mit Stationen der Oberitalienischen Eisenbahnen, giltig vom Jahre 1867; jener für den directen Verkehr mit den Römischen Eisenhabnen, giltig vom 1. Juli 1870, endlich der Uebernahmetarif für den Transport von Raffinad- und Rohzucker von Oesterreichisch-Ungarischen nach Italienischen Stationen via Cormons, giltig vom 1. November 1875, sowie sämmtliche zu vorerwähnten Tarifen erschienenen Nachträge aufgehoben werden.

Die Tarife gelangen getrennt für den sub A und B bezeichneten Verkehr und in besonderen für den Eilgut- und Frachtgutverkehr giltigen Heften und zu den nachstehenden Preisen zur Ausgabe:

A. Directer Verkehr Wien-Italien:

Eilguttarif, enthaltend: „Reglementarische Bestimmungen, Tarifvorschriften und Tarife für directe Beförderung von Gütern, Baarschaften, Pretiosen, Thieren, Wagen und Fuhrwerken, sowie Leichen im Eilgutverkehre zwischen Wien (Hauptzollamt), Wien (Matzleinsdorf) und Wien (Südhahnhof) einerseits und Stationen der Italienischen Eisenbahnen andererseits". (Preis 1,80 fl. Oe. W.)

Frachtguttarif, enthaltend: „Reglementarische Bestimmungen, Tarifvorschriften, Waarenclassification und Tarife für directe Beförderung von Gütern, Thieren, Wagen, Fuhrwerken, Eisenbahnbetriebsmitteln, auf eigenen Rädern laufend, im Frachtenverkehre zwischen Wien (Hauptzollamt) und Wien (Matzleinsdorf) einerseits und Stationen der Italienischen Eisenbahnen andererseits". (Preis 3 fl.)

B. Oesterreichisch-Ungarisch-Italienischer Eisenbahnverband:

Eilguttarif, Theil I, enthaltend: „Reglementarische Bestimmungen, Tarifvorschriften für directe Beförderung von Gütern, Baarschaften, Pretiosen, Thieren, Wagen und Fuhrwerken, sowie Leichen, und Tariftabellen für den Italienischen Durchlauf im Eilgutverkehre zwischen Stationen der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen einerseits und Stationen der Italienischen Eisenbahnen andererseits". (Preis 2,40 fl.)

Eilguttarif, Theil II, Heft 1, enthaltend: „Tariftabellen für den Oesterreichisch-Ungarischen Durchlauf, für kleine Colli, Kaufmannsgüter und Waaren, Seide, rohe und manufacturirte, Kunstgegenstände, Cocons, dann für Güter des Specialtarifes No. 1, als: Lebensmittel, Bier in Fässern, Emballagen, leere, gebrauchte, ferner für Pretiosen und Baarschaften, Equipagen und Leichen, dann für Thiere" im Verkehre mit Stationen der K. K. priv. Südbahngesellschaft. (Preis 3,80 fl.)

Eilguttarif, Theil II, Heft 2, enthaltend: „Tariftabellen für den Oesterreichisch-Ungarischen Durchlauf, für kleine Colli, Kaufmannsgüter und Waaren, Seide, rohe und manufacturirte, Kunstgegenstände, Cocons, dann für Güter des Specialtarifes No. 1, als: Lebensmittel, Bier in Fässern, Emballagen, leere, gebrauchte, ferner für Pretiosen und Baarschaften Equipagen und Leichen, dann für Thiere" im Verkehre mit Stationen der K. K. priv. Kronprinz Rudolfbahn. (Preis 2 fl.)

Frachtguttarif, Theil I, enthaltend: „Reglementarische Bestimmungen, Tarifvorschriften und Waarenclassification für directe Beförderung von Gütern, Thieren, Wagen, Fuhrwerken, Eisenbahnbetriebsmitteln auf eigenen Rädern laufend, sowie Tariftabellen für den Italienischen Durchlauf im Frachtgutverkehre zwischen Stationen der Oesterreichisch - Ungarischen Eisenhahnen einerseits und Stationen der Italienischen Eisenbahnen andererseits". (Preis 3,20 fl.)

Frachtguttarif, Theil II, Heft 1, enthaltend: „Tariftabellen für den Oesterreichisch-Ungarischen Durchlauf, für Cocons, Wagen und Fuhrwerke, Eisenbahnbetriebsmittel auf eigenen Rädern laufend, Thiere, allgemeine Frachtgüter, Transitgüter, dann für Güter der Specialtarife No. 3 und 4" im Verkehre mit Stationen der K. K. priv. Südbahngesellschaft. (Preis 5,50 fl.)

Frachtguttarif, Theil II, Heft 2, enthaltend: „Tariftabellen für den Oesterreichisch-Ungarischen Durchlauf, für Güter des Specialtarifes No. 1, als: Blech, Blei, Bronce, Eisen, Gusseisen, Kupfer, Maschinen und Maschinenbestandtheile, Messing, Stahl, Zink, Zinn und Producte der metallurgischen Industrie" im Verkehre mit Stationen der K. K. priv. Südbahngesellschaft. (Preis 2,80 fl.)

Frachtguttarif, Theil II, Heft 3, enthaltend: „Tariftabellen für den Oesterreichisch-Ungarischen Durchlauf für Güter des Specialtarifes No. 2, als: Bauholz, roh und hehauen, unbehauen oder gezimmert, wie: behauene oder gezimmerte Stämme, bei Aufgabe von 1, 2, 3, 4 oder 5 gekuppelten Wagen, dann Schnitt-, Spalt- und Sägeholz, auch Schwellen und Fassdauben" im Verkehre mit Stationen der K. K. priv. Südbahngesellschaft. (Preis 2 fl.)

Frachtguttarif, Theil II, Heft 4, enthaltend: „Tariftabellen für den Oesterreichisch-Ungarischen Durchlauf, für Cocons, Wagen und Fuhrwerke, Eisenbahnbetriebsmittel auf eigenen Rädern laufend, Thiere, allgemeine Frachtgüter, dann für Güter des Specialtarifes No. 4" im Verkehre mit Stationen der K. K. priv. Kronprinz Rudolfhahn. (Preis 2,25 fl.)

Frachtguttarif, Theil II, Heft 5, enthaltend: „Tariftahellen für den Oesterreichisch - Ungarischen Durchlauf für Güter des Specialtarifes No. 1, als: Blech, Blei, Bronce, Eisen, Gusseisen, Kupfer, Maschinen und Maschinenhestandtheile, Messing, Stahl, Zink, Zinn und Producte der metallurgischen Industrie" im Verkehre mit Stationen der K. K. priv. Kronprinz Rudolfbahn. (Preis 0,75 fl.)

Frachtguttarif, Theil II, Heft 6, enthaltend: „Tariftabellen für den Oesterreichisch - Ungarischen Durchlauf für Güter des Specialtarifes No. 2, als: Bauholz, roh und behauen, unbehauen oder gezimmert, wie: hehauene oder gezimmerte Stämme, bei Aufgabe von 1, 2, 3, 4 oder 5 gekuppelten Wagen, dann Schnitt-, Spalt- und Sägeholz, auch Schwellen und Fassdauben" im Verkehre mit Stationen der K. K. priv. Kronprinz Rudolfbahn. (Preis 0,90 fl.)

Exemplare der vorerwähnten Tarife können im Wege der Verbandstationen oder direct bei der commerciellen Direction der K. K priv. Südhahngesellschaft oder bei der K. K. Betriebsverwaltung der Kronprinz Rudolfbahn in Wien, sowie bei deren Betriebsdirection in Steyer bezogen werden. Wien, am 15. Jänner 1881. Die Generaldirection der K. K. priv. Südbahngesellschaft. Die K. K. Betriehsverwaltung der Kronprinz Rudolfbahn. (480)

Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und Königlich Preussische Staats- und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen. Zu dem vom 1. Januar cr. ab gültigen Gütertarif ist mit Gültigkeit vom 1. Februar cr. der Nachtrag 1 zur Einführung gekommen.

Derselbe enthält ausser einigen Ergänzungen und Berichtigungen des Haupttarifs neue Frachtsätze für den Verkehr zwischen Lothringischen und Luxemburgischen Stationen einerseits und ehemaligen Nassauischen Stationen sowie den Stationen Frankfurt a/M.-Sachsenhausen und Hanau des Eisenbahn-Directionsbezirks Frankfurt a/M. andererseits.

Durch den Nachtrag sind die betreffenden Entfernungen und Frachtsätze in dem Heft No. 4 des Südwestdeutschen Verbandstarifs, sowie diejenigen des Lothringisch-Luxemburgischen Gütertarifs vom 1. Juli 1879 nebst Nachträgen zur Aufhebung gelangt.

Der Tarifnachtrag ist zum Preise von 0,20 ℳ durch unsere Güter-Expeditionen käuflich zu beziehen. Frankfurt a/M., den 4. Februar 1881. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direction. (468)

Rumänisch-Galizisch-Deutscher Getreide-Verkehr. Kundmachung betreffend Einführung der Reexpedition von Getreide- etc. Transporten in der Station Czernowitz.

Vom 1. März c. wird für den obgenannten Verkehr die Reexpedition von Getreide- etc. Transporten in der Station Czernowitz zugelassen.

Es finden demnach für Transporte, welche vom obgenannten Zeitpunkte an von einer östlich von Czernowitz gelegenen Verbandstation zu den Gebühren der jeweilig giltigen Local- oder Wechselverkehrstarife der betreffenden Bahnen nach Czernowitz aufgegeben und von dort nach einer in den Tarifen für den obgenannten Verkehr genannten oder auch darüber hinausgelegenen Station weiter befördert werden, die directen Frachtsätze von der ursprünglichen Aufgabe- (Verband-) Station im Rückvergütungswege Anwendung.

Bei Reexpedition in Czernowitz werden den directen Frachtsätzen 0,08 Mark pro 100 kg an Reexpeditionsgebühr zugeschlagen.

Die Rückvergütung der Frachtdifferenzen findet bei Einhaltung der gleichen Bedingungen statt, welche für die Reexpedition in den Stationen Lemberg und Krakau in den betreffenden Tarifen enthalten sind. Wien, am 5. Februar 1881. Im Namen der Verbandverwaltungen: Die Generaldirection der K. K. pr. Galiz. Karl Ludwigbahn als geschäftsführende Verwaltung. (472)

Sächsisch-Thüringischer Verband. Zum Gütertarif vom 16 März 1880 tritt am 15. Februar cr. Nachtrag VII in Kraft. Derselbe enthält Frachtsätze für Station Borsdorf der Sächsischen Staatsbahnen, Frachtsätze für den Verkehr zwischen Halle und Voitersreuth, Ausnahmefrachtsätze für Spiritustransporte von Zeitz und Gera, sowie Berichtigungen.

Exemplare à 0,10 ℳ sind bei den Verbandsexpeditionen käuflich zu haben. Erfurt, den 5. Februar 1881. Namens der Verbands-Verwaltungen: Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft. (479)

(Forts. der offiziellen Anzeigen Seite 179.)

No. 3. Jahrgang 1881. Berlin, am 14. Februar 1881.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Der Redaction bis zum 9. Februar incl. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2mal im Monat und ist als selbstständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Colli mit Buchstaben sign.:

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Signatur: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	B	—	4	Colli	Eisenblech	20,5	1	Brumath	Elsass-Lothring.	
2	B	290/93	4	Fass	leer	235	2	Gifhorn	Magdeb.-Halberst.	
	"	116	1	"	"					
	H"K	3669	1	"	"					
	E L O	972	1	"	"					
3	B C	42/3	3	Ballen	Lumpen	438	3	Wesel	Köln-Minden	
4	C S	12	1	Bund	Eisendraht	57	4	Harlingen	Niederländ. Stsb.	
5	D E	854	1	Wagen	Kohlen	10000	5	Solingen	Berg.-Märk.	beschrieben von Dortmund nach Solingen via Hagen
6	E J C	401	1	Kiste	—	94	6	Hamburg	Köln-Minden	
7	E M	493, 1868, 1221/2	4	Kisten	leer	155,5	7	Gifhorn	Magdeb.-Halberst.	
	E M	—	4	Kisten	leer					
8	F	—	1	Pack	Papier	12	8	Luxemburg	Elsass-Lothring.	
9	G	—	4	offen	Bügeleisenschalen	8	9	Mannheim	Baden	
10	G A S	11681	1	Ballen	?	15	10	Güsten	Magdeb.-Halberst.	
11	G^E	12...	1	Kiste	Rosinen	30,5	11	Selb	Bayer. Staatsb.	
12	G S	31	1	Kiste	?	110	12	Berlin	Magdeb.-Halberst.	
	G S	17	1	Kiste	?	125				
13	G W M A	—	2	—	eiserne Stäbe	155	13	Zevenbergen	Niederländ. Stsb.	
14	H	1	1	Collo	Schuhe	7,5	14	Wismar	Mecklb.Fr.-Franzb	
15	H	687	1	Ballot	unbekannt	14	15	Bretten	Baden	
16	H	2068	1	Sack	Stärke	25	16	Zuffenhausen	Württemb.Staatsb.	
17	H	2436	1	Ballen	gefüllt	19	17	Mainz Güterexp.	Hess. Ludwigsb.	
18	H B	409	1	Kiste	—	115	18	Kreuz	Oberschlesische	
19	H L St	4	1	Sack	alte Säcke	9	19	Hamm	Berg.-Märk.	
20	HR	19	1	Fass	leer	—	20	Mainz Güterexp.	Hess. Ludwigsb.	
21	H S	6323	1	Kiste	Hoffmann's Patent-Reisstärke	30	21	Ingolstadt	Bayer. Staatsb.	
22	J D	1395	1	Kiste	?	?	22	Buckau	Magdeb.-Halberst.	
23	J D	6050	1	Kiste	Zündhölzer	83	23	Güsten	Magdeb.-Halberst.	
24	J K	—	1	Bund	Winkeleisen	53	24	Nierstein	Hess. Ludwigsb.	
25	K	8	1	Kiste	leer	4,5	25	Gifhorn	Magded.-Halberst.	
26	K & W	5696	1	—	Korbkrug, gefüllt	24	26	Bingen	Hess. Ludwigsb.	
27	L A	16	1	Fass	Petroleum	180	27	Aschersleben	Magdeb.-Halberst	
28	M	971/972	2	Bund	Stuhlrohr	67,5	28	Leipzig	Magdeb.-Halberst.	
29	MKW	6080	1	Kiste	leer	6	29	Brilon	Berg.-Märk.	
30	P	—	1	Bund	Latten	18	30	Hamm	Köln-Minden	
31	R P	—	1	offen	Ofentheil	13	31	Mannheim	Baden	
32	S	14231	1	Collo	2 Stangen Stahl	7	32	Halberstadt	Magdeb.-Halberst.	
33	S B A G	62	1	Kiste	ein Seil	19	33	München C.-B.	Bayer. Staatsb.	
34	S I A	21740	1	Kiste	Stearinkerzen	32	34	Selb	Bayer. Staatsb.	
35	X	—	1	—	Rost	2	35	Offenburg	Baden	
					B. Colli mit Adressen sign.					
36	G D Düsseldorf	144	1	Kiste	Eisenwaaren	46	36	Groningen	Niederländ. Stsb.	
37	H. Blanke	284	1	—	Bierfass, leer	13	37	Neue Neustadt-Magdeburg	Berlin-Potsd.-M.	
38	H Hauds&Cp Passenger Hôtel de l'Europe	—	1	Kiste	Lampentheile mit Firmazeichen H. & D. Vale Hamburg	23,5	38	Hamburg	Köln-Minden	
39	Joh. Arndt	—	1	Korb	leer	2	39	Mörfelden	Hess. Ludwigsb.	
40	J W Wahl & Saatmann Düren	3569	1	Bündel	Springfedern	25	40	Barmen	Berg.-Märk.	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo	LaufendeNr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
41	L & C Havre	2	1	Kiste *)	? —	124	41	Altenburg	Sächs. Staatsb.	Bodensturz *) mit 2 Vorlegeschlössern u. 1 Steuerblei
42	Paris-Metz	84	1	Koffer	— —	32	42	Amanweiler	Elsass-Lothring.	Avricourt E. L.
43	Passagiergut Wilh. Ludw. Haussou Bremen	—	1	Holzkiste mit Vorhängeschloss	— —	22	43	Bremen	Köln-Minden	Gepäckschein Gothenberg Bremen 222
					C. Colli mit Nummern sig.:					
44	—	70	1	Korb	? —	13	44	Gifhorn	Magdeb.-Halberst.	
45	—	66	1	Kiste	Stahlwaaren —	31	45	Luxemburg	Elsass-Lothring.	
					D. Colli mit Figuren sign.:					
46	| weiss	—	1	Stange	Eisen —	70	46	Berlin	Magdeb.-Halberst.	
47	△	2	1	—	Decke —	—	47	Mainz Güter-Exp.	Hess. Ludwigsb.	
48	△	1828	1	Kiste	Zuckerwaaren —	29	48	Plauen i/V. ob. Bf.	Sächs. Staatsb.	Bodensturz
49	◇	1368	1	Fass	— —	68	49	B. Rittershausen	Berg.-Märk.	
50	◇ G	227	1	Kiste	Thee —	34	50	Frankfurt Westb.	Hess. Ludwigsb.	
51	ε ✕ C	4345	1	Kiste	leere Flaschen —	80	51	München C. B.	Bayer. Staatsb.	
					E. Colli ohne Signatur:					
52	—	—	1	Beutel	Blei —	3	52	Harburg	Köln-Minden	
53	—	—	1	Bund	Korbweiden —	29	53	Netzschkau	Sächs. Staatsb.	Auf der Strecke gef.
54	—	—	1	—	Bufferscheibe —	?	54	Halberstadt	Magdeb.-Halberst.	
55	—	—	1	—	gekrümmtes Eisenrohr	3	55	Düsseldorf	Berg.-Märk.	
56	—	—	2 2 2	— — —	eis. Contra-Gewichte „ Gewichtstücke à 1 kg „ „ à ½ „	6,5 2 1	56	M. Gladbach	Berg.-Märk.	
57	—	—	1	—	lein. Kalkdecke —	—	57	Dahlhausen	Berg.-Märk.	
58	—	—	1	Kasten	Gepäckstück —	65	58	Posen	Oberschlesische	
59	—	—	5	—	Ketten à 2 m lang —	—	59	Aachen T.	Berg.-Märk.	
60	—	—	1	—	Nothkette, bestehend aus Haken, 7 Gliedern und Schraubenbolzen	10	60	Leipzig	Berlin-Anhalt	
61	—	—	1	—	Ofenthür —	0,5	61	Deutzerfeld	Köln-Minden	
62	—	—	4 1	Rollen Stück	Siebreifen — „ —	4	62	Düsseldorf	Berg.-Märk.	
63	—	—	1	Sack	Kartoffel —	75	63	Mannheim	Baden	
64	—	—	2	Satz	8 leere Körbe —	27	64	Gifhorn	Magdeb.-Halberst.	
65	—	—	1	—	Schwungrad —	36	65	D. Avricourt	Elsass-Lothring.	
66	—	—	1	Stab	Eisen —	5,5	66	Warburg	Berg.-Märk.	
67	—	—	16 3 11 1	Stück Stück Stück —	Stangen — Latten — Bretter — Tau, 44 Fuss lang —	— — — —	67	Breslau	Oberschlesische	
68	—	—	3	Stück	schwache Stricke von je 2 m Länge	—	68	Gifhorn	Magdeb.-Halberst.	
69	—	—	1	—	Wagendecke —	41	69	Bamberg	Bayer. Staatsb.	Plomben von Matierzoll

II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht Kilo	LaufendeNr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	A C	11	1	Kiste	Inhalt unbekannt —	98	1	Kufstein	Südbahn	
2	A K S	7949	1	Kiste	Nägel —	25	2	Suczawa	L.-C.-J.-E.	
3	A N	402 403	2	Kisten	Dynamit —	60	3	Matzleinsdorf	Südbahn	
4	A S	66	1	Ballen	Barchent —	29,5	4	Czernowitz	L.-C.-J.-E.	
5	A S	5445	1	Kiste	Surrogat —	22,5	5	Matzleinsdorf	Südbahn	
6	B F	1143	1	Kiste	unbekannt —	139	6	Suczawa	L.-C.-J.-E.	
7	C L	10732	1	Fass	Hufnägel —	21	7	Czernowitz	„	
8	F	72 22	4 17	Ballen „	leere Säcke — „ „ —	167 171	8	Suczawa	„	
9	G R F	98	1	Kiste	Inhalt unbekannt —	12	9	Spittal a/D.	Südbahn	
10	H	1345/46	2	Bund	Stahlstäbe —	50	10	Czernowitz	L.-C.-J.-E.	
11	H A	276	1	Kiste	Inhalt unbekannt —	193	11	Triest	Südbahn	
12	S M	5	1	Packet	Barchent & Leinwand —	18,5	12	Bursztyn	L.-C.-J.-E.	
13	Jagern	—	1	Sack	Reis —	125	13	Ober-Drauburg	Südbahn	
14	—	—	1	Verschlag	Wagenbestandtheile —	99	14	Kufstein	„	

Laufend Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können.)
					Nachtrag.					
1	B	1	1	Pack	alte Körbe —	4	1	Karlsruhe	Badische	
2	B	2	1	„	Kinderwagen —	14	2			
3	H G	31	1	„	Leder —	53,5	3	Pr. Stargard	K. E.-D. Bromberg	
4	H S	1228	1	Kiste	grobe Eisenwaaren —	14	4	Basel	Badische	
5	K	—	3	Pack	Strohstühle (6 Stück)	23	5	Karlsruhe		
6	L E	11	1	Fass	Petroleum —	172	6	Angermünde	Berlin-Stettin	
7	M	42	1	Kiste	Conserven —	49	7	Karlsruhe	Badische	
8	M N	358	1	offen	gusseisernes Kammrad	159,5	8	Basel		
9	N Z	13	1	—	Vorlegebaum —	—	9	Konitz	K. E.-D. Bromberg	
10	unleserlich	?	1	—	Vorlegebaum —	—	10			
11	St & V	1151	1	Fass	leer —	68	11	Basel	Badische	
12	V F	—	1	Sack	Getreide —	95	12	Karlsruhe	Badische	
13	Z W	23	1	—	leere Klavierkiste —	147	13			
14	Gebr. Jörger	437	1	Fass	leer —	38	14			
15	H. Kuntzer	103	1	„	leer —	46	15			

Fortsetzung der offiziellen Anzeigen von Seite 176.

III. Tarife für andere directe Verkehre.

Berlin-Hamburger Eisenbahn. Mit dem 15. Februar 1881 treten für den Güterverkehr zwischen der Berlin-Hamburger Station **Wilsnack** einerseits und den Stationen **Parchim** und **Neustadt i/Mecklenburg** der Parchim-Ludwigsluster Bahn andererseits **directe Frachtsätze** in Kraft, welche bei den betheiligten Stationen zu erfragen sind. Berlin, den 9. Februar 1881. Die Direction. (474)

IV. Specialtarife für bestimmte Transport-Artikel.

Vom 15. d. Mts. ab werden die Frachtsätze für **Glassandtransporte** von unserer Station **Hohenbocka nach Reichenberg** in Böhmen und nach Tannwald um 0,02 ℳ resp. 0,03 ℳ pro 100 kg **ermässigt.** Berlin, 5. Februar 1881. Die Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft. (478)

Oberschlesische Eisenbahn. Mit dem 10. d. Mts. tritt zu unserem Local-**Ausnahmetarif für Steinkohlen und Coaks** vom 1. Januar 1875 ein Nachtrag, welcher anderweite Frachtsätze für die Haltestellen Rengersdorf und Ebersdorf enthält, in Kraft. Exemplare dieses Nachtrages sind auf den betheiligten Stationen und in unserem Verkehrsbureau zu haben. Breslau, den 3. Februar 1881. Königliche Direction. (464)

Oberschlesische Eisenbahn. Der **Ausnahme-Tarif** für **Steinkohlentransporte** von Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn nach Stationen der Königlichen Ost-, Ostpreussischen Süd- und Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn, giltig vom 15. März 1880, und der Nachtrag I hierzu, giltig vom 1. August 1880, bleiben bis incl. den 14. März 1882 in Kraft. Breslau, den 2. Februar 1881. Königl. Direction. (463)

Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn. Am 1. März cr. tritt zum **Special-Tarif** für den Transport **Niederschlesischer Steinkohlen** von diesseitigen Stationen nach Stationen der Oesterreichischen Südbahn und Wien-Pottendorf-Wiener-Neustädter Bahn vom 1. Juli 1877 ein Nachtrag II in Kraft. Derselbe enthält Frachtsätze für neueinbezogene Stationen. Druckexemplare sind bei unserem Formularmagazin zu haben und ertheilt unser Tarifbureau Auskunft. Breslau, den 4. Februar 1881. Directorium. (467)

Oberschlesische Eisenbahn. Die Frachtsätze für **Oberschlesische Steinkohle** und **Coaks** von diesseitigen Stationen Brzezinka, Leopoldinenweiche, Myslowitz, Wilhelminenweiche und Kunigundenweiche nach Bedihost, Station der Mährisch-Schlesischen Nordbahn im directen Tarif vom 10. October/1. November 1876, ermässigen sich fortan durchweg um 0,8 Kreuzer Oe. Banknoten pro 100 kg. Breslau, den 4. Februar 1881. Königliche Direction. (465)

2. General-Versammlungen.

Durch Beschluss der Verwaltungsstellen wird die diesjährige ordentliche General-versammlung der Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft auf

Mittwoch, den 23. Februar,
Vormittags 10 Uhr

im Saale des hiesigen Stationsgebäudes anberaumt.

Die geehrten Herren Actionäre werden hierzu unter Hinweisung auf Art. VIII. der Statuten mit dem Bemerken eingeladen, dass die Hauptrechnung mit 3 Nebenrechnungen über das Betriebsjahr 1880 im Bureau der Gesellschaft zur Einsichtnahme für sie bereit liegen.

Zur Abgabe der Legitimationskarten, gegen Vorzeigung der Originalactien, ist am 22. Februar Termin angesetzt und zwar Vormittags im Cassenzimmer zu Fürth, Nachmittags im Saale des hiesigen Stationsgebäudes. Nürnberg, den 8. Februar 1881. Das Directorium der Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft. Ley. Petz. (473)

3. Ausloosungen.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Zur planmässigen Verloosung von:

68 Stück	à 300 ℳ	}	4½ pCt. Prioritäts-obligationen I. Em.
14 „	à 1 500 „		
272 „	à 300 „	}	4½ pCt. Prioritäts-obligationen II. Em.
54 „	à 1 500 „		
68 „	à 300 „	}	4½ pCt. Prioritäts-obligationen Litt. B.
14 „	à 1 500 „		
157 „	à 500 „	}	4½ pCt. Prioritäts-obligationen Litt. C.
38 „	à 1 000 „		
8 „	à 5 000 „		

unserer Gesellschaft ist ein Termin auf:

Montag, den 14. März 1881,
Nachmittags 4 Uhr

im Conferenz-Saale der unterzeichneten Direction hierselbst, am Ascanischen Platz No. 5, anberaumt, wozu den Inhabern der gedachten Prioritäts-Actien und Obligationen der Zutritt freisteht. Berlin, den 2. Februar 1881. Die Direction. (460)

4. Submissionen.

Nordhausen-Erfurter Eisenbahn. Im Wege der öffentlichen Submission sollen 4 000 Stück Querschwellen aus Flusseisen und rot. 350 lfd. m Weichenschwellen aus Flusseisen vergeben werden und ist hierzu Termin am Sonnabend, den 26. Februar, Vormittags 11 Uhr im Bureau unserer Betriebsdirection anberaumt, von der auch die speciellen Bedingungen gegen Einsendung von 1 ℳ zu beziehen sind. Die Offerten sind portofrei und versiegelt bis zu obigem Termin mit der Aufschrift:

„Offerte auf Lieferung von Schwellen aus Flusseisen“

einzureichen und werden in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet werden. Nordhausen, den 9. Februar 1881. Die Direction.

Submission auf Werkzeugmaschinen. Für die Bauwerkstätten am Brandleite-Tunnel der Eisenbahnbaustrecke Erfurt-Ritschenhausen soll die Lieferung von Werkzeugmaschinen vergeben werden.

Die Bedingungen liegen in dem Generalbureau (Magdeburg, Fürstenstrasse 1—10) aus, können auch gegen Einsendung von 1 Mark von demselben bezogen werden.

Offerten sind mit der Aufschrift:

„Submission auf Werkzeugmaschinen“

versehen, bis zum Submissionstermine am 18. Februar cr., Vormittags 10 Uhr an uns einzureichen und werden in Gegenwart der erschienenen Submittenten eröffnet werden. Magdeburg, den 3. Februar 1881. Königl. Eisenbahn-Direction. (470)

Bergisch-Märkische Eisenbahn. Es soll die Anfertigung und Lieferung von **200 Stück Kohlenwagen** im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Offerten ersuchen wir bis spätestens **Montag, den 14. d. Mts., Vormittags 11 Uhr,** mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Kohlenwagen“

frankirt und versiegelt an das diesseitige maschinentechnische Büreau einzureichen, woselbst deren Eröffnung in Gegenwart der persönlich erschienenen Submittenten erfolgen wird.

Die massgebenden Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen zur Einsicht auf dem maschinentechnischen Büreau offen und können **erstere** auch gegen

Erstattung der Druckkosten ad 1 ℳ von dem Kanzlei-Vorsteher Peltz hierselbst bezogen werden. Elberfeld, den 5. Februar 1881. Königliche Eisenbahn-Direction. (448)

Hessische Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft. Fortsetzung der Odenwaldbahn von Erbach nach Eberbach. Die erforderlichen Arbeiten zur Herstellung des Bahnkörpers, der Kunstbauten, des Unterbaues und der Chaussirungsarbeiten im Loose 2 der Abth. VI in der Gemarkung Hebstahl und in der Abth. VII in den Gemarkungen Sondernachsgrund, Waldgemarkung Zwingenberg und Eberbach, der Bahn von Erbach nach Eberbach sollen auf dem Submissionswege vergeben werden.

Die verschiedenen Arbeiten sind veranschlagt wie folgt:

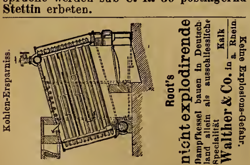
Arbeiten	Loos 2 der Abth. VI Länge = 224,61 m		Abth. VII Länge = 2 827,50 m	
	ℳ	₰	ℳ	₰
Erd- u. Planirarbeiten	16 393	69	167 662	67
Kunstbauten . .	—	—	62 446	33
Herstellung des Unterbaues. . .	568	40	8 846	50
Chaussirungsarbeiten	—	—	10 171	50
zusammen	16 962	09	249 127	—

im Ganzen 266 089,09 ℳ

Die betreffenden Kostenanschläge, Pläne und Bedingnisshefte sind auf dem Bureau unseres Sectionsingenieurs zu Eberbach zur Einsicht der Uebernahmslustigen aufgelegt und sind die Submissionen längstens bis zum 24. Februar l. J., Vormittags 10 Uhr verschlossen und frankirt auf unserem Secretariate dahier abzugeben. Auf dem Umschlage ist zu bemerken: „Submission wegen Uebernahme von Bauarbeiten im Loose 2 der Abth. VI und in der Abth. VII der Bahn von Erbach nach Eberbach". Mainz, den 4. Februar 1881. In Vollmacht des Verwaltungsrathes: Die Special-Direction. (457).

Privat-Anzeigen.

Ein mit den Tarifverhältnissen und Frachtencalculationen durchaus vertrauter junger Mann oder Eisenbahnbeamter wird zum möglichst baldigen Antritt für ein umfangreiches Speditionsgeschäft in Hamburg gesucht. Offerten mit Angabe der bisherigen Wirksamkeit und Gehaltsansprüche werden sub **C. R. 30 postlagernd Stettin** erbeten.



UNION

Actien-Gesellschaft für Bergbau, Eisen- und Stahlindustrie zu Dortmund

liefert:

Kohlen und **Coaks. Erze.**
Puddelroheisen, Bessemerroheisen, Giessereiroheisen,
Eisenbahnschienen und **Pferdebahnschienen** aus Bessemerstahl.
Laschen aus Schweisseisen, Flusseisen und Bessemerstahl.
Unterlagsplatten für Schienen aus Schweiss- und Flusseisen.
Lang- und Querschwellen aus Schweiss- u. Flusseisen.
Kleineisenzeug zum eisernen Bahnoberbau.
Bandagen aus Bessemer- und Martinstahl.
Achsen aus Bessemer-, Martinstahl und Flusseisen.
Radsätze für Waggons, Tender und Locomotiven.
Grubenschienen aus Eisen und Stahl.
Grubenschwellen aus Schweiss- und Flusseisen.
Grubenwagen-Räder und **complete Sätze** etc. aus Temperstahl.
Fliegende Geleise, Schachtgestänge, Schachtringe, eiserne **Streckenbögen.**
Brücken, Dächer, Drehscheiben, Eisen-Constructionen, Weichen, Kreuzungen.
Giesserei-Producte jeder Art. **Pottereiguss.**
Geschosse.
Schmiedestücke.
Geschmiedete Karren- und Wagenachsen aus Eisen und Stahl nach Profilbuch und in jedem vorgeschriebenen Facon.
Stabeisen: Rund, Vierkant, Flach, auch in Flusseisen, Bessemerstahl, Feinkorn, Puddelstahl, Hufstab- Mutter- Feigen- Reifen- Roststab-Eisen.
Geschmiedetes Eisen.
Universaleisen.
Profilirtes Eisen aller Art als:
Winkeleisen, ⊤ Eisen, ⌶ Trägereisen, ⊓ Eisen, Fenstereisen u. s. w. } nach Profilbuch.
Kesselbleche in Prima, Feinkorn- Holzkohlen- Lowmoor- Flusseisen- Martinstahl- Bessemerstahl-Qualität.
Reservoirbleche.
Sturz- und Feinbleche.
Walzdraht in Eisen, Flusseisen, Martinstahl und Bessemerstahl.



Gehärtetes Tafelglas

Presshartglas,

sehr empfehlenswerth durch **bedeutende Widerstandsfähigkeit gegen Stoss, Druck, Wurf** und **Temperaturdifferenzen** zu

Bedachungen, Locomotiv- und Wagenfenstern, Signal- und Laternenscheiben,

auch mit **transparenten Stationsnamen** und anderen **Bezeichnungen** versehen sowie

gebogene Scheiben jeder Art für Reflecteurs etc.

liefert billigst **Dresdner Glasfabrik Friedr. Siemens.**
Dresden, Freibergerstrasse 43.

Geschwindigkeitsmesser Pat. Klose
Schienenprofil-Apparate Pat. Hattemer & Schubert
liefert **Wilh. Horn, Berlin S.,** Telegraphen-Bau-Anstalt.





GANZ & Comp.

Eisengiesserei u. Maschinen-Fabriks-Actien-Gesellschaft

in Ofen und Ratibor.

Hartguss - Räder und **Herzstücke, Eisenbahn-Oberbau-** und **Hochbau-Eisenbestandtheile, mechanische Ausrüstungen, Rohguss** und **Maschinenarbeiten, Walzenstühle** und **Mühlenbestandtheile.**

H. S. HERMANN. BUCHDRUCKEREI. LITHOGRAPHISCHE ANSTALT & STEINDRUCKEREI. VERLAGS-BUCHHANDLUNG. PHOTOLITHOGRAPHIE & LICHTDRUCK-ANSTALT. BUCHBINDEREI. BERLIN SW., BEUTH-STRASSE 8.

Die im Jahre 1837 begründete Anstalt, welche vorzüglich für Druck von Formularen, Tarifen, Billets sowie von Steindruck-Arbeiten, wie Bau- und Situations-Plänen eingerichtet ist, empfiehlt sich den geehrten Bahn-Verwaltungen zur Lieferung des Drucksachen-Bedarfs bei schleuniger Herstellung zu billigsten Preisen. ☞ *Annahme der Privat-Anzeigen für diese Zeitung, welche für Fabrikanten und Lieferanten von Eisenbahn-Bedarf ein geeignetes Insertions-Mittel bietet.* ☜

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin SW (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 13. 1881.

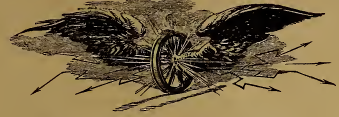
Die Zeitung erscheint Montags und Freitags.

Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes; Kreuzband-Porto wird extra berechnet.

Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction: Dr. jur. W. Koch, Berlin SW., Kleinbeerenstr. 3.

Commissionär für den Buchhandel: Adolph Refelshöfer, Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Zeitung des Vereins



Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuth-Strasse 8, einsenden.

Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3000 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Einundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 18 Februar 1881.

Elektrisches Intercommunicationssignal in Verbindung mit einem Stationsanzeiger.*)

Die Einführung der Intercommunicationssignale, insbesondere bei Eilzügen, hat so ziemlich bei allen Verwaltungen des Deutschen Eisenbahnvereins Platz gegriffen und bald werden wir — analog unseren Schienenprofilen — mit Stolz darauf hinweisen können, so viele oder noch mehr Systeme solcher Signale zu haben, als der Verein Mitglieder zählt.

Es lohnt sich wohl jetzt schon der Mühe den Prinzipien nachzuspüren, welche den verschiedenen Systemen untergeschoben werden können, um dieselben vom Standpunkte ihrer Nützlichkeit und praktischen Verwerthung zu beleuchten.

Der erste Impuls zur Einführung dieser Signale war die sich laut machende Nothwendigkeit, dem Reisenden es zu ermöglichen, theils zum Schutze gegen persönliche Angriffe oder Missheiligkeiten, theils gegen Unbilden durch plötzlich entstehende Gebrechen oder Gefahren inner- oder ausserhalb des Zuges ein sicht- oder hörbares Zeichen allen denen zur Wahrnehmung zu bringen, die in der Lage sind, sofort Abhilfe oder wenigstens Verminderung der Gefahr herbeizuführen.

Man gab Anfangs diesen Signalen mit bevorzugter Hinweisung auf die erstere Bestimmung die Bezeichnung „Nothsignale". Inwiefern diese Signale nach allen bisher bekannten Anordnungen und Wirkungen als Nothsignale einen genügenden Effect auszuüben im Stande sind, wurde von vielen Fachmännern und auch vom Schreiber dieses bekämpft und in den Spalten dieser Blätter zu wiederholten Malen zum Ausdrucke gebracht.

Heute haben diese Signale die mehr bescheidene und ihrer Leistung entsprechendere Bezeichnung — „Intercommunicationssignal" — angenommen, welche sie auch in der That verdienen und wozu der mit ihnen zu erzielende Effect vollkommen ausreicht.

Mit wem sollen jedoch diese Signale den Reisenden in Intercommunication setzen? Wie sollen sie angeordnet sein und, welche Art der Anordnung ist für den angestrebten Zweck die entsprechendste?

Diese Fragen werden — nach den bisher bekannten Einrichtungen — auf vielfache Art gelöst, die sich jedoch nach zwei Prinzipien trennen lassen:

a) Mechanische Anordnung zur Intercommunication mit der Locomotive;

b) Elektrische Anordnung zur Intercommunication mit dem Zugpersonal, beziehungsweise mit dem Schaffner.

Die mechanische Anordnung zeigt in den bisher durchgeführten Einrichtungen entweder die Verwendung der Zugleine, nach mannigfachen Combinationen, oder eine separate Zugleitung, die von Wagen zu Wagen bis zur Dampfpfeife geht und diese von dem Passagier zum Ertönen gebracht werden kann.

In letzterem Umstande liegt meines Erachtens die Unzweckmässigkeit dieses Princips, indem unter keinen Verhältnissen der Gang des Zuges von dem Reisenden arretirt werden soll und darf, wenn wir nicht unsere Eil- oder Courierzüge zu einer Omnibusfahrt herabdrücken wollen!

Was hat das Intercommunicationssignal zum Zwecke? Den Reisenden in die Möglichkeit zu versetzen, bei eventuellen Unfällen, die seine Person treffen oder treffen könnten, sich sofort mit einem solchen Organe verständigen zu können, welches hierzu berufen ist, um Abhilfe herbeizuführen.

Nun, wie precär ist schon der Begriff der vermeintlichen Gefahr oder des Unfalles nach der Anschauung und Lebensstellung des Reisenden?! — Bei einem Eilzuge, wo ich zufällig mit einem sehr nervösen Herrn im letzten Wagen des Zuges — der während der Fahrt, wie selbstverständlich, sehr ins Schwanken kam — mich befand, war mein Reisegefährte in solcher fieberhafter Aufregung, dass derselbe — trotz meiner besänftigenden Zureden, dass durchaus keine Gefahr zu befürchten sei — zu wiederholten Malen mit seinem Sacktuche zum Coupéfenster hinausschwenkte, um den Zug zum Stillstand zu bringen und nur der Umstand, dass derselbe nicht bemerkt wurde, war Ursache, dass wir ohne Aufenthalt am Bestimmungsorte ankamen.

Hätte dieser Reisende ein Intercommunicationssignal nach dem oben erwähnten System zur Hand gehabt, er hätte sich — von seinem Standpunkte aus — jedenfalls berechtigt gefühlt, von demselben Gebrauch zu machen, um der vermeintlichen Gefahr zu entgehen.

Und wie verschieden wird, je nach der socialen Stellung des Reisenden, der Zustand der persönlichen Fährlichkeit zur Auffassung kommen! Was der Eine leicht zu überwinden und bis zur nächsten Haltestelle ruhig abzuwarten vermag, wird der Andere als die äusserste Gefährdung seines theueren Ich's vermeinen! Und bei diesen Extremen soll immer und immer die Bewegung des Zuges beeinflusst werden können?!

Liegt die Ursache in einer persönlichen Gefahr, so ist unter allen Umständen die Intercommunication mit dem Schaffner ausreichend, indem dieser Gefahr, wenn überhaupt möglich, sowohl bei der Fortbewegung des Zuges, als bei dessen Stillstand vorgebeugt werden kann. Ist die Gefahr in dem Zustande des Zuges vorhanden, so wird die Avisirung des Schaffners genügen, um dieselbe ebenso schnell zu beseitigen, als dieses durch den Reisenden — bei unmittelbarer Avisirung des Locomotivführers — ermöglicht wird.

Wäre es z. B. ein Achsenbruch, der das Motiv zur Bethätigung des Intercommunicationssignals veranlassen würde, so würde durch die wachgerufene Aufmerksamkeit des Schaffners, durch die Aussen sichtbare Bezeichnung des Coupés, aus welchem der Hilferuf kam, dieser Defect schnell genug wahrgenommen werden und von seiner Seite die Abhilfe durch den Gebrauch der Dampf-

*) Eine nähere Beschreibung sammt Zeichnung der hier erwähnten Apparate folgt demnächst im „Organ".

pfeife ebenso schnell bewirkt werden können, als wenn dieses unmittelbar durch den Reisenden erfolgt wäre, wobei immer die Garantie für die unbedingte Nothwendigkeit des Anhaltens gesichert wäre.

Aus allen diesen Gründen empfiehlt es sich, die Intercommunicationssignale nur auf die unmittelbare Verständigung — zwischen Reisenden und Schaffner — zu beschränken und hierfür ist die elektrische Einrichtung mit Klingelwerk die zweckentsprechendste.

Wenn bisher von dem elektrischen System — als dem natürlichsten und einfachsten — zum grossen Theile Umgang genommen wurde, so lag die Ursache in der complicirten und wenig verlässlichen Leitung; diese Missstände sind aber durch die einfache und sichere Art, wie ich die Leitung herstelle, ganz beseitigt.

Zu meiner Leitung benutze ich die Signalleine, doch nicht als Leine, sondern indem für dieselbe ein 5 mm starkes Drahtseil substituirt wird.

Dieses Seil wird durch Hartgummiknöpfe von Wagen zu Wagen isolirt und durch 2 Frictionsrollen geführt. Der Ständer dieser Rollen, der durch Hartgummiplatten auf dem Wagen montirt wird, bildet durch Klemmschrauben die Einleitung in die verschiedenen Coupés.

Durch diese Anordnung verliert die Zugleine ihre frühere Bestimmung nicht, sondern im Gegentheil wird dieselbe durch gute Führung zwischen 2 Rollen an Leistungsfähigkeit gewinnen, und dient demnach einerseits für den Zugführer und Schaffner (Bremser) wie früher durch die Verbindung mit der Dampfpfeife als „Haltsignal", und andererseits für das Intercommunicationssignal als das vorzüglichste Stromleitungsmittel, indem das Drahtseil, dessen einzelne Adern verzinkt sind, vor Rost geschützt ist und die Führung zwischen den Rollen eine Ableitung des Stromes unter keinen Umständen zulässt.

Aus dem Gesagten erhellt von selbst, dass das Ein- und Ausrangiren der Wagen — bezüglich des elektrischen Stromes — gar keiner Vorbereitung bedarf; dass ferner Wagen sowohl mit als ohne Intercommunicationssignaleinrichtung im Zuge eingeschaltet werden können und dass endlich ein Lösen des Contactes nur durch ein Reissen des Zuges hervorgerufen werden kann, in welchem Falle jedoch dieses durch die Dampfpfeife sich automatisch signalisirt.

Die Taster in den Coupés sind mit den Klingelwerken, welche an Schaffner-, Bremser- und Zugführersitzen sich befinden, verbunden und wird dem Drucke des Tasters ausserhalb des Wagens eine Scheibe emporgeschnellt, die sofort das Coupé markirt, von welchem das Signal gegeben wurde.

Alle Bedenken, die bisher — wegen des mangelhaften Contactes, wegen der Umständlichkeit in der Verbindung und Ueberwachung der Leitung beim Zusammenstellen des Zuges oder während der Fahrt — gegen das elektrische Intercommunicationssignal sich geltend gemacht haben, entfallen nun vollkommen und es bliebe nur noch in Betreff des Stromerzeugers eine Erwägung übrig.

Der zu diesem Zwecke verlässlichste Batteriestrom ist der von Leclanché-Elementen gebildete und genügen 4 Elemente, um einen kräftigen Strom, selbst für einen aus 20 Wagen bestehenden Zug, zu erzeugen.

Um die Wirksamkeit des Stromes, resp. ob derselbe in der Leitung circulirt, zu erproben, wäre es am zweckmässigsten, wenn der Schaffner von Zeit zu Zeit während der Bewegung des Zuges durch einen Taster den Contact mit der Leitung herstellen könnte. Der Gedanke den vorhandenen elektr. Strom vortheilhaft auszunützen und die Möglichkeit — mit einer solchen Untersuchung, die immer beim Einfahren des Zuges zu bewerkstelligen wäre — noch eine andere, dem Betriebe förderliche Function versehen zu können, hat die Idee zum „Stationsanzeiger" hervorgerufen.

Um dem Reisenden den Ort oder die Station, die er passirt, zur Anzeige zu bringen, sind bis jetzt zwei Mittel im Gebrauche und zwar: die Aufschrift auf den Giebel- oder Frontseiten der Aufnahmegebäude oder auf eigenen hierzu bestimmten Tafeln und das Ausrufen während des Anhaltens des Zuges durch den Schaffner.

Wir wollen nun untersuchen, ob diese Art der Anzeigen auch für die Eilzüge mit sehr kurzem Aufenthalte genügen.

Was die Aufschriften anbelangt, wird sich selten der Reisende so schnell orientiren, um dieselbe rechtzeitig aufzufinden, einerseits wegen der Verschiedenheit der Oertlichkeit, wo diese Aufschrift sich befindet, andererseits wegen des Umstandes, dass nicht immer diese Aufschrift an der Seite sich befindet, wo der sie Suchende die Aussicht frei hat und endlich, weil der Zug entweder zu weit vor oder hinter dem betreffenden Orte sich befindet, wo besagte Aufschrift angebracht ist. Endlich wird diese Art der Anzeige bei nebeligen oder regnerischen Tagen und während der Nacht ganz zu nichte.

Die zweite Art der Anzeige würde sich viel ausreichender gestalten, wenn für die Deutlichkeit und Hörbarkeit des Ausrufes mehr gesorgt sein würde.

Was die Deutlichkeit anbelangt, so liegt dieses zumeist in dem vorhandenen Organ des Rufers und in der üblen Gewohnheit, die Ortsnamen entweder zu schnell oder im provinziellen Jargon auszurufen; oder in der Unachtsamkeit des Reisenden, der entweder mit anderen im Gespräche oder durch die Unruhe von den Mitreisenden oder endlich durch andere äussere oder innere Einflüsse (Sturm, Regen, Mattigkeit oder Schlaf) das Gerufene leicht überhört.

Doch lassen wir alle diese Fälle ausser Betracht und erwägen wir, ob es bei Eilzügen, die zwei oder mehrere Stationen ohne anzuhalten durchfahren und die den Reisenden hierdurch jeder Directive berauben, möglich ist, bei den kurzen Aufenthalten von 1 oder 2 Minuten sich plötzlich derart zu sammeln, um mit Ruhe sein Gepäck zusammenzulösen und mit sicherem Gefühle aus dem Coupé zu steigen? Man wolle bei ähnlichen Situationen nur den weiblichen Reisenden Berücksichtigung gewähren und jeder wenn auch wenig Gereiste wird die Wahrnehmung bestätigt finden, dass solche in einem continuirlichen Zustande der Aufregung sich befinden und hierdurch häufig Anlass zu Ueberfahrungen geben und selten das Coupé verlassen, ohne ein theures zurückgelassenes Pfand zu beklagen.

Soll und muss man nicht derartigen Unannehmlichkeiten vorbeugen, wenn mit einfachen und nicht kostspieligen Mitteln dieses erreicht werden kann?!

Der von mir construirte „Stationsanzeiger" verfolgt diesen Zweck.

Bei dem Bestande eines electrischen Stromes, der nur in seltenen Fällen zur Benutzung gelangt, wie dieses bei dem Intercommunicationssignal der Fall ist, lässt sich derselbe — unbeschadet dem früheren Dienste — zugleich auf eine ganz einfache Weise zu einem „Stationsanzeiger" benutzen.

Der Stationsanzeiger besteht aus einem Kästchen, ähnlich unserm Bureaudatumzeiger und in demselben befinden sich die Stationen auf Cartonpapier von viereckiger Form von 10 cm Länge und 5–6 cm Höhe, die der Reihe nach — dem Kurse des Zuges entsprechend — eingelegt sind.

Diese Kästchen werden einfach im Coupé aufgehängt und hierdurch ist schon ihre electrische Verbindung, beziehungsweise ihre Einschaltung in die Leitung hergestellt.

Werden nun die Karten, die in ziemlich deutlicher Schrift die Namen der vorhergehenden und der nachfolgenden Station, wo der Zug anhält, sammt Aufenthaltszeit tragen, der Reihe nach eingelegt, so genügt ein Druck von Seite des Schaffners auf einen Taster, um schon bei der Vorstation diese und die nachfolgende, wo der Aufenthalt erfolgt, in der Oeffnung des Kästchens zum Vorschein zu bringen.

Die electrische Thätigkeit, welche die Karten zum Vorschein kommen lässt, ist derartig regulirt, dass unmöglich eine späterfolgende vor einer vorhergehenden Station zum Vorschein kommen kann.

Das Kästchen ist ferner vollkommen geschlossen und auf der Vorderseite, wo die Stationen zum Vorschein kommen, durch ein Glas gedeckt.

Mit einem solchen Apparate ist eine sichere und verlässliche Orientirung für den Reisenden über das Anlangen an das Ziel seiner Fahrt geschaffen und enthebt ihn jeder weiteren Umschau oder Nachfrage, und giebt ihm endlich Gelegenheit, sich rechtzeitig zum Verlassen des Coupés vorzubereiten.

Mit dieser Ausnutzung des bestehenden electrischen Stromes im Eisenbahnzuge sollte es jedoch noch nicht sein Auskommen haben, sondern man stelle das Intercommunicationssignal — oder besser die Intercommunicationsvorrichtung — überhaupt dem Reisenden zur ausreichenden Disposition.

Warum soll es dem betreffenden Passagier durch diese Intercommunication nicht ermöglicht werden, durch Herbeirufung des Schaffners — über Bahnanschlüsse, über Abgang oder Ankunft von Zügen etc. — sich während der Fahrt Auskunft geben zu lassen, wenn dieses — durch abnormale Verkehrsverhältnisse, wie z. B. bei eingetretenen Verspätungen — ihm zu wissen von besonderem Werthe ist?

Ja, — würde man einwenden: — dann würden die gegenwärtigen bei Eilzügen verwendeten Schaffner nicht ausreichen.

Ich glaube doch! Man belege nur solche das persönliche Interesse berührenden Intercommunicationsanfragen mit der entsprechenden Taxe von 1—2 *M.*, die natürlich eine Gratification des Schaffners bilden sollen und die er unter allen Umständen für eine hierdurch von ihm gemachte Tour — von seinem Platze bis zum betreffenden Coupé und wieder zurück —, reichlich verdient; es werden sich dann derartige Auskünfte gewiss nur auf das Mass des äusserst Nöthigen beschränken, und ist nicht zu befürchten, dass hierdurch der Dienst des Schaffners bei der Bremse oder dessen sonstige Aufmerksamkeit nur im geringsten alterirt würde; denn: aufgemuntert durch seine pecuniären Vortheile im Intercommunicationsdienste wird er — anstatt schlafen und brüten — wachen und hüten.

Wien, im Februar 1881.

Moritz Pollitzer, Oberingenieur.

Aus dem Deutschen Reich.

Berlin, 14. Februar. (Politische Wochenschau. Finanzielle Eisenbahngarantien. Rhein-Nahebahn-Vorlage. Berliner Stadteisenbahn. Eisenbahnproject Mainz - Frankfurt a./M. - Brüssel. Preussisch-Badische Instradirungsfragen. Hannover-Altenbeken. Schwarzathalbahn. Unfallstatistik für December.)

In voriger Woche ist der Deutsche Reichstag durch Kaiserliche Verordnung auf den 15. Februar einberufen worden und die legislatorischen Körperschaften Preussens haben in Folge dessen in beschleunigtem Tempo gearbeitet, um das gleichzeitige Tagen des Reichstags mit dem Landtag auf eine möglichst kurze Zeit einzuschränken. Das wichtigste Ereigniss auf parlamentarischem Gebiet war die Ablehnung des dauernden Steuererlasses seitens der Budgetcommission des Herrenhauses. Der Beschluss wurde mit 10 gegen 4 Stimmen gefasst und von der Majorität sind jene Gesichtspunkte geltend gemacht worden, welche der altconservative Abgeordnete von Meyer (Arnswalde) für das ablehnende Votum im Abgeordnetenhause geltend gemacht hat. — Das Verwendungsgesetz wird schwerlich in den nächsten 14 Tagen durch alle Stadien der Gesetzgebung zu bringen sein, und es wird sich daher eine kurze Vertagung des Abgeordnetenhauses von selbst ergeben. In voriger Woche hat die zweite Sitzung der betreffenden Commission stattgefunden und es sind drei Gegenentwürfe zu der Regierungsvorlage eingebracht worden, welche von den Conservativen, den Freiconservativen und dem Centrum herrühren. — Das Herrenhaus hat die Oberschlesische Nothstandsvorlage nach den Beschlüssen des Abgeordnetenhauses angenommen; letzteres hat die Novelle zur Kreis- und Provinzialordnung mit grosser Majorität angenommen und ebenso die Vorlagen betr. den Bau von Secundärbahnen und der Oberschlesischen Nothstandsbahnen. Die Sitzungen des permanenten Ausschusses des Volkswirthschaftsraths sind beendigt, nachdem das Arbeiterunfallversicherungsgesetz und die Innungsvorlage angenommen wurden. Die Vorlage, durch welche der Preussische Volkswirthschaftsrath zu einer dauernden Reichsinstitution erhoben werden soll, ist bereits ausgearbeitet und liegt dem Bundesrathe vor. Die dazu erforderlichen finanziellen Mittel sind in Form einer Budgetposition im Etat des Reichsamts des Innern vorgesehen. — Dem Bundesrathe ist der Antrag der Preussischen Regierung wegen des Anschlusses der Stadt Altona und der Unterelbe an den Deutschen Zollverein zugegangen. — Eine Vorlage des Reichskanzlers, welche die geschäftliche Behandlung der dem Bundesrathe vorliegenden wichtigeren Berathungsgegenstände betrifft, bringt nun endlich Klarheit in die vielbesprochenen Ministersitzungen durch eine Mittheilung des Reichskanzlers. Nach § 3 der Geschäftsordnung sollen die wichtigeren Geschäftsaufgaben des Bundesraths und insbesondere die Gesetzesvorlagen von einem durch den Reichskanzler für jede Session zu bestimmenden Zeitpunkte an in möglichst rasch sich folgenden Sitzungen, welchen die ersten Bevollmächtigten der Regierung anwohnen werden, zur definitiven Erledigung gebracht werden. Im Hinblick auf diese Bestimmung hat der Reichskanzler den Bundesrath davon in Kenntniss gesetzt, dass er beabsichtigt, die wichtigeren der während der gegenwärtigen Session zu erledigenden Vorlagen unmittelbar nach dem Zusammentritt des auf den 15. d. M. einberufenen Reichstags zur Berathung der Ausschüsse bezw. des Plenums des Bundesraths zu stellen.

Die Vorlage betr. die finanziellen Garantien der Staatsbahnverwaltung beschäftigte in voriger Woche die Budgetcommission. Die Debatte bewegte sich um den § 1 des Entwurfs des Abgeordneten v. Tiedemann, nach welchem die Ueberschüsse der Eisenbahnverwaltung zunächst zur Verzinsung der Eisenbahncapitalschuld, dann zur Amortisation (bis zur Höhe von $^3/_4$ pCt. des Capitals), endlich für die Bedürfnisse des Staatshaushalts nach Massgabe der jedesmaligen Festsetzung durch den Etat verwendet werden sollen. Dem gegenüber lag ein Gesetzentwurf des Abg. Büchtemann vor, nach welchem nach Abschluss der Jahresrechnung des Staatshaushalts in dem folgenden Jahr durch das Etatsgesetz festgesetzt werden soll, zu welchem Betrage etwaige Ueberschüsse des Staatshaushalts zur Tilgung der Staatseisenbahncapitalschuld zu verwenden sind. In der Debatte wurden die Unklarheiten und Schwierigkeiten hervorgehoben, welche durch Annahme des Gesetzentwurfs nach dem Vorschlage des Abg. v. Tiedemann für die Behandlung des Etats entstehen würden. Fraglich war namentlich, ob die Amortisation auch dann stattfinden soll, wenn zwar die Eisenbahnverwaltung, nicht aber der gesammte Staatshaushalt Ueberschüsse abliefert und weiter, ob die Amortisation der Staatseisenbahncapitalschuld, welche schon jetzt und zwar für das Jahr 1881/82 zur Höhe von 3 856 000 *M.* in der Amortisation der Staatsschulden überhaupt stattfindet, neben der neuen Amortisation aufrecht erhalten werden soll. Zur Beseitigung ersteren Zweifels wurde von einer Seite unter Bezugnahme auf den Gesetzentwurf der Regierung und die vom Abgeordnetenhause im vorigen Jahre angenommenen Beschlüsse beantragt, im Gesetz zu bestimmen, dass vor der Amortisation eine Summe von 2 200 000 *M.* aus den Ueberschüssen der Eisenbahnverwaltung zur Deckung eines etwaigen Deficits des Staatshaushalts zu verwenden ist. Dieser Antrag wurde indessen gegen die Stimmen des Centrums, der Fortschrittspartei und der Freiconservativen abgelehnt. Zur Beseitigung des weiter hervorgehobenen Bedenkens wurde dann der Antrag gestellt, im Gesetzentwurf ausdrücklich zu bestimmen, dass die Summe von 3 856 000 *M.* zur Amortisation wie jetzt vorweg aus den Ueberschüssen der Eisenbahnverwaltung zu entnehmen ist. Dieser Antrag wurde angenommen. Demnächst wurde der Gesetzentwurf des Abg. Büchtemann mit überwiegender Majorität abgelehnt und der modificirte § 1 des v. Tiedemann'schen Entwurfs angenommen. — In späterer Sitzung wurde § 2 nach dem Antrag des Abg. v. Tiedemann wie folgt angenommen: „Zum Zwecke der Ausführung dieses Gesetzes wird die am 1. April 1880 vorhanden gewesene Staatseisenbahncapitalschuld auf den Betrag von 1 498 858 100 *M.* festgestellt. Dieselbe vermehrt sich um die Beträge der auf Grund von Eisenbahncrediten seit diesem Zeitpunkte verausgabten Schuldverschreibungen, sowie im Falle des Eigenthumserwerbes von verstaatlichten Eisenbahnen um die Beträge der für Eisenbahnzwecke durch den Etat oder besondere Gesetze ausserordentlich bewilligten Staatsmittel, sofern nicht bei der Bewilligung etwas anderes bestimmt ist. Sie vermindert sich dagegen um die Beträge der in Gemässheit dieses Gesetzes stattgehabten Tilgungen.“ Mehrere Abänderungsanträge, welche zu diesem Paragraphen gestellt waren, wurden abgelehnt, unter anderem der Antrag des Abg. Rickert, welcher die Staatseisenbahncapitalschuld auf 1 600 000 000 *M.* und auch der Antrag des Abg. v. Huene, welcher sie auf 1 550 000 000 *M.* bemessen wollte. Die übrigen Paragraphen wurden ebenfalls in der Fassung des Antrags des Abg. v. Tiedemann angenommen. Wir heben daraus folgende Bestimmungen hervor: Von der Staatseisenbahncapitalschuld sind alljährlich, soweit die Ueberschüsse der Verwaltung der Eisenbahnangelegenheiten dazu ausreichen, bis zu $^3/_4$ pCt. zu tilgen. Von dieser Tilgungsquote kommen in Abrechnung die zur planmässigen Amortisation der vom Staate für Eisenbahnzwecke vor dem Jahre 1879 aufgenommenen Schulden erforderlichen Beträge. Sind jedoch zur Deckung eines Deficits oder für ausserordentliche Staatsbedürfnisse neue Anleihen bewilligt, so ist der zur Tilgung verfügliche Betrag von der letzteren abzuschreiben und auf die neuen Anleihen anzurechnen. Ueber die nach Vorwegnahme der zur Verzinsung und Amortisation zu verwendenden Summen von den Ueberschüssen der Eisenbahnen noch verfüglich bleibenden Beträge wird durch den jedesmaligen Staatshaushaltsetat Bestimmung getroffen. Der für die Verzinsung der am 1. April 1880 vorhandenen Staatseisenbahncapitalschuld erforderliche Betrag wird auf 63 914 324 *M.* festgesetzt.

Die Rhein-Nahebahnvorlage ist Gegenstand eines Berichts, welchen die Eisenbahncommission für das Plenum ausgearbeitet hat. Er ist vom Abg. von Eynern erstattet. Da wir die Verhandlungen dieser Commission über den angeführten Gegenstand durch fortlaufende Berichte verfolgt haben, können wir uns darauf beschränken, die Erklärungen des Kriegsministers von Kameke, betreffend die Wichtigkeit und Dringlichkeit des zweiten Geleises auf dieser Bahn im Interesse der Landesvertheidigung, nach dem Wortlaut des offiziellen Protocolls wiederzugeben. Zuerst gab der Kriegsminister folgende Erläuterungen: Es müsse constatirt werden, dass der Gegner sich in einer sehr viel günstigeren Situation bezüglich seiner Eisenbahnverbindungen befinde und zunächst die Ueberlegenheit habe. Das Vorhandensein eines zweiten Geleises auf dieser Bahnstrecke könne einem unblutigen Siege gleich zu achten sein. Die Militärbehörde erachte das zweite Geleis nicht blos als vortheilhaft, sondern nach Lage der Verhältnisse als nothwendig. Ein Aufschub der angestrebten Massnahmen müsse als sehr bedenklich erachtet werden. Ferner trat weiterhin ein Vertreter des Herrn Ministers den Ausführungen, als sei die Königliche Staatsregierung 10 Jahre lang säumig gewesen, während sie jetzt die Landesvertretung in wenig Wochen zur Entscheidung dränge, mit Detailnachweisungen entgegen, welche bestimmt waren, die erst in den letzten Jahren stetig gewachsene und eminent gewordene Dringlichkeit im Interesse der Landesvertheidigung augenfällig darzuthun. Zu dem von Hammacher vorgeschlagenen (und von der Commission angenommenen) Gegengesetzentwurfe erklärte das Kriegsministerium: „Vom Standpunkte der Landesvertheidigung können die Vortheile, welche eine generelle gesetzliche Regelung nach diesen Vorschlägen bieten würde, nicht verkannt werden. Durch die Annahme dieses Vorschlages würde indessen, wie der Commissarius des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten näher ausgeführt hat, das Zustandekommen der Legung des zweiten Geleises der Rhein-Nahebahn voraussichtlich bis zum Juni künftigen Jahres hinausgeschoben werden. Hierin wäre eine Schädigung der Interessen der Landesvertheidigung zu erblicken.“ — In der heutigen Sitzung des Abgeordnetenhauses wurde beschlossen, den auf der Tagesordnung stehenden Gesetzentwurf, betreffend den Erwerb und weiteren Ausbau der Rhein-Naheeisenbahn zur nochmaligen Vorberathung in die für denselben eingesetzte Commission zurückzuverweisen. Es war der Vorsitzende der Commission selbst, Abg. v. Wedel-Malchow, welcher den Antrag zu dieser abermaligen Commissionsberathung des Gesetzentwurfes stellte, und zwar motivirte derselbe seinen Antrag

dadurch, dass er erklärte, es seien ihm und einigen Mitgliedern der Commission aus dem Schosse der Regierung Mittheilungen darüber zugekommen, dass augenblicklich Verhandlungen schweben, die darauf abzwecken, den Erwerb der Bahn zu einem billigeren Kaufpreise zu erlangen. Dass die Commission sich der Regierungsvorlage gegenüber ablehnend verhalten habe, beruhe eben darin, dass man den in derselben angesetzten Kaufpreis für zu hoch halte. Herr Minister Maybach drückte seine Zufriedenheit mit dem Antrage des Vorredners aus und bestätigte die von demselben angeführten Gründe des Antrages. Die kurze Debatte, welche der Antrag noch hervorrief, wurde von dem Abg. Büchtemann eröffnet; derselbe erklärte sich gegen den Antrag und verlangte zunächst, über die gepflogenen Verhandlungen durch den Herrn Minister unterrichtet zu werden. Der Abg. Windhorst empfahl den Antrag zur Annahme, indem er auf die militärische Wichtigkeit der Bahn hinwies und besonders die in Aussicht gestellte Möglichkeit betonte, die Bahn zu einem billigeren Preise zu erwerben.

Die Berliner Stadteisenbahn wird, wenn nicht unerwartete und unberechenbare Hindernisse in den Weg treten, am 1. October d. J. dem Betriebe übergeben werden. Seitens der Direction wird mit grossem Eifer auf den Abschluss der Arbeiten hingedrängt. Seit dem Eintritt der milderen Witterung ist an den ganzen Strecken wieder die Thätigkeit aufgenommen worden. Hier und da muss die Weiterführung zwar noch ruhen, weil Processe schweben oder Streitfragen zwischen verschiedenen Behörden erst zu erledigen sind, es liegt aber kein Grund zur Annahme vor, dass es nicht gelingen wird, auch diese Schwierigkeiten zu heben. Der Betrieb soll von Anfang an in fast vollem Umfange aufgenommen werden. Bezüglich des Fahrpreises wird als massgebender Gesichtspunkt gelten, dass man nicht hinter der Pferdebahn zurückbleiben könne. Es wird demnach wahrscheinlich die ganze Strecke von Osten nach Westen und umgekehrt 30 ₰ betragen, während von jeder Station aus Theilstrecken zu 10 ₰ ausgegeben werden. Die Fahrpläne sollen von der Bedürfnissfrage entschieden werden. Es steht aber bereits fest, dass die Züge sicherlich bis Mitternacht, vielleicht noch länger, laufen werden, und dass des Morgens durch Einschiebung von Arbeiterzügen auf diejenigen Werkthätigen Rücksicht genommen werden soll, welche in weiter Entfernung von der Stadt wohnen. Ebenso wird es Schülerzüge gehen. Die Wagen für den Stadtverkehr werden voraussichtlich nur II und III. Classe führen und nach Amerikanischem Muster durchgehende sein. Die Wagen aller 4 Classen sind für den externen Verkehr bestimmt. Eine grosse Zahl der in München bestellten Locomotiven — dieselben verzehren bekanntlich ihren Rauch — sind bereits fertiggestellt.

Ueber eine Eisenbahnverbindung Mainz - Frankfurt a. M.-Brüssel begegnet man in Belgischen Blättern augenblicklich lebhaften Erörterungen, da dies Project während der nächsten Session in den Belgischen Kammern zur Sprache kommen dürfte. Zweck des Projects ist, den kürzesten Weg, der Brüssel und die Belgischen Seehäfen in directe Verbindung mit Mittel- und Süddeutschland, Oesterreich-Ungarn und dem Orient bringen könne, nutzbar zu machen. Jetzt braucht man 11 bis 12 Stunden, um im Schnellzug die 417 km von Brüssel nach Mainz zurückzulegen. In der projectirten directen Linie würde die Entfernung nur 354 km betragen, die in höchstens 8 Stunden zurückzulegen wären. Das Project der Linie existirt seit 1864 und ist von den Deutschen Regierungen sympathisch aufgenommen worden, während es, wie es scheint, bei der Belgischen Regierung auf die Schwierigkeit stösst, dass dieselbe keine neuen Concessionen ertheilen will.

Ueber die Preussisch - Badischen Instradirungsfragen lässt sich die „N. A. Z." in einem offiziösen Artikel folgendermassen vernehmen: „Die von der „Karlsruher Zeitung" gebrachte Mittheilung, dass zwischen der Preussischen und der Badischen Staatseisenbahnverwaltung wegen der Leitung des Güterverkehrs kürzlich eine Uebereinkunft getroffen worden sei, wird in einigen Organen der Presse mit Bemerkungen begleitet, welche — soweit wir unterrichtet sind — dieselbe missverständliche Auffassung wiederspiegeln, die in dieser Angelegenheit namentlich in Süddeutschen Blättern wiederholt zu Tage getreten ist. Die natürliche Sachlage wird dabei völlig verkannt. Wir erfahren darüber Folgendes: Die frühere Privatverwaltung der Rheinischen Eisenbahn hatte den Güterverkehr, soviel in ihrer Macht stand, im Interesse ihrer Actionäre vorzugsweise über ihre Stammbahn — zum Nachtheil der vom Staat garantirten Eifelbahn — geleitet, sie hatte namentlich im Belgischen Verkehre weitgehende Ermässigungen ihrer Frachtantheile eintreten lassen, um im Verein mit der Badischen Bahn gegen die viel kürzere Route der Reichsbahnen zu concurriren. Derartige Verhältnisse konnte der Preussische Staat, als das Rheinische Unternehmen in seinen Besitz überging, selbstverständlich nicht fortbestehen lassen. Der Staat, als nunmehriger Besitzer der Eifelbahn und Eigenthümer der Saarbrücken-Trierer Bahn, hat ein weit grösseres Interesse, den in der Richtung von Norden nach Süden sich bewegenden Güterverkehr über Trier-Saargemünd zu leiten als über Bingerbrück. Dazu kommt das auch für Preussen nicht gleichgültige Interesse des Reichs an den Erträgen der Reichseisenbahnen, deren Linien in Saargemünd an die der Staatsbahnen stossen. Die Entfernung Köln-Basel ist über Trier-Saargemünd und über Bingen-Mannheim fast gleich, auf der ersteren Route beträgt sie 525, auf der letzteren 512 km, der Preussische Staat aber ist an der ersteren mit 285 km, an der letzteren nur mit 153 km betheiligt, und ausserdem gehört auf der ersteren Route, über Saargemünd, die ganze Nichtpreussische Strecke mit 240 km zu den Reichsbahnen. Es hätte kaum befremden können, wenn die Preussische Staatsbahnverwaltung angesichts dieser geographischen Situation dazu übergegangen wäre, den gesammten hier in Betracht kommenden Verkehr ausschliesslich über Trier-Saargemünd zu leiten. Für die Finanzen Preussens nicht minder wie für die des Reichs würde das von wesentlichem Vortheil gewesen sein, ohne die Interessen des öffentlichen Verkehrs im geringsten zu schädigen. Sichert doch die einheitliche Leitung auf den Staats- und Reichsbahnen die prompteste Beförderung! Weit entfernt jedoch von derartigen, obwohl unanfechtbaren Massnahmen hat die Staatseisenbahnverwaltung bei ihren Vorschlägen für eine anderweite Verkehrstheilung sich von vornherein von dem Bestreben leiten lassen, auf die bis dahin bestandenen Verhältnisse eine möglichst schonende Rücksicht zu nehmen. Von anderer Seite dagegen vermochte man sich nicht dazu zu entschliessen, den veränderten Verhältnissen die gebührende Rechnung zu tragen. Der frühere Besitzstand wurde mit Zähigkeit festgehalten. Man schien der Meinung zu sein, dass der stärkere Theil, weil eben der stärkere, dem schwächeren gegenüber die eigenen Interessen auch nicht im beschränktesten Masse zur Geltung bringen dürfe. Nachdem die Eisenbahndirectionen monatelang vergeblich verhandelt hatten, blieb unter solchen Umständen kein anderes Mittel übrig, als von dem in üblicher Weise bei den Verkehrsvereinbarungen vorbehaltenen Kündigungsrechte Gebrauch zu machen. Jeder Grund zu der Befürchtung, dass in Folge dessen eine Unterbrechung wichtiger directer Güterverkehre eintreten werde, war hierbei ausgeschlossen, weil der Verkehr in allen wesentlichen Beziehungen über die Linien der Reichsbahnen aufrecht erhalten werden konnte. Das Mittel der Kündigung hat sich denn auch als wirksam erwiesen. Noch vor Ablauf der Kündigungsfrist für den Belgischen Verkehr über die Rheinroute ist eine befriedigende Verständigung erreicht worden. Das von Badischer Seite gebrachte Opfer, dass im Verkehre mit Thüringen und dem nordöstlichen Gebiete an Stelle der Würzburger die beträchtlich nähere und höchst leistungsfähige Frankfurter Route tritt, entspricht der Natur der Dinge. Auch über die Verkehrsbeziehungen zwischen den Preussischen Staatsbahnen und der Hessischen Ludwigsbahn sollen die Versuche, irrige Anschauungen im Publikum zu verbreiten, anscheinend fortgesetzt werden. Nachdem die veränderte Sachlage von Seiten der Hessischen Ludwigsbahn endlich gewürdigt und durch ein gleichzeitiges Entgegenkommen der Staatsbahnen eine Verständigung ermöglicht worden ist, findet jetzt ein Artikel in No. 64 der „National-Zeitung" es befremdlich, dass die Hessische Ludwigsbahn in dem getroffenen Abkommen die Verpflichtung übernommen hat, Concurrenzen zu beschränken, welche sie den Staatsbahnen bisher auf 32 pCt., früher sogar bis auf 42 pCt. Mehrentfernung gemacht hat. Nichts ist doch wohl natürlicher, als dass, wenn ihrerseits die Staatsbahnen der Ludwigsbahn einen reichlichen Antheil an Transporten überlassen, welche sie schon bei mässiger Concurrenzaufnahme und unter vollster Wahrung des öffentlichen Verkehrsinteresses allein zu befördern in der Lage wären, dann auch von der Gegenseite erwartet werden muss, dass sie den bis dahin angewendeten Concurrenzmassregeln engere Schranken ziehe. Irgend welche Benachtheiligung öffentlicher Verkehrsinteressen bewirkt diese Beschränkung keineswegs, sondern nur die theilweise Aufhebung der Verkehrsleitung über eine Umwegsroute. In der That, es ist nicht verständlich, wie man fortfahren kann, der Preussischen Staatseisenbahnverwaltung anzusinnen, sie solle in gänzlicher Verkennung ihrer Pflichten die Interessen der Preussischen Steuerzahler zu Gunsten der Actionäre von Privatbahnen empfindlich schädigen".

Das Eigenthum der **Hannover-Altenbekener Eisenbahn** geht laut handelsgerichtlicher Eintragung mit dem 1. April 1881 in das Eigenthum des Preussischen Staats über und tritt mit diesem Zeitpunkte die Actiengesellschaft in Liquidation, welche für Rechnung des Preussischen Staats erfolgt.

Zur Anfertigung der generellen Vorarbeiten für die **Schwarzathalbahn** hat Mitte v. Mts. die Fürstl. Schwarzb.-Rudolst. Regierung die Genehmigung ertheilt. Dieselbe soll als normalspurige Bahn minderer Ordnung mit theilweiser Benutzung der Chaussee hergestellt werden. Sie beginnt in der Nähe von Rudolstadt an der Station Schwarza der Saalbahn und führt von hier über Blankenburg, Schwarzburg, Mellenbach und Schwarzmühle nach Katzhütte und Oelze bei Breitenbach, erhält eine Länge von etwa 35—36 Kilometer und wird einen der schönsten und industriereichsten Theile des Thüringer Waldes erschliessen. Die technischen und finanziellen Vorarbeiten sind dem Vernehmen nach

dem Baurath Plessner in Gotha übertragen und in beiden Beziehungen bereits begonnen.

Unfälle beim Eisenbahnbetrieb mit Ausschluss der Werkstätten waren nach der im Reichseisenbahnamt aufgestellten Nachweisung auf Deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monat December v. J. im Ganzen zu verzeichnen: 12 Entgleisungen und 46 Zusammenstösse auf freier Bahn, 41 Entgleisungen und 9 Zusammenstösse in Stationen und 174 sonstige Unfälle. Bei diesen sind im Ganzen, und zwar grösstentheils durch eigenes Verschulden 209 Personen verunglückt, sowie 101 Eisenbahnfahrzeuge erheblich und 174 unerheblich beschädigt. Es wurden von den 12 814 718 überhaupt beförderten Reisenden 4 getödtet, 3 verletzt, von Bahnbeamten und Arbeitern im Dienst beim eigentlichen Betrieb 24 getödtet und 93 verletzt, und bei Nebenbeschäftigungen 7 getödtet und 23 verletzt, von Post-, Steuer- etc. Beamten 1 getödtet, 8 verletzt, von fremden Personen 18 getödtet und 18 verletzt, sowie bei Selbstmordversuchen 8 getödtet und 2 verletzt. Von den sämmtlichen Verunglückungen, mit Ausschluss der Selbstmorde, entfallen auf: Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehende Staatsbahnen bei zusammen 21 843 km Betriebslänge 179 Fälle, darunter die grösste Anzahl auf die Bahnstrecken im Bezirke der Köln-Mindener Bahn (43), Bergisch-Märkischen Bahn 20 etc.; auf grössere Privatbahnen mit je 150 km Betriebslänge bei zusammen 5 858 km Betriebslänge 17 Fälle, darunter die grösste Anzahl auf die Berlin-Anhaltische, Berlin-Hamburger und die Braunschweigische Eisenbahn; auf kleinere Privatbahnen mit je unter 150 km Betriebslänge bei zusammen 1 048 km Betriebslänge 3 Fälle.

Russische Correspondenz.

St. Petersburg, im Februar 1881. (Baranow'sche Eisenbahncommission. Grosse Russische Eisenbahngesellschaft. Tambow-Saratower Eisenbahn. Schneeverwehungen. Commission für Zufahrtswege. Gleichzeitige Uebergabe einer Depesche für mehrere Stationen.)

Die „Graf Baranow'sche Eisenbahncommission" hatte s. z. gelegentlich der Beurtheilung von Massregeln zum billigeren Passagierbetrieb in der Nähe der Hauptstädte, ohne eine für die Bahnverwaltung beschwerliche Zugvermehrung, sich für den Nutzen der **Einführung von Localdampfwagen** statt ganzer Personenzüge, ausgesprochen. Jetzt, berichten die „Moskauer Nachrichten", hätte die Baltische Bahn eine darauf bezügliche Eingabe an das Ministerium der Communicationen gemacht und letzteres habe sich dem Project günstig erwiesen. Danach werde man in nächster Zeit auf der Baltischen Bahn solche Dampfwagen einstellen.

Die drei Linien der **Grossen Russischen Eisenbahngesellschaft,** die Nicolaibahn, die Warschauer und Moskau-Nischni Nowgoroder Bahn haben im Jahre 1880 eine Bruttoeinnahme von 36 941 896 Rbl. ergeben, d. h. 6 392 308 Rbl. weniger als 1879. Ein solcher scheinbar starker Ausfall der Thätigkeit einer der Haupteisenbahnarterien Russlands kann theilweise dadurch erklärt werden, dass im Jahre 1878 ein grosser Theil sämmtlicher Einnahmen unserer Bahnen aus Kriegstransporten bestand. Im folgenden Jahre 1879 wuchs darauf der Betrieb durch den enormen Kornexport. Im verflossenen Jahre aber musste die allgemeine öconomische Krisis, in Verbindung mit dem bedeutend sich verringernden Kornexport, auch auf die Eisenbahneinnahmen ihren verderblichen Einfluss ausüben!

Im vorigen Jahre erwählte die ausserordentliche Generalversammlung der Actionäre der **Tambow-Saratower Eisenbahn** eine Specialcommission, welche sie beauftragte, Verhandlungen mit der Nachbargesellschaft der Koslow-Tambower Bahn anzuknüpfen bezüglich einer Fusion beider Bahngesellschaften in ein Unternehmen. Augenblicklich dient diese Frage der Fusion zum Gegenstand einer lebhaften Agitation in den Kreisen der Eisenbahn- und Börseninteressenten. Die an und für sich ganz vernünftige und nützliche Idee von der Fusion zweier nicht grosser Eisenbahnunternehmungen in Eines dient aber hier nur, wie gewöhnlich, als anständiger Deckmantel, um auf die Regierungscasse wieder einen herzhaften Angriff zu machen! Wenigstens ist das von den Interessenten ausgedachte Project der Fusion besagter Bahnen darauf begründet, dass die Regierung sich verpflichte, die 5procentige Garantie für die Saratower Strecke zu übernehmen, welche jetzt auf der Landschaft liegt. Es wird wohl kaum nöthig sein hier hinzuzufügen, dass augenblicklich nicht die Zeit in Russland ist, um Kronsinteressen mir nichts, Dir nichts speculativen Phantasieen einiger Schwindler zum Opfer zu bringen.

Wie alljährlich sind auch heuer auf verschiedenen Bahnen die Züge im Schnee stecken geblieben. Auf der **Orenburger Bahn** begannen die Schneestürme am 24. December; auf die mittelrussischen Bahnen endlich von Moscau erstreckten sie sich zu Ende des Jahres; im Süden wüthen sie noch heute, den jüngsten Depeschen nach zu urtheilen. Die Verwaltung der Südwestbahnen hat sich benöthigt gesehen, allgemein zu beobachtende Regeln aufzustellen für den Fall von Schneeverwehungen. Die hauptsächlichsten derselben sind folgende: 1. auf jeder grossen Station soll ein mit einer genügenden Anzahl hölzerner und eiserner Schaufeln ausgerüsteter Waggon sich stets in Bereitschaft befinden. Dieser Waggon muss sofort nach Empfang der Nachricht, dass ein Zug im Schnee stecken geblieben sei, nach dem betreffenden Orte hingesandt werden; 2. der Stationsvorstand ist gehalten sofort Massregeln zu treffen, um dem steckengebliebenen Zuge die gehörige Quantität Brennmaterial zum Beheizen der Waggons, sowie Lebensmittel und Thee zu verschaffen; 3. wenn das Hinschaffen aller dieser Gegenstände durch Locomotive aus irgend welchen Gründen unmöglich sein sollte, so müssen dieselben durch Pferde an Ort und Stelle gebracht werden und endlich 4. falls Passagiere es wünschen sollten, zu der dem unfreiwilligen Anhaltepunkte zunächstgelegenen Station expedirt zu werden, müssen die Beamten der Bahn alle dazu nöthigen Hilfsmittel den Passagieren zur Verfügung stellen. Am 18/30. Januar war die Donetzbahn durch Schnee verschüttet und der Verkehr abermals mehrere Tage unterbrochen. Auf der Rostow-Wladikawkaser Bahn ist neulich die Brücke über den Temernick fortgerissen und der Verkehr dadurch bedeutend erschwert. Auf der Orenburger Bahn geht der Verkehr seit dem December nur mit Stocken vorwärts. Besonders finden Schneewehen auf der 472 und 468. Werst statt. Mehrere Male sind die Züge mitten im Schnee ganz stecken geblieben und haben Stunden lang nöthig gehabt, um ausgegraben zu werden. Zwischen den Stationen Butzaki und Nowossergiewsk (Anfang der Bahn) ging der Betrieb ungehindert vor sich, auf der Strecke nach Orenburg zu war beständiger Aufenthalt.

Eine Specialcommission aus Vertretern verschiedener Ressorts, welche beim Communicationsministerium 1874 zur Zusammenstellung eines Projectes für ein Netz von Zufahrtswegen zu den Eisenbahnstationen gegründet worden war, ist auf Allerhöchsten Befehl am 1. December n. St. 1880 aufgehoben worden. Zugleich ist dem Communicationsminister überlassen, Regeln festzusetzen über die Ordnung und die Bedingungen zur Erlaubnissertheilung des Baues solcher Zufahrtswege an Gesellschaften, Eisenbahnen und Private und ebenfalls über die in solchen Fällen seitens der Regierung zu leistende Theilnahme. Die ausgearbeiteten Regeln hat der Minister auf dem gewöhnlichen gesetzlichen Wege zur Bestätigung vorzulegen.

Im verflossenen December wurden in der Werkstätte des „St. Petersburger Kreistelegraphenamtes" von den K. K. Artilleriecapitän Pirotzky, Hauptmechaniker Desewjankin und dem jüngeren Mechaniker Sjaweljew Versuche angestellt über die **gleichzeitige Uebergabe einer Depesche** von einer Station auf mehrere andere Telegraphenstationen nach dem von Pirotzky vorgeschlagenem System, welches in der Anwendung zweier paralleler Leitungen oder einer Leitung mit parallelen Zweigen besteht. Die Versuche bestanden in Folgendem: 1. Anfangs wurden drei Telegraphenapparate in einer galvanischen Kette auf gewöhnliche Weise hinter einander vermittelst sechs Meidinger-schen Apparate geschlossen; hierbei waren alle drei Apparate gleichzeitig in Thätigkeit. 2. Bei Verminderung der Batterie auf vier Elemente wirkten nur zwei Apparate, der dritte blieb unthätig. 3. Bei Verminderung der Batterie auf zwei Elemente wirkte nur ein Apparat und zwar der nächste zur Batterie, die beiden andern blieben unthätig. 4. Als nun, nach Pirotzky's System, alle drei Apparate mit Querzweigen zwischen den zwei parallelen Leitungen in Verbindung gesetzt waren, so wurden durch dieselbe Batterie von zwei Elementen alle drei Apparate in gleichzeitige Thätigkeit versetzt. 5. Als darnach die Batterie auf ein Element vermindert wurde, so wirkten doch noch alle drei zwischen den parallelen Leitungen eingeschlossenen Apparate gleichzeitig. 6. Darauf wurden zwischen den parallelen Leitungen vier und fünf Apparate eingeschaltet und alle wirkten gleichzeitig durch die Kraft eines Elementes. 7. Nach diesen befriedigenden Resultaten hielt man es für überflüssig, die Anzahl der Apparate noch zu vermehren, welche durch ein Element in Thätigkeit gesetzt werden sollten, man machte aber noch den Versuch, die kleinste Kraft zu bestimmen, welche nöthig sei, um einen Apparat bei gewöhnlichem System der Einschaltung in Thätigkeit zu setzen; hierbei zeigte sich, dass einer von den bei den Versuchen angewandten Apparate durch die Kraft eines Elementes in Thätigkeit gesetzt wurde.

Die Versuche bewiesen demnach unzweifelhaft, dass, um auf mehrere Telegraphenapparate zu wirken, bei Anwendung zweier parallelen Leitungen oder einer Leitung mit parallelen Zweigen, die zur gleichzeitigen Uebergabe einer Depesche auf mehrere Stationen nothwendige Batterie wenigstens fünfmal verringert werden kann, d. h. wo jetzt 100 Elemente angewendet werden, z. B. auf fünf Stationen, sind nach dem System von Pirotzky 20 Elemente genug, um eine Depesche auf diesen fünf Stationen gleichzeitig zu übergeben.

Durch das von Herrn Pirotzky vorgeschlagene System der Stromtheilung in eine beliebige Anzahl gleicher Theile, welches ausserdem vermittelst Galvanometer als auch auf theoretischem Wege durch Gleichungen, welche das allgemeine Gesetz der Stromvertheilung über alle eingeschalteten Leitungen ausdrücken,

bewiesen wurde, kann man, nach den Worten des Erfinders 1. die Zahl electrischer Lampen, welche jetzt von einer dynamo-electrischen Maschine bei dem jetzt bestehenden System der Hintereinandereinschaltung unterhalten werden, wenigstens vier mal vergrössern, wobei man sie nur je mehrere an einen der Querzweige, welche zwischen zwei parallelen Leitungen eingeschlossen sind, vertheilt oder an parallele Zweige einer Leitung; 2. kann man die Zahl der Telegraphenapparate, welche durch ein Element in Thätigkeit gesetzt werden, fünf mal vergrössern; 3. bei Bewegung von Wagen auf electrischen Eisenbahnen kann man gleichzeitig mehrere Waggons an verschiedenen Orten gleichmässig in Bewegung setzen.

Italienische Correspondenz.

Italienisch - Oesterreichisch - Ungarischer Verbandsverkehr. Nach dem mit den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen (Rudolfbahn und Südbahn) getroffenen Uebereinkommen trat am 1. Februar d. J. der Italienisch-Oesterreichische Verbandsverkehr für Fracht- und Eilgut via Pontebba in Kraft und ebenso die neuen Tarifbestimmungen, welche sowohl für die letztere Route, als für die über Cormons und über Peri gelten.

Die directen Italienisch-Böhmischen Tarife für Fracht- und Eilgut via Peri, welche nach einer Bekanntmachung vom 24. December v. J. zunächst noch bis zum Ende des Monats Januar d. J. in Gültigkeit bleiben sollten, werden nun, wie die Direction der Oberitalienischen Eisenbahnen bekannt macht, mit Genehmigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten auf unbestimmte weitere Zeit in Kraft bleiben.

Die Herstellung einer directeren Verbindung zwischen Turin und Lyon bildet gegenwärtig in den Italienisch-Französischen Grenzprovinzen den Gegenstand lebhafter Bestrebungen. Es soll diese directere Verbindung dadurch hergestellt werden, dass eine Bahn gebaut wird zwischen der Station Voiron an der Linie Lyon-Grenoble und der Station Saint-Béron unweit Chambery an der Linie Macon-Modane-Turin. Diese Linie würde für Turin, Mailand und ganz Oberitalien von grossem Vortheile sein, sie würde den Weg zwischen den genannten Städten und Lyon um etwa 50 km abkürzen.

December-Einnahmen Schweizerischer Eisenbahnen.

[1]) 1879 164 km mehr
[2]) 1879 152 km weniger

	Betrieblänge	Im December 1880				Differenz g. d. Vorjahr			Vom Januar bis December 1880				Differ. g. d. Vorjahr		
	km	Personen Frcs.	Güter Frcs.	Total Frcs.	p. km Frcs.	Total Frcs.	p. km Frcs.	in %	Personen Frcs.	Güter Frcs.	Total Frcs.	p. km Frcs.	Total Frcs.	p. km Frcs.	in %
Normalbahnen:															
Centralbahn	302	204 000	403 000	607 000	2 010	+47 575	+ 158	+ 8,7	3910069	5250486	9160555	30 333	+322818	+1069	+ 3,6
Basler Verbindungsb.	5	1 150	14 150	15 300	3 060	+ 451	+ 90	+ 3,0	40 513	154 584	195 097	39 019	—25 268	—5054	— 11,5
Aarg. Südbahn	29	6 350	5 500	11 850	408	+ 2 037	+ 70	+ 20,7	92 635	68 259	160 894	5 548	+13 574	+ 468	+ 9,2
Wohlen-Bremgarten	8	820	500	1 320	165	— 73	— 9	— 5,2	10 353	6 591	16 944	2 118	— 460	— 57	— 2,6
Emmenthalbahn	24	6 250	7 900	14 150	589	+ 1 322	+ 55	+ 10,3	88 490	104 041	192 531	8 022	+ 3 622	+ 151	+ 1,9
Gotthardbahn	67	27 600	22 100	49 700	742	+10 457	+ 156	+ 26,6	453 526	282 626	736 152	10 987	+156654	+2338	+ 27,0
Jura-Bern-Luzernbahn	256	146 000	240 000	386 000	1 508	+47 334	+ 185	+ 14,0	2440182	3211983	5652165	22 079	+363342	+1420	+ 6,9
Bern-Luzern-Bahn	95	29 000	32 500	61 500	647	+ 411	+ 4	+ 0,6	621 980	440 050	1062030	11 179	+ 3 405	+ 36	+ 0,3
Bödeli-Bahn	9	1 600	2 300	3 900	433	+ 540	+ 60	+ 16,1	125 546	38 215	163 761	18 195	+ 4 612	+ 512	+ 2,9
Nationalbahn	—[1])	—	—	—	—	—53 504	— 326	—	243 517	257 220	500 737	5 384	—389175	— 42	— 0,8
Nordostbahn	559[2])	315 600	603 400	919 000	1 644	+162487	— 215	— 11,6	5273702	7259296	12 532 998	26 609	+637411	—3130	— 10,5
Zürich-Zug-Luzern	67	35 000	47 000	82 000	1 223	+ 6 257	+ 93	+ 8,2	870 918	621 819	1492737	22 279	+86 917	+1297	+ 6,2
Bötzbergbahn	58	28 000	107 000	135 000	2 327	+ 3 659	+ 63	+ 2,8	590 954	1475771	2066725	35 633	+177792	+3065	+ 9,4
Effretikon-Hinweil	23	5 100	6 700	11 800	513	+ 3 332	+ 145	+ 39,4	72 797	88 990	161 787	7 034	+34 308	+1492	+ 26,9
Suisse Occidentale	487	296 500	509 500	806 000	655	+79 782	+ 164	+ 11,0	5511367	6358632	11 869 999	24 374	+346205	+ 711	+ 3,0
Simplonbahn	117	23 745	12 770	36 515	312	+ 2 894	+ 25	+ 8,7	561 156	225 035	786 191	6 720	+91 572	+ 783	+ 13,2
Bulle-Romont	19	3 890	9 710	13 600	715	+ 2 400	+ 126	+ 21,4	58 210	141 010	199 220	10 485	+ 8 920	+ 469	+ 4,7
Tössthalbahn	40	10 430	11 795	22 225	556	— 1 639	— 41	— 6,9	162 820	130 588	293 408	7 335	—10 485	— 262	— 3,4
Vereinigte Schweizerb.	278	212 000	215 100	427 100	1 536	+18 680	+ 67	+ 4,6	3328347	2876232	6204579	22 319	+102292	+ 368	+ 1,7
Toggenburgerbahn	25	11 250	7 550	18 800	752	+ 1 270	+ 51	+ 7,3	164 688	99 128	263 816	10 553	+ 729	+ 30	+ 0,3
Wald-Rüti	7	1 850	1 450	3 300	471	— 80	— 12	— 2,5	33 984	21 010	54 994	7 856	— 513	— 73	— 0,9
Rapperswyl-Pfäffikon	4	970	250	1 220	305	— 29	— 7	— 2,2	18 151	6 030	24 181	6 045	+ 508	+ 127	+ 2,1
22 Bahnen	2 479	1367105	2260175	3627280	1 463	+335565	+ 142	+ 10,7	24 673 905	29 117 596	53 791 501	21 655	+1 928 780	+ 776	+ 3,7
Specialbahnen:															
Appenzeller Bahn	15	6 635	4 917	11 552	770	+ 1 429	+ 95	+ 14,1	100 501	61 479	161 980	10 799	— 5 223	— 348	— 3,1
Arth-Rigibahn	—	—	—	—	—	—	—	—	189 000	12 856	201 856	18 351	+36 383	+3308	+ 22,0
Lausanne-Echallens	15	3 949	1 864	5 813	388	+ 340	+ 23	+ 6,3	57 880	19 304	77 184	5 146	— 3 573	— 238	— 4,4
Rigibahn (Vitznau)	—	—	—	—	—	—	—	—	273 623	20 366	293 989	41 998	+10 331	+1446	+ 3,6
Rorschach-Heiden	7	1 555	2 000	3 555	508	— 747	— 107	— 17,4	58 133	29 378	87 511	12 501	+ 7 890	+1127	+ 9,9
Uetlibergbahn	9	2 134	63	2 197	244	— 2 054	— 228	— 48,3	84 710	3 656	88 366	9 818	+ 4 349	+ 483	+ 5,2
Wädensweil-Einsiedeln	17	4 250	4 600	8 550	521	+ 1 407	+ 83	+ 18,9	169 069	60 370	229 439	13 496	— 5 013	— 295	— 2,1
5 resp. 7 Bahnen	63	18 523	13 444	31 967	507	+ 375	+ 6	+ 1,2	932 916	207 409	1140325	14 078	+45 144	+ 557	+ 4,1

Technisches.

Die Anwendung der Compoundlocomotiven auf Secundärbahnen. Ingenieur A. Mallet in Paris theilt im „Chemin de fer" die Resultate mit, welche bei der Verwendung von Compoundmaschinen bei dem Betriebe der Eisenbahn von Bayonne nach Biarritz erzielt worden und als sehr günstige zu bezeichnen sind. Die zur Anwendung gekommenen Maschinen sind in den Werkstätten des Creuzot nach den Angaben Mallet's gebaut; es sind Tendermaschinen mit 3 Achsen, die Vorderachse mit der Triebachse gekuppelt, mit äusseren horizontal liegenden Cylindern. Drei der beschafften Maschinen wiegen vollständig ausgerüstet je 19 600 kg; eine vierte von 24 500 kg Gewicht wurde hauptsächlich verwendet an Sonntagen und sonst, wenn die Züge mehr als 4 Wagen enthielten. Die Wagen wiegen leer durchschnittlich 9 t und fassen 70—100 Personen, je nach dem Typus. Die Bahn Bayonne-Biarritz ist ca. 8 km lang und hat Steigungen bis zu 15 auf 1 000 (1 : 67), 38 pCt. der Länge liegen in Neigungen über 1 : 200. Der kleinste Curvenradius ist 300 m, im Ganzen liegen 42 pCt. der Strecke in Curven. Die mittlere Fahrgeschwindigkeit der Züge beträgt 33 km pro Stunde. Im Jahre 1879 wurden im Ganzen in 14 910 Zügen 556 221 Passagiere gefahren. Die Zahl der Zugkilometer betrug 119 280, so dass also jede der 4 Locomotiven durchschnittlich 29 820 Nutzkilometer zurückgelegt hat. Im Ganzen wurden dabei für die Locomotiven 420 000 kg Brennmaterial (Cardiffkohle) verbraucht, für den Zugkilometer also 3,52 kg, wobei der Verbrauch beim Anheizen, Stationiren, Reservedienst etc. einbegriffen ist. (Nach den „Statistischen Nachrichten von den Preussischen Bahnen" variirte bei letzteren in 1878 der Verbrauch an Steinkohle pro Nutzkilometer von 6,6—20,1 kg und betrug durchschnittlich ca. 14 kg).

Der Verbrauch an Brennmaterial erscheint noch um so mehr als ein sehr geringer, als nach den vorbezeichneten Neigungs- und Krümmungsverhältnissen der Bahn die Betriebsverhältnisse derselben nicht als günstige zu bezeichnen sind und die Maschinen während einer längeren Zeit stationiren, als Dienst thun müssen; während 16 Tagesstunden sind stets 2 Maschinen im Feuer, welche durchschnittlich 40 Züge in einer Fahrzeit von 10 Stunden fahren.

Aehnliche gute Resultate sind auch nach einer in „Glaser's Annalen für Gewerbe und Bauwesen" vom 15. December 1880 enthaltenen Mittheilung mit Compoundlocomotiven, System von Borries, welche für die Hannoversche Staatsbahn von F. Schichau in Elbing geliefert wurden, erzielt worden. Es ergab sich eine Brennmaterialersparniss von 16,5 pCt. gegen das von anderen Maschinen bei der gleichen Arbeitsleistung verbrauchte Quantum.

F. W. **Das Anheizen der Locomotiven mit Gas** dürfte der damit erzielten Zeit- und Kostenersparniss wegen auf allgemeine Einführung rechnen können, nachdem die bisher stattgehabten Versuche, wie das „Journal für Gasbeleuchtung" mittheilt, sehr zu Gunsten des neuen Verfahrens ausgefallen sind. Bei der Ostbahn in Berlin ist man bereits aus dem Stadium der Versuche herausgetreten und zur umfassenden Anwendung der Gasanheizung geschritten. Seit Mai 1879 sind ca. 15 000 Locomotiven mit Gas angezündet worden und dadurch Ersparnisse von ca. 5 000 *M.* erzielt worden. Es wird dort ein vom Maschinenmeister J. Siegert in Berlin construirter und diesem patentirter Apparat verwendet, der aus einem horizontalen und mehreren verticalen Röhren, letztere mit darauf befindlichen Brennern, besteht. Jedes Verticalrohr enthält eine Düse, durch die das Gas strömt, die umgebende Luft mit sich reisst, sich mit dieser mengt, und so auf dem kupfernen Brenner verbrennt. Die Anzündung der Steinkohlen auf dem Roste der Locomotiven bis zum selbstständigen Weiterbrennen erfolgt je nach dem Gasdruck in 10—20 Minuten. Das Anzünden selbst geschieht in der Weise, dass etwa in der Mitte des Rostes in eine Spalte zwischen den Roststäben von unten ein Stück Blech von der Länge sämmtlicher Brenner so gestellt wird, dass dasselbe 100 mm über der Rostoberfläche vorsteht. Auf den Rost bringt man dann zunächst dem Blech 3—4 Schaufeln voll trockener etwa faustgrosser Kohlenstücke auf und bewirft dann die übrige Rostfläche 100—150 mm hoch mit Kohlen, wie sie gerade zur Hand sind. Nachdem die Kohlen eingetragen sind, zieht man das Blech heraus, wodurch an dessen Stelle kleine Luftschächte für die Flammen gebildet werden und verhütet wird, dass quer über die Brenner Kohlen zu liegen kommen. Der brennende Apparat wird genau an die Stelle des Bleches gebracht, und bei einem Gasverbrauche von 300 l entzünden sich die Kohlen bis zum selbstthätigen Weiterbrennen. Nach Verlauf von 30—45 Minuten, je nachdem die Locomotive warm oder kalt war, werden die brennenden Kohlen auseinandergerissen, damit sich das Feuer möglichst schnell über den ganzen Rost verbreite. Die Zuführung des Gases zum Anzündeapparat erfolgt mittelst eines Gummischlauches am besten aus einem kleinen Gasbehälter, wobei man es in der Hand hat, den Druck nach Belieben zu verstärken oder zu reduciren. Der Zündeapparat wird von der Fabrik J. Pintsch in Berlin zum Preise von 65 *M.* geliefert. Eine neuere Verbesserung, welche Siegert an dem Apparat angebracht hat, besteht darin, dass nicht jeder Brenner seine besondere Düse erhält, sondern die ganze Luftmischung schon durch eine einzige Düse im Zuleitungsrohre erfolgt. Eines ähnlichen Apparates bedient man sich bei der Bergisch-Märkischen Bahn zu Gladbach. Auch hier wird das Gas im Zuleitungsrohr mit Luft gemischt und das Gemisch in drei neben einanderliegenden Brennerröhren geleitet, aus denen es durch eine Anzahl eingebohrter Löcher ausströmt. Das Anheizen der Locomotiven mit Gas soll um den fünften bis achten Theil der Kosten bewerkstelligt werden können, die bei der Verwendung von Holz bisher erforderlich waren.

Erkenntniss des Deutschen Reichsgerichts.*)

In Sachen der Direction der Berlin-Görlitzer Eisenbahngesellschaft in Berlin, Beklagten, Revisionsklägerin und Revisionsbeklagten,

wider

den Schankwirth und Schlächtermeister Wilhelm Schade zu Finsterwalde, Kläger, Revisionsbeklagten und Revisionskläger, hat das Reichsgericht, Fünfter Civilsenat, auf die mündliche Verhandlung vom 5. Januar 1881 unter Mitwirkung: des Präsidenten Ukert und der Reichsgerichtsräthe Hartmann, Werner, Rappold, Langerhans, von Forcade de Biaix und Wittmaack, für Recht erkannt: das am 1. October 1880 verkündete Urtheil des Dritten Civilsenats des Königlich Preussischen Kammergerichts zu Berlin wird auf die Revision des Beklagten aufgehoben und in der Sache selbst auf die Berufung des Klägers das am 26 Februar 1880 verkündete Urtheil der elften Civilkammer des Königlich Preussischen Landgerichts I. zu Berlin bestätigt. Die Kosten aller Instanzen werden dem Kläger auferlegt. Die Revisionsanschliessung des Klägers ist hierdurch erledigt. V. R. W.

Thatbestand.

In Betreff des Thatbestandes wird auf das angefochtene Erkenntniss Bezug genommen.

Das Erkenntniss erster Instanz geht dahin, „dass Kläger mit seinem Antrage, die Beklagte zu verurtheilen, ihm sofort bei Vermeidung der Zwangsvollstreckung 110 *M.* vierteljährlich pränumerando seit dem 3. Februar 1878 bis zum 3. November 1897 und zwar die rückständigen Raten sofort, zu zahlen, kostenpflichtig abzuweisen sei".

Auf die Berufung des Klägers hat die zweite Instanz erkannt: „Das Erkenntniss des Königlich Preussischen Landgerichts I. zu Berlin, 11. Civilkammer, vom 26. Februar 1880, wird dahin abgeändert:

Die Verklagte wird verurtheilt, dem Kläger vom 3. Februar 1878 ab bis spätestens zum 18. November 1892, sollte Kläger sich aber vor dem 18. November 1892 wieder verheirathen oder vor dem 18. November 1892 sterben, nur bis zum Datum seiner Wiederverheirathung oder dem seines Todes, allvierteljährlich postnumerando 45 *M.* zu zahlen, und zwar die rückständigen Raten sofort.

Der Kläger wird mit den weitergehenden Anträgen abgewiesen. Die gerichtlichen Kosten beider Instanzen werden jeder Partei zur Hälfte auferlegt, die aussergerichtlichen Kosten beider Instanzen werden für gegeneinander aufgehoben erklärt".

Die Beklagte hat die Revision eingelegt und beantragt: „unter Aufhebung des zweiten Urtheils die Klage abzuweisen und die Kosten aller Instanzen dem Kläger aufzuerlegen".

Der Kläger hat sich der Revision der Beklagten angeschlossen und beantragt:

„1. die Revision der Beklagten zurückzuweisen;
2. auf die Revisionsanschliessung des Klägers das Berufungsurtheil, soweit es den Kläger mit seiner Mehrforderung von jährlich 260 *M.* abgewiesen hat, aufzuheben und die Beklagte zur Zahlung auch dieses Mehrbetrags zu verurtheilen, eventuell die Sache in die Berufungsinstanz zurückzuverweisen".

Die Beklagte hat hierauf beantragt: „die Revisionsanschlusserklärung des Klägers als unbegründet zurückzuweisen und ihm auch die desfalls erwachsenden Kosten aufzuerlegen".

Entscheidungsgründe.

Die Ehefrau des Klägers ist am 3. Februar 1878 auf der von der Beklagten betriebenen Eisenbahn bei einem von einem Locomotivführer verschuldeten Unfall getödtet worden. Nachdem die Beklagte die Beerdigungskosten erstattet hat, verlangt der Kläger gegenwärtig Ersatz des Schadens, welchen er dadurch erleidet, dass er der Unterstützung seiner Frau in seinem Hauswesen und bei Betreibung seines Gewerbes entbehren muss. Da dem Kläger ein gesetzlicher Anspruch auf Unterhalt gegen seine Ehefrau nicht zustand, so lässt sich der erhobene Anspruch auf das Reichsgesetz vom 7. Juni 1871 (cfr. § 3 No. 1 am Ende) nicht stützen. Der Berufungsrichter hat, abweichend von dem Richter erster Instanz, die Klage nach dem § 25 des Preussischen Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 als begründet angesehen.

Es fragt sich, ob der von der Beklagten gegen diese Entscheidung erhobene Angriff gerechtfertigt ist.

Zufolge des § 9 des Reichsgesetzes vom 7. Juni 1871 sind durch dieses Gesetz die Bestimmungen der Landesgesetzgebung, nach welchen auch in anderen, als in den in dem Reichsgesetze vorgesehenen Fällen der Unternehmer einer in diesem erwähnten Anlage für den bei dem Betriebe durch Tödtung oder Körperverletzung eines Menschen entstandenen Schaden haftet, nicht aufgehoben.

Wenn also der § 25 des Preussischen Eisenbahngesetzes unter den hier vorliegenden Umständen den Eisenbahnunternehmer für haftpflichtig erklärt, so besteht dieser Rechtszustand auch gegenwärtig neben den Vorschriften des Reichsgesetzes vom 7. Juni 1871.

Der § 25 cit. lautet: „Die Gesellschaft ist zum Ersatz verpflichtet für allen Schaden, welcher bei der Beförderung auf der Bahn an den auf derselben beförderten Personen und Gütern, oder auch an anderen Personen und Sachen entsteht etc." Der Paragraph bezeichnet also den zu ersetzenden Schaden nur im Allgemeinen als den Schaden „an den Personen" und Gütern.

Geht man nun, um zu ermitteln, ob hierunter der für den Ehemann in seinem Hauswesen und seinem Gewerbebetrieb durch den Tod seiner Frau entstehende Schaden mitbegriffen ist, auf die allgemeinen Rechtsvorschriften zurück und untersucht man, in wie weit nach diesen im Falle einer widerrechtlichen Tödtung die Angehörigen des Getödteten einen Schadenersatzanspruch haben, so ergiebt sich Folgendes: Die lex Aquilia gewährt im Falle der Tödtung eines freien Menschen dem anderen Personen überhaupt keinen Anspruch auf Entschädigung.

Indessen ist im gemeinen Recht durch den Gerichtsgebrauch den unversorgten Kindern, sowie der Wittwe des Getödteten, wenn sie durch die Tödtung ihres Versorgers beraubt worden sind, ein Recht auf standesmässigen Unterhalt gegen den Schuldigen eingeräumt. Einzelne Entscheidungen sind weiter gegangen; so ist durch ein Erkenntniss des Oberappellationsgerichts in Wiesbaden (cfr. Archiv für die Praxis des im Herzogthum Nassau geltenden Rechts Band 1 p. 40 flg.) dem Vater eine Entschädigung für die ihm durch die widerrechtliche Tödtung des in seiner Gewalt befindlichen Sohnes entzogenen Dienste desselben, und durch Erkenntniss des Preussischen Obertribunals (cfr. Striethorst, Archiv Band 16 p. 261 flg.) dem Ehemann ein Ersatz für den durch Tödtung seiner Frau entstandenen Schaden zugesprochen. Nach der vorherrschenden Ansicht hat aber der Gerichtsgebrauch den Kreis der entschädigungsberechtigten Angehörigen nicht weiter als oben angegeben, ausgedehnt. (cfr. unter Anderen Glück, Commentar Band 10 p. 341, 342; Holzschuher, Handbuch 3. Auflage

---

*) Wir theilen nachstehend das vollständige Erkenntniss mit, aus welchem wir in voriger Nummer nur einen kurzen Auszug geben konnten. Die Redaction.

von Kunze Band 3 p. 110; Sintenis, gemeines Civilrecht 3. Auflage Band 2 p. 774; Windscheid, Pandekten 3. Auflage Band 2 p. 657 Not. 19; ferner Seuffert, Archiv Band 11 No. 44, Band 18 No. 144, Band 30 No. 146, Band 31 No. 36; Entscheidungen des Reichsgerichts Band 31 p. 90.)

Nach dem Allgemeinen Preussischen Landrecht haben im Falle der widerrechtlichen Tödtung eines Menschen, abgesehen von der Erstattung der Kur-, Begräbniss- und Trauerkosten, die Wittwe und die Kinder des Getödteten, sowie diejenigen Personen, welche nach den Vorschriften der Gesetze Unterhalt von dem Getödteten zu fordern berechtigt gewesen wären, einen Anspruch auf Unterhalt, beziehungsweise Erziehung und Ausstattung gegen den Schuldigen (Theil I. Titel 6 §§ 98-109). Der Umfang dieses Anspruchs ist nach dem Grade der dem Verpflichteten zur Last fallenden Verschuldung verschieden bestimmt. Im Falle einer aus geringem Versehen erfolgten Tödtung hat die „Familie" nur einen Anspruch auf Ersatz der Kur-, Begräbniss- und Trauerkosten (§ 110 eod.). Von diesen Kosten abgesehen, können nur die Wittwe, die Kinder und die Unterhaltungsberechtigten einen Entschädigungsanspruch erheben.

Andere Angehörige (wie Gruchot, Beiträge Band 4 p. 69, annimmt) haben einen solchen Anspruch nicht. Die §§ 98—109 Theil I. Titel 6 des Allgemeinen Landrechts deuten in keiner Weise an, dass ausser den dort erwähnten Personen auch noch Anderen ein Anspruch auf Entschädigung zugestanden werden soll. Es lässt sich aber annehmen, dass wenn eine weitere Ausdehnung des Kreises der Entschädigungsberechtigten beabsichtigt wäre, solches ausdrücklich hervorgehoben sein würde; denn einmal wäre hierin eine Abweichung von der gemeinrechtlichen Praxis enthalten gewesen; ausserdem hätte dann, da die der Wittwe, den Kindern und den Alimentationsberechtigten zukommende Entschädigung näher geregelt wurde, die nicht minder zweifelhafte Frage, in welcher Weise auf Grund anderer rechtlicher oder thatsächlicher Beziehungen zu dem Getödteten der Schadenersatz zu bestimmen sei, nicht füglich unberührt bleiben können.

Der der Wittwe, den Kindern und denjenigen Personen, zu deren Alimentation der Getödtete gesetzlich verpflichtet gewesen wäre, zu leistende Schadenersatz ist auf den entzogenen Unterhalt beschränkt; wenn der Gesetzgeber auch anderen Angehörigen einen Anspruch auf Entschädigung für den durch die widerrechtliche Tödtung verursachten Vermögensnachtheil hätte einräumen wollen, so würde es nicht wohl erklärlich sein, dass er in diesen Fällen von einer ähnlichen Beschränkung des zu leistenden Ersatz abgesehen, und hier unter Umständen eine höhere Entschädigung gewährt hätte, als der Wittwe und den Kindern des Getödteten gegenüber.

Ueberdies wird es durch die Materialien bestätigt, dass das Allgemeine Landrecht bei der Frage, welche Angehörigen im Fall einer widerrechtlichen Tödtung Schadenersatz zu verlangen berechtigt sind, nicht von dem gemeinen Recht hat abweichen wollen.

In den amtlichen Vorträgen bei der Schlussrevision des Landrechts (Kamptz, Jahrbücher Band 41 p. 7 u. 8) heisst es zu §§ 98, 110 Theil I Titel 6:

„De jure Romano fand actio ex lege Aquilia statt, wenn ein freier Mensch verwundet, nicht aber, wenn er getödtet worden. Dieser sonderbare Satz, der sich auf eine blosse Spitzfindigkeit des Römischen Rechts gründet, ist durch die Praxis längst abgeschafft, und der Satz, dass wer einen Menschen tödtet, seine Frau und Familie entschädigen müsse, steht ex moribus längst fest.

„Die hier vorkommenden Sätze sind also nicht Abweichungen von dem bisherigen gemeinen Recht, sondern nur nähere Bestimmungen desselben".

Der Entwurf zum Landrecht bestimmt: „Wer einen Menschen widerrechtlich ums Leben bringt, muss allen Personen, denen der Entleibte Unterhalt zu geben verpflichtet war, diejenige Verpflegung und Erziehung gewähren, welche sie von dem Entleibten hätten fordern können".

Ein Monitum zu dieser Bestimmung wollte, dass, da viele Eltern und Ehemänner von der Geschicklichkeit ihrer Kinder und Weiber lebten, auch derartige Verhältnisse berücksichtigt würden. Hierauf antwortete der Mitredacteur von Grolmann, dass der Gesetzgeber auf dergleichen zufällige Verhältnisse, deren Dauer überdies ungewiss sei, keine Rücksicht nehmen könne. — Ebenfalls wurde von anderer Seite, namentlich von dem Oberappellationssenat des Kammergerichts erinnert, dass durch Zahlung von Alimenten der Familie des Beschädigten die ihr gebührende Entschädigung keineswegs gewährt würde. Auf dieses Monitum antwortete Suarez in der revisio monitorum: „Im Falle der Tödtung eines Menschen kommt es nur darauf an, was seine zurückgelassene Familie, die von ihm Versorgung und Unterhalt erwarten konnte, zu fordern habe — Dieses ist in den §§ 83, 84 des Entwurfs bestimmt. Hier meint nun der Oberappellationssenat, dass statt dieser Entschädigung den Erben des Getödteten aller wahrscheinliche Gewinn, den der Entleibte durch Betreibung seiner Kunst oder seines Gewerbes hätte erlangen können, alle Nutzungen, die er schon auf Lebenszeiten gehabt habe —, ja sogar die Anfälle dieser Art, die er zu erwarten habe, bis zu dem — Zeitpunkte seines natürlichen Todes von dem Beschädiger bonificirt werden müssten". —

Nachdem dann ausgeführt worden, dass dieses zu weit gehe, fügt Suarez hinzu: „Ich würde also statt dieses auf die grössten Weitläuftigkeiten und inextrikabeln Berechnungen führenden Vorschlags bei der ganz simpeln Theorie des Entwurfs stehen bleiben, nach welcher die zurückgelassene Familie des Entleibten nur standesmässigen Unterhalt und standesmässige Erziehung, die sie von ihm, wenn er gelebt hätte, fordern und erwarten konnte, von dem Todtschläger verlangen kann". (Bornemann, Preussisches Civilrecht 2. Ausgabe II, pag. 201 bis 203).

Weder das Allgemeine Landrecht, noch das gemeine Recht (wenigstens nach der vorherrschenden Ansicht) giebt also dem Ehemann als solchen einen Anspruch auf Ersatz des ihm durch die Tödtung seiner Frau entstandenen Schadens. Wenn nun auch das Eisenbahngesetz § 25 insofern von den allgemeinen Rechtsregeln abweicht, als es die Eisenbahngesellschaften, auch ohne dass ihrerseits ein Verschulden vorliegt, in den angegebenen Fällen für entschädigungspflichtig erklärt, so lässt sich doch nicht annehmen, dass es bei der Frage, in welchem Umfange der durch einen Eisenbahnunfall entstandene Schaden zu ersetzen sei, weiter als die entsprechenden civilrechtlichen Vorschriften habe gehen wollen. Wäre eine solche Absicht vorhanden gewesen, so würde sie ohne Zweifel zum Ausdruck gekommen sein.

Für eine den Kreis der Entschädigungsberechtigten erweiternde Auslegung des § 25 lässt sich nicht etwa geltend machen, dass nach den neueren Rechtsanschauungen die Vorschriften des älteren Rechts als zu eng angesehen werden müssten und daher nicht anzunehmen sei, dass der Gesetzgeber bei denselben habe stehen bleiben wollen. Denn auch die neueren deutschen Gesetze und Gesetzentwürfe sprechen im Falle einer widerrechtlichen Tödtung, abgesehen von der Erstattung der Kosten der Krankheit und des Begräbnisses, nur denjenigen Personen eine Entschädigung zu, welche einen Alimentationsanspruch gegen den Getödteten gehabt haben würden, wobei allerdings nicht immer hinzugefügt ist, dass der Anspruch unmittelbar aus dem Gesetz hervor gehen müsse. Die Nothwendigkeit oder Zweckmässigkeit einer wesentlichen Erweiterung der bezüglichen Vorschriften des Landrechts und des gemeinen Rechts ist daher bis jetzt nicht anerkannt. Vergl. Württembergisches Gesetz vom 5. September 1839, Artikel 13; Hessischen Entwurf eines bürgerlichen Gesetzbuchs, Artikel 661; Bayerischen Entwurf eines bürgerlichen Gesetzbuchs, Artikel 941; Sächsisches Gesetzbuch, Artikel 1492; Dresdener Obligationenrechtentwurf, Artikel 1008. Dem letzteren Entwurfe hat sich in dem fraglichen Punkte das Reichsgesetz vom 7. Juni 1871 angeschlossen; in den Motiven ist dazu bemerkt, dass eine Veranlassung, darüber hinauszugehen, nicht anerkannt werden könne. (Reichstagsverhandlungen pro 1871, Band 3, p. 42.)

Aus dem Vorstehenden ergiebt sich, dass dem angefochtenen Erkenntnisse eine unrichtige Auslegung des Eisenbahngesetzes von 1838 zu Grunde liegt. In der Sache selbst muss der Anspruch des Klägers schon deshalb als unbegründet angesehen werden, weil, wie oben ausgeführt, der Ehemann als solcher, abgesehen von den nicht in Betracht kommenden Kosten der Krankheit und der Beerdigung, weder nach dem § 25 des Gesetzes von 1838 noch nach dem Allgemeinen Landrecht einen Anspruch auf Entschädigung für die Tödtung seiner Frau hat. Einer Untersuchung, ob im Uebrigen die Voraussetzungen eines solchen Anspruchs vorhanden sein würden, bedarf es also nicht.

Das angefochtene Erkenntniss muss demzufolge auf die Revision der Beklagten aufgehoben werden. Die Klage ist unbegründet; das Erkenntniss erster Instanz ist daher auf die Berufung des Klägers zu bestätigen.

Die Revisionsanschliessung des Klägers erledigt sich hierdurch.

Die Kosten des ganzen Rechtsstreits fallen nach § 87 der Civilprocessordnung dem Kläger zur Last.

Präjudizien.

Pensionsansprüche gegen den Fiscus. Durch den zwischen dem Staate und der Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahngesellschaft geschlossenen Vertrag vom 4. März 1876 wurde bekanntlich die genannte Eisenbahn nebst Zubehör und allen daran haftenden Rechten und Pflichten auf den Staat übertragen. Zugleich übernahm auch der Fiscus den Bestand der Eisenbahnpensionscasse zur abgesonderten Verwaltung zu dem Zwecke, die Verpflichtungen zu erfüllen, welche für die Casse bis zur Perfection des Vertrages vom 4. März 1876 entstanden waren. Nachdem dieser Vertrag abgeschlossen war, wurde von der Eisenbahngesellschaft denjenigen ihrer Beamten gekündigt, welche vom Staat in den Staatsdienst nicht übernommen wurden. Der unter diesen befindliche Baudirector F. machte nunmehr

die ihm nach dem Statut der Pensionscasse für die Beamten der Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn zustehenden Pensionsansprüche gegen die Eisenbahngesellschaft und zugleich solidarisch gegen den Eisenbahnfiscus als Rechtsnachfolger der Gesellschaft im ordentlichen Rechtswege geltend. Das ehemalige Appellationsgericht zu Magdeburg verurtheilte die beklagte Gesellschaft zur Zahlung der Pension, dagegen wies es die Klage gegen den Preussischen Eisenbahnfiscus ab, weil F. dem zwischen dem Preussischen Staate und der Eisenbahngesellschaft abgeschlossenen Vertrage nicht beigetreten sei und deshalb aus diesem Vertrage keine Ansprüche gegen den Eisenbahnfiscus herleiten könne. Auf die Nichtigkeitsbeschwerde des Klägers und die Revision der beklagten Eisenbahngesellschaft wurde das zweitinstanzliche Erkenntniss vom Reichsgericht bestätigt. Dasselbe erachtete in dem Erkenntniss vom 1. December v. J. die Abweisung der Klage gegen den Eisenbahnfiscus für gerechtfertigt, weil der Fiscus in dem Vertrage mit der Eisenbahngesellschaft nicht die Verpflichtung übernommen hatte, für Pensionsansprüche der vom Staate nicht übernommenen Beamten, die erst nach der Perfection des Uebertragungsvertrages entstanden sind, aufzukommen.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Tarif-Bekanntmachungen.

I. Localtarife.

Königlich Preussische Staats- und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen. Mit Gültigkeit vom 1. März cr. kommt zu den mit dem Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren vom 1. Jan. 1880 herausgegebenen besonderen Kilometerzeigerheften der Nachtrag 3 zu Heft No. 1 zugleich auch als Nachtrag 2 zu Heft No. 2 und als Nachtrag zu dem früheren Local-, Vieh- etc. Tarif der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn (Strecke Berlin-Blankenheim) vom 1. Januar 1880 zur Einführung.

Der Nachtrag enthält Aenderungen der Kilometerentfernungen und neue Entfernungen bezw. Frachtsätze für die Stationen Berlin (Lehrter Bhf.), Berlin (Berlin-Potsd.-Magdeburger Bhf.) und der Haltestelle Cüstriner Chaussee (Berliner Centralviehhof) sowie Ermässigungen und einzelne Erhöhungen.

Der Tarifnachtrag ist durch unsere Expeditionen käuflich zu beziehen, woselbst auch das Nähere zu erfahren ist. Frankfurt a. M., den 9. Februar 1881. Namens der betheiligten Verwaltungen Königliche Eisenbahn-Direction. (507)

Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft. Der ermässigte Tarifsatz für Getreide, Getreideabfall, Hülsenfrüchte und Mühlenfabrikate im besonderen Ausnahmetarif für unsern **Local-Verkehr** vom 1. Januar 1878 zwischen Flensburg einerseits und Altona, Ottensen und Schulterblatt andererseits wird zum 1. April d. J. aufgehoben.

Vom gedachten Zeitpunkte ab, werden die allgemeinen Ausnahmefrachtsätze für die obengenannten Artikel, sowie für frisches Gemüse und frisches Obst, zwischen den vorgenannten Stationen und den nördlich Flensburg belegenen diesseitigen Stationen, enthalten in unserm Local-Gütertarif vom 1. Januar 1878, ermässigt werden, und werden wir über die Höhe dieser Sätze, welche erforderlichen Falls auch auf die vorbelegenen Stationen Anwendung finden sollen, demnächst weitere Publikation erlassen. Altona, den 12. Februar 1881. Die Direction. (500)

Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn-Gesellschaft. Mit dem 15. Februar cr. tritt für unsern **Localverkehr** unter Aufhebung der im Local-Gütertarif vom 1. Januar 1878 enthaltenen bezüglichen Tarifvorschriften ein neuer Tarif für die Beförderung von Leichen, Equipagen und anderen Fahrzeugen, sowie von lebenden Thieren in Kraft, welcher bei unsern Güterexpeditionen sowie in unserm Geschäftslocale hierselbst zum Preise von ℳ 0,30 pro Exemplar zu haben ist. Dortmund, den 12. Februar 1881. Die Direction. (505)

Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahngesellschaft. Nach den im Fürstenthume Rumänien geltenden gesetzlichen Bestimmungen sind alle Sendungen, welche im Ganzen, oder deren einzelne Colli nicht mehr als 5 kg wiegen, dem Postzwange unterworfen, und daher auf Grund des § 48, Absatz I, Punkt 2 des Betriebsreglements vom Eisenbahntransporte gänzlich ausgeschlossen. Wien, am 9. Februar 1881. Die Centralleitung. (491)

K. K. priv. Vorarlberger Bahn. Mit 1. März 1881 treten **neuerstellte Tarife** in Wirksamkeit, welche die in Franken und Markwährung umgerechneten internen Eilgut- und Frachtguttaxen enthalten, und wodurch die gleichnamigen Tarife vom 20. October 1877 ausser Kraft treten.

Diese Tarife, welche nur bei der Reexpedition in Anwendung gelangen, liegen dem P. T. Publicum in allen unseren Stationen zur Einsichtnahme und zum Kaufe auf. Feldkirch, im Februar 1881. Die Betriebs-Direction. (517)

Westholsteinische Eisenbahn. Vom 1. April cr. an tritt ein neuer **Tarif** für die Beförderung von **Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren** in Kraft.

Exemplare sind bei sämmtlichen Güterexpeditionen zu haben. Neumünster, den 13. Februar 1881. Die Direction. (503)

Zur Vermeidung von Missverständnissen bringen wir hiermit zur Kenntniss, dass durch unsere Bekanntmachung vom 7. Januar cr., betreffend Tarifermässigungen für Königsberg i. Pr. und Kaibahnhof ad 3 nur die **Ueberfuhrgebühren** im Transitverkehr von Bahn zu Bahn aufgehoben werden.

Für Güter, welche in Königsberg i. Pr. vom alten Bahnhofe behufs zollamtlicher Abfertigung oder auf besonderes Verlangen der Interessenten über die Pregelbrücke auf den Lizentbahnhof übergehen, resp. von dort nach dem alten Bahnhofe geführt werden, werden die bisherigen Gebühren auf Seite 22 sub d. 2 des Gütertarifs für den Eisenbahndirectionsbezirk Bromberg nach wie vor erhoben.

Die im Nachtrag I des erwähnten Tarifs sub 3, 3. und 5 angegebenen Bestimmungen und Ueberfuhrgebühren bleiben nach wie vor in Kraft. Bromberg, den 9. Februar 1881. Königliche Eisenbahndirection. (487J)

II. Tarife für directe Verkehre mit besonderen Namen.

Belgisch-Hessischer resp. Englisch-Belgisch-Hessischer Güterverkehr. Der Belgisch-Hessische resp. Englisch-Belgisch-Hessische Gütertarif vom 1. Januar 1880 nebst Nachtrag I vom 15. September 1880 sowie der Specialtarif für Kartoffeln vom 15. September 1880 treten nicht am 1. März sondern am 1. April c. ausser Kraft. Köln, den 12. Februar 1881. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Direction der Rheinischen Eisenbahn. (489)

Berlin-Braunschweig-Halberstadt-Lausitzer Verband. Mit dem 15. Februar cr. tritt Nachtrag 14 zu den Tarifheften I bis VI in Kraft. Derselbe enthält neue und abgeänderte Frachtsätze, welche zum Theil auch Erhöhungen (letztere vom 1. April ab giltig) in sich schliessen. Der Nachtrag kann von den Güterexpeditionen zum Preise von 0,10 ℳ pro Exemplar bezogen werden. Berlin, den 7. Februar 1881. Die Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn als geschäftsführende Verwaltung. (499)

Deutsch-Russischer Eisenbahnverband. Vom 1. April 1881 neuen Styls ab scheidet die Station Rschew der Novotorschok Eisenbahn aus dem Deutsch-Russischen Eisenbahnverbande aus und werden daher die für die erwähnte Station im Deutsch-Russischen Gütertarif vom 1. Januar 1880 n. St. (Tariftabelle No. 47), sowie die in den Anhängen IV und V zu dem gedachten Gütertarif enthaltenen Frachtsätze vom obigen Tage ab aufgehoben. Bromberg, den 9. Februar 1881. Königliche Eisenbahndirection als geschäftsführende Verwaltung. (498 J)

Harz-Nordsee Verband. Vom 10. Februar c. ab gelangen für den Verkehr zwischen der Köln-Mindener Station Hamburg und der Hannoverschen Station Lüneburg einerseits und einzelnen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Magdeburg und Frankfurt a/M. andererseits, theilweis ermässigte bezw. neue Tarifsätze zur Einführung. Magdeburg, den 10. Februar 1881. Namens der Verbandsverwaltungen: Königl. Eisenbahndirection. (485)

Am 1. April d. J. treten an Stelle der im **Norddeutsch-Sächsischen Verbande** z. Z. massgebenden Frachtsätze für den Güterverkehr der Stationen der Altona-Kieler Bahn (excl. Kiel), der Holsteinischen Marschund der Westholsteinischen Eisenbahn anderweite Transportpreise in Kraft, mit welchen zum Theil Ermässigungen, zum Theil aber auch Erhöhungen gegen die bisherigen Taxen verbunden sind.

Bis zum Erscheinen des betreffenden Tarifnachtrags ertheilt unser Verkehrsbureau in Dresden auf specielle Anfragen entsprechende Auskunft. Dresden, den 10. Februar 1881. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung. (483)

Norddeutsch-Schweizerischer Güterverkehr. Die im Norddeutsch-Schweizerischen Tarifheft No. III vom 1. Januar l. J. vorgesehenen Tarifsätze für die Stationen Altona und Ottensen erfahren in Folge Einführung eines neuen Localtarifs für die Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn vom 1. April cr. ab theils Erhöhungen, theils Ermässigungen und ist das Nähere aus dem demnächst zur Ausgabe gelangenden Tarifnachtrag zu ersehen. Karlsruhe, den 9. Februar 1881. Für die Verwaltungen des Norddeutsch-Schweizerischen Verkehrs: Generaldirection der Gr. Badischen Staatseisenbahnen. (495)

Vom 1. März 1881 treten für den Verkehr zwischen Radeberg, Station der Sächsischen Staatsbahn, einerseits und Danzig, sowie Königsberg, Stationen des Eisenbahndirectionsbezirks Bromberg, andererseits directe Frachtsätze der allgemeinen Wagenladungsclassen A 1 und B innerhalb des **Preussisch-Sächsischen Verbandes** in Kraft.

Die zur Einführung kommenden Frachtsätze sind bei den genannten Stationen in Erfahrung zu bringen. Bromberg, den

10. Februar 1881. Königliche Eisenbahndirection als geschäftsführende Verwaltung des Preussisch - Sächsischen Eisenbahnverbandes. (497 J)

Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen und Königl. Preussische Staats- und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen. Zu dem vom 20. Januar 1880 ab gültigen Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren kommt mit Gültigkeit vom 1. März cr. der III. Nachtrag zur Einführung.

Derselbe enthält Entfernungen bezw. Frachtsätze für die Haltestelle „Cüstriner Chausee" (Berliner Centralviehhof) des Eisenbahndirectionsbezirks Berlin.

Der Tarifnachtrag ist durch unsere Güter-Expeditionen käuflich zu haben, woselbst auch das Nähere zu erfahren ist. Frankfurt a. M.-Sachsenhausen, den 10. Februar 1881. Königliche Eisenbahndirection. (502)

Am 15. dieses Monats wird zum directen **Reichsbahn-Staatsbahntarife** vom 20. Januar a. prt. für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren der **Nachtrag II** in Kraft treten, durch welchen, ausser directen Taxen für einige neu in den gedachten Tarif einbezogene Elsass-Lothringische Stationen, abgeänderte Entfernungen bezw. Schnittfrachtsätze für die im Haupttarife bezw. Nachtrag I enthaltenen Stationen (Berliner Bahnhöfe, Ringbahnstationen, Breslau, Liegnitz, Cotthus, Guben, Sorau) zur Einführung gelangen.

Ueber die Höhe der abgeänderten Frachtsätze wird Seitens unserer betheiligten Gepäck- bezw. Güterexpeditionen Auskunft ertheilt. Berlin, den 12. Februar 1881. Königliche Eisenbahndirection. (496 J)

Rheinischer Eisenbahn-Verband. Im directen Güterverkehr der Stationen der Königl. Württembergischen Staatsbahn mit den auf der rechten Rheinseite gelegenen Verbandstationen der Rheinischen, der Bergisch - Märkischen, der Köln-Mindener, der Dortmund-Gronau-Enscheder und der Westfälischen Bahn erhalten die durch die Nachträge vom 1 December 1880 über die Route Niederlahnstein - Frankfurt-Heidelberg gültigen Tarife vom 15. Februar d. J. ab auch über Bingen-Mannheim und zwar sowohl via Worms - Ludwigshafen als via Lampertheim-Mannheim, ferner für die über Pforzheim instradirenden Stationen der Württembergischen Bahn über Bingen-Mannheim, Bingen-Grünstadt-Maxau und Münster am Stein-Maxau Gültigkeit.

Die zu den verschiedenen Tarifheften ausgegebenen Nachträge können vom 15. d. Mts. ab von den Verbandstationen zum Preise von 5 Pfg. pro Exemplar bezogen werden. Mainz, den 10. Februar 1881. Namens der betheiligten Verbands-Verwaltungen: Die Specialdirection der Hessischen Ludwigsbahn. (493)

Rheinischer Eisenbahn-Verband. Im directen Güterverkehr der Stationen der Grossh. Badischen Staatsbahn mit den auf der rechten Rheinseite belegenen Verbandstationen der Rheinischen, Bergisch-Märkischen, Köln-Mindener, der Dortmund-Gronau-Enscheder und der Westfälischen Bahn erhalten die nach den Tarifnachträgen vom 1. December 1880 über die Route Niederlahnstein - Frankfurt - Friedrichsfeld resp. Heidelberg gültigen Tarife mit dem 15. Februar auch über Bingen-Mannheim und zwar sowohl via Worms-Ludwigshafen als via Lampertheim-Mannheim Gültigkeit.

Speciell die directen Tarife zwischen der Badischen Station Mannheim selbst und den Stationen der obengenannten Rheinisch-Westfälischen Bahnen via Niederlahnstein-Frankfurt erlöschen am 1. April d. J. über diese Route vollständig und gelten von da ab nur über Bingen-Ludwigshafen.

Die entsprechenden Nachträge zu den verschiedenen Verbandstarifen sind vom 15. d. M. bei den Verbandstationen zum Preise von 5 Pfg. p. Exemplar zu beziehen. Mainz, den 10. Februar 1881. Namens der betheiligten Verbands-Verwaltungen: Die Specialdirection der Hessischen Ludwigsbahn. (492)

1. Im **Rheinischen Nachbar-Güterverkehre** (Tarif v. 1/1. 78) sind directe Frachtsätze zwischen Station Dornap der Rheinischen Bahn einer- und Stationen der Bergisch-Märkischen Bahn andererseits eingeführt worden, welche bei den betreffenden Güterexpeditionen zu erfahren sind.

2. Im Local-Güterverkehre der Rheinischen und der diesseitigen Bahn kommen vom 15. d. Mts. ab für abgerösteten Schwefelkies (Schwefelkiesabbrände) die gleichen Frachtsätze (des Ausnahmetarifs C. bezw. B) zur Anwendung wie für Eisenerz.

3. Im Localverkehre zwischen unserer Station Gütersloh einerseits und den Stationen Dortmund, Mülheim a/Rhein, Oberhausen und Ruhrort Rhein andererseits kommen vom 15. d. Mts. ab für Eisenerzsendungen besondere Ausnahmefrachtsätze (des Ausnahmetarifs C.) zur Anwendung, welche bei den betreffenden Stationen zu erfahren sind.

4. Im Rheinischen Nachbarverkehre kommen vom 15. d. Mts. für abgerösteten Schwefelkies (Schwefelkiesabbrände) die gleichen Frachtsätze (des Ausnahmetarifs C. bezw. B.) zur Anwendung wie für Eisenerz. Von demselben Tage ab kommen für Eisenerzsendungen von Station Gütersloh der Köln-Mindener Bahn nach verschiedenen Stationen der Bergisch-Märkischen und Rheinischen Eisenbahn besondere Ausnahmefrachtsätze (des Ausnahmetarifs C.) zur Einführung, welche bei den betreffenden Stationen zu erfahren sind.

5. An Stelle der in den Ausnahmetarifen für den Verkehr mit den Elb- und Weser- bezw. Emshafenstationen vom 1. März 1880 für Vallendar vorgesehenen Frachtsätze treten vom 15. Februar c. ab anderweite ermässigte Frachtsätze in Wirksamkeit.

Näheres bei den betreffenden Güterexpeditionen sowie in unserem hiesigen Geschäftslocale.

6. Die diesseitige Station Wetzlar ist vom 8. d. Mts. ab in die im Köln-Minden-Niederländischen Güterverkehre via Emmerich und via Venlo bestehenden Ausnahmetarife A. und C. für die Beförderung von Eisen und Stahl des Specialtarifs II nach den Niederländischen Stationen Amsterdam, Rotterdam, Dordrecht, Middelburg und Vlissingen aufgenommen. Näheres bei der Güterexpedition zu Wetzlar.

7. Die für die Beförderung von Eisen und Stahl des Specialtarifs II im Verkehre von unseren Stationen Benrath, Kirchen, Sterkrade, Wesel, Dillenburg und Sinn nach Rotterdam, Dordrecht, Middelburg und Vlissingen via Venlo bestehenden, bisher nur für Seetransitsendungen gültigen Ausnahmefrachtsätze kommen fortan auch für bezügliche Locosendungen nach den genannten Hafenorten zur Anwendung.

8. Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 20. v. Mts. bringen wir zur Kenntniss, dass die in dem vom 25. v. Mts. ab gültigen Ausnahmetarife für die Beförderung von Eisen- und Stahlwaaren ab Kirchen und Siegen nach Stationen der Ostbahn etc. enthaltenen Frachtsätze für Memel vom 1. April d. J. ab sich um je 0,08 resp. 0,07 ℳ pro 100 kg erhöhen. Nähere Auskunft ertheilen die Güterexpeditionen Kirchen und Siegen.

9. Im Rheinischen Nachbarverkehre kommen vom 15. d. Mts. ab zwischen Station Neanderthal der Rheinischen Eisenbahn und Station Oberhausen der Köln-Mindener Bahn ermässigte Frachtsätze zur Anwendung, welche bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren sind.

10. Am 1. April d. J. treten im Rheinisch-Niederdeutschen Eisenbahnverbande für den Verkehr mit sämmtlichen Verbandsstationen der Altona-Kieler, der Holsteinischen Marsch- und der Westholsteinischen Eisenbahn theilweise ermässigte und theilweise erhöhte Frachtsätze in Kraft. Näheres ist bei den Tarifbureaus der betheiligten Eisenbahnverwaltungen zu erfahren.

11. Der Artikel „Eisenbahnwagen-Kuppelungen" ist in Classe 5 bezw. 4 der Ausnahmetarife für den Verkehr der Elb- und Weser- resp. Emshafenstationen mit Rheinisch-Westfälischen Stationen vom 1. März 1880 aufgenommen worden. Köln, 10. Februar 1881. Königliche Direction der Köln-Mindener Bahn. ad 1, 4, 5, 8, 9, 10 u. 11 zugleich Namens der betheiligten Verwaltungen. ad 2 zugleich Namens der Königlichen Direction der Rheinischen Eisenbahn. (490)

Am 1. März c. tritt der Nachtrag X. zu Theil II des Tarifs für den **Sächsisch-Oesterreichischen Verband** in Kraft, welcher bei den Verbandsstationen zu erlangen ist. Dresden, am 10. Februar 1881. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen. Freiherr von Biedermann. (482)

West-Nordwestdeutscher und Hanseatisch-Rheinisch-Westdeutscher Eisenbahn-Verband. Mit Wirkung vom 15. d. Mts. ab sind erschienen:

- Ergänzungsblätter zu den Heften 41/44. 52. 54. 62. 72. 82. 92. 102. 110. 118. 126. 128. 130. 154. 163. 190 und 202 des West - Nordwestdeutschen Verbands-Gütertarifs;
- der 18. Nachtrag zum West - Nordwestdeutschen Seehafen - Ausnahme - Tarif und
- der 6. Nachtrag zum 34. Heft des Hanseatisch-Rheinisch-Westdeutschen Verbands-Gütertarifs.

Diese Drucksachen, welche unter Anderem directe Frachtsätze nach und von Bannstein enthalten, können von den Verbands-Güter-Expeditionen bezogen werden. Hannover, den 6. Februar 1881. Namens sämmtlicher Verwaltungen Königliche Eisenbahn-Direction. (484)

III. Tarife für andere directe Verkehre.

Grossherzogl. Badische Staatseisenbahnen. Mit dem 1. März l. J. tritt eine veränderte und ergänzte II. Auflage des Tarifs für die directe Beförderung von Gütern zwischen **Basel,** Station der **Schweizerischen Centralbahn und sämmtlichen Badischen Stationen** in Kraft. Exemplare des Tarifs sind zum Preise von 50 ₰ pro Exemplar bei den Güterexpeditionen zu erhalten. Karlsruhe, den 9. Februar 1881. Generaldirection. (494)

Für den Verkehr zwischen den **Württembergischen Stationen Calmbach, Dornstetten** und **Freudenstadt** einerseits und den diesseitigen Stationen **Castel, Höchst** und **Wiesbaden** andererseits treten vom 15. d. Mts. ab directe Frachtsätze für Holz, Europäisches des Specialtarifs II. in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg in Kraft, welche auf den genannten Stationen erfragt werden können. Frankfurt a. M., den 12. Februar 1881. Königliche Eisenbahndirection. (501)

IV. Specialtarife für bestimmte Transport-Artikel.

Rheinische Eisenbahn. Auf der 2. Seite des mit dem 20. October 1880 zur Einführung gelangten Nachtrags I. zu dem **Ausnahmetarife** für den Transport von **Rinden Europäischer Holzarten etc.** von Ungarn nach Rheinland-Westfalen vom 5. August 1880 hat der Schnittsatz für die Rheinische Station Rheydt anstatt 2,72 richtig 3,72 zu lauten. Die hierdurch erhöhten Frachtsätze finden jedoch erst ab 1. April cr. Anwendung. Köln, den 10. Februar 1881. Königliche Direction. (506)

Vom 20. Februar 1881 tritt für den Transport von **Europäischem Holz** des Specialtarifs II bei Beförderung in Quantitäten von je 10 000 kg oder bei Bezahlung der Fracht für dieses Quantum im Verkehre zwischen Schulitz, Station des Eisenbahndirectionsbezirks Bromberg, einerseits und Görlitz, Station des Eisenbahndirectionsbezirks Berlin und der Berlin-Görlitzer Bahn, andererseits ein **directer Ausnahmesatz** im Betrage von 1,19 ℳ pro 100 kg innerhalb des Preussisch-Sächsischen Verbandes in Kraft. Bromberg, den 9 Februar 1881. Königliche Eisenbahndirection als geschäftsführende Verwaltung des Preussisch-Sächsischen Verbandes. (486 J)

Am 15. Februar c. kommt der **Nachtrag V zum Ausnahmetarif E** für die Beförderung von **Steinkohlen und Kokes etc.** im **Hessisch-Rheinisch-Westfälischen Verbande** zur Einführung, enthaltend anderweite Frachtsätze nach den Stationen Bockenheim und Frankfurt a/M. der Main-Weser Bahn, Frankfurt a/M.-Sachsenhausen, Hanau, Klein-Steinheim, Mülheim am Main und Offenbach der Frankfurt-Bebraer, Homburg, Oberursel und Rödelheim der Homburger, sowie Cronberg der Cronberger Eisenbahn.

Die in dem Haupttarif und zugehörigen Nachträgen enthaltenen bezüglichen Frachtsätze werden hierdurch mit der Massgabe aufgehoben, dass dieselben, soweit sie niedriger als die Frachtsätze des Nachtrags V, noch bis zum 1. April 1881 in Gültigkeit bleiben.

Unter gleicher Bedingung kommen die neuen Frachtsätze für Frankfurt am Main auch im Verkehr mit der gleichnamigen Station der Nassauischen Eisenbahn via Niederlahnstein an Stelle der bisherigen Sätze zur Anwendung, jedoch nur soweit der bezügliche Tarif vom 15. September 1878 nach der Nassauischen Staatsbahn überhaupt directe Frachtsätze für Frankfurt am Main enthält. Elberfeld, den 14. Februar 1881. Königliche Eisenbahndirection als geschäftsführende Verwaltung. (504)

PRIVAT-ANZEIGEN.

2. Submissionen.

K. K. Betriebs - Verwaltung der Kronprinz Rudolfbahn. Lieferungs-Ausschreibung. Auf die Lieferung des Jahresbedarfes d. i. vom 1. März 1881 bis incl. 28. Februar 1882 von beiläufig:

2 700 kg Hanf,
8 000 „ Jutespinnfäden,
18 000 „ Putzhadern und
200 „ weissleinenen Politurhadern,

werden vorschriftsmässig gestempelte, versiegelte und mit der Aufschrift: „Offert für Hanf, Jute oder Putzhadern" versehene Offerte bis längstens 21. Februar 1881 im Einreichungsprotocolle der K. K. Betriebsverwaltung I, Renngasse 5, angenommen.

Jeder Offerent ist gehalten 5 pCt. des Gesammtwerthes der offerirten Lieferung in Barem oder in solchen Effecten, welche von der pr. Oesterr.-Ungar. Bank zur Belehnung zugelassen werden, als Vadium (Angeld) bei der Hauptcasse in Wien zu erlegen, und dem Offerte die eigenhändig unterschriebenen Lieferbedingnisse, welche im Bureau für Materialwesen ebenfalls Renngasse 5, gegen Vergütung der Selbstkosten zu erhalten sind, beizuschliessen.

Die K. K. Betriebs-Verwaltung behält sich die Entscheidung zwischen den betreffenden Offerenten vor, und wird jedes Offert, welches den genannten Bedingungen nicht entspricht, unberücksichtigt lassen. Wien, im Februar 1881. Der K. K. Betriebsverwalter. (Nachdruck wird nicht honorirt). (508)

Berlin-Hamburger Eisenbahn. Die Lieferung von 25 000 Stück eichener Bahnmittelschwellen soll im Wege der Submission im Ganzen oder getheilt vergeben werden.

Die Offerten sind bis zum 21. d. Mts. frankirt an unser technisches Bureau hierselbst, von welchem auch die Lieferungsbedingungen und Submissionsformulare kostenfrei bezogen werden können, einzusenden. Berlin, den 10. Februar 1881. Die Direction. (488)

Nordhausen - Erfurter Eisenbahn. Im Wege der öffentlichen Submission sollen 4 000 Stück Querschwellen aus Flusseisen und

rot. 350 lfd. m Weichenschwellen aus Flusseisen

vergeben werden und ist hierzu Termin am Sonnabend, den 26. Februar, Vormittags 11 Uhr

im Bureau unserer Betriebsdirection anberaumt, von der auch die speciellen Bedingungen gegen Einsendung von 1 ℳ zu beziehen sind. Die Offerten sind portofrei und versiegelt bis zu obigem Termin mit der Aufschrift:

„Offerte auf Lieferung von Schwellen aus Flusseisen"

einzureichen und werden in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet werden. Nordhausen, den 9. Februar 1881. Die Direction.

Submission auf Werkzeugmaschinen. Für die Bauwerkstätten am Brandleite - Tunnel der Eisenbahnbaustrecke Erfurt-Ritschenhausen soll die Lieferung von Werkzeugmaschinen vergeben werden.

Die Bedingungen liegen in dem Generalbureau (Magdeburg, Fürstenstrasse 1—10) aus, können auch gegen Einsendung von 1 Mark von demselben bezogen werden.

Offerten sind mit der Aufschrift:

„Submission auf Werkzeugmaschinen"

versehen, bis zum Submissionstermine am 18. Februar cr., Vormittags 10 Uhr an uns einzureichen und werden in Gegenwart der erschienenen Submittenten eröffnet werden. Magdeburg, den 3. Februar 1881. Königl. Eisenbahn-Direction. (470)

3. Vacanzen.

Ein Ingenieur zur Leitung einer Eisenbahn-Reparatur-Werkstätte für Locomotiven und Wagen gesucht.

Gefordert werden: mindestens vollständige Gewerbeschulbildung, Qualification als Locomotivführer, mehrjährige Praxis in allen Theilen des Werkstättendienstes und der Materialien-Verwaltung, energischer und solider Charakter. Meldungen unter Beischluss von Abschriften der Atteste und Angabe der Gehaltsansprüche sind unter B. P. No. 105 an die Expedition dieser Zeitung einzureichen. (435)



Violette Blutweide. (S. pruinosa.)

Diese Weidensorte ist wegen ihres leichten Anwachsens, schnellen Wachsthums und leicht verkäuflichen Flechtmaterials, ausser zur Bepflanzung von Flussufern hauptsächlich zur

Bepflanzung von Dämmen und Böschungen

zu empfehlen.

Auf Wunsch senden Offerten von fertig geschnittenen Stecklingen ein.

Gebr. Born in Erfurt.



Soeben ist in **C. W. Kreidel's Verlag in Wiesbaden** erschienen:

Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens

in technischer Beziehung.

Organ des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Herausgegeben von

E. Heusinger von Waldegg.

36. Jahrgang. Neue Folge. — XVIII. Band. — 1881. Zweites Heft mit 4 Tafeln Zeichnungen und 7 Holzschnittfiguren.

Jährlich 6 Hefte. — Preis des Jahrgangs 20 Mark.

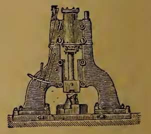
Inhalt:

Original-Aufsätze. Drahtzug-Barrière. Patent Trouchon. Von G. Osthoff. — Die Bahnbewachung auf frequenten Eisenbahnen. Ein Vorschlag zur Verbesserung dieses Dienstes und zur Ersparung von Kosten desselben. Von C. Schilling. — Optischer Telegraph, den neuesten Bestimmungen entsprechend, von E. Zimmermann. — Die Bedingungen für Herstellung und Betrieb für Secundärbahnen auf Landstrassen. II. Vortrag vom Eisenbahn-Director Tull und III. Vortrag vom Regier.-Baumeister Alken. — Selbstthätiger Spur- und Ueberhöhungsmesser von Scherenberg. — Die Construction der Locomotiven mit Rücksicht auf billige Unterhaltung derselben. Von Th. Lange. — Anwendung der Massenträgheit zum Ab- und Aufpressen von Rädern der Fahrbetriebsmittel. Von E. Stávy. — Die zweckmässigste Gestaltung der Locomotivkessel. Von R. Zumach. — Die Erfolge, welche mit verschiedenen Systemen des eisernen Oberbaues bei den preussischen Staatsbahnen und den vom preussischen Staate verwalteten Privat-Eisenbahnen erzielt worden sind. Von E. Grütefien. — Die Beziehungen des Radstandes zum Curvenradius und die zulässige Spurkranzabnutzung. Von J. Wilfert. — Die Ergänzung der Reichssignalordnung und deren weitere Folgen. Von Blum. — Radreifen-Befestigung von Ziegler. — Eisenbahn-Schlauchkuppelung von J. Grether. — Central-Inspector Ludw. Ritter von Becker †. Nekrolog.

Bericht über die Fortschritte des Eisenbahnwesens.

G. Brinkmann & Co., Witten an der Ruhr.

Dampfhämmer,



gangbarste Grössen vorräthig,

Hämmer mit Selbststeuerung für alle in Eisenbahn-Werkstätten vorkommenden Schmiedearbeiten: Reckhämmer, Hämmer für Façon- und Bufferschmiederei, Dampfstanzen für Gesenkschmiederei, grössere Hämmer bis zu 200 Ctr. Fallgewicht mit Hand-, Ventil- oder Kolbensteuerung.

Directe Meilen- und Kilometer-Karte

(von und nach sämmtlichen Stationen Deutschlands, Oesterreichs, Ungarns etc.).

Besteller auf das in Ausarbeitung begriffene

Neue Berliner Eisenbahn-Güter-Tarifbuch

Preis M. 7,50, können die soeben erschienene vorerwähnte Tabellen-Karte gratis erhalten;
Preis der Karte ohne Tarifbuch M. 1,50.

Südöstlicher Ausschnitt der Karte.

y	24		37	38	39	40	41	42	43	44	45	46
z	25	1_0	0_0	1_0	2_0	3_0	4_0	5_0	6_0	7_0	8_0	9_0
a^1	26		1_0	14	22	32	41	51	61	71	81	
b^1	27		2_0	20	28	36	45	54	64	73	82	
c^1	28		3_0	32	36	43	50	59	64	76	85	
d^1	29		4_0	41	45	50	57	64	72	81	89	

Die „Deutsche Allgemeine Zeitung" sagt hierüber: „Auf dieser hübsch erdachten Karte kann man ohne Mühe die Luftentfernungen aller Eisenbahnstationen nicht nur von Berlin, sondern auch aller Stationen untereinander auffinden" etc.

Man ermittelt die Ortslage von und nach sämmtlichen Stationen aus dem „Tarifbuch"; z. B.:

bei Frankfurt a/O. steht Ortslage 27.42
„ Landsberg a/W. „ „ 24.45
Differenz 3. 3

und liest daher die Entfernung von Frankfurt a/O. nach Landsberg folgendermassen direct aus der Karte im Kreuzungspunkte sub 3_0 3_0 ab: 43 Zehntel-Doppel-Meilen oder 4_3 Doppel-Meilen oder 8_6 Meilen oder 43 plus Hälfte 21½, also 64½ Kilometer. Ebenso einfach verfährt man von und nach sämmtlichen Stationen, sei es nun z. B. von Angermünde, Leipzig, Triest oder Berlin etc. nach Düsseldorf, Rostock, Tilsit etc. oder von und nach anderen beliebigen Stationen nach Ost, West, Süd oder Nord stets ausgehend von 0_0. Es bedarf sogar ab Berlin in Folge eigenthümlicher Einrichtung nicht einmal der Subtraction und kann man ohne Weiteres ab Berlin jede directe Entfernung unmittelbar auch ohne abzuziehen aber im Kreuzungspunkte der Ortslage ablesen, wenn man nur die Ortslage der anderen Station kennt, z. B. Berlin—Frankfurt a/O. (27.42) daher abzulesen 54 plus Hälfte, also 81 Kilometer oder 5_4 Doppel-Meilen = 10_8 Meilen. Würde man Berlin (25.37) und Frankfurt a/O. (27.42) gegenseitig abziehen, so würde man im Kreuzungspunkt der ermittelten Differenz 2.5 (siehe 2_0 5_0) auch auf 54 stossen. Zur Handhabung bedarf es auch keiner besonderen Ortskarte, sondern nur des in Ausarbeitung begriffenen Tarifbuchs und in Ermangelung desselben kann man auch das Dr. Koch'sche Ortsverzeichniss zu diesem Zweck nachschlagen, wenn man sich der ganz geringen Mühe unterzieht, anstatt der in demselben bei jeder Station stehenden Buchstaben und Zahl für den Buchstaben entsprechende Zahl aus meiner Karte zu nehmen, also z. B. anstatt b^1 dafür 27 setzt.

Das Tarifbuch wird auch Tarifkilometer und Frachtsätze aller Klassen nach sämmtlichen directen Stationen ab Berlin bringen und im Wesentlichen dieselbe zweckmässige übersichtliche Einrichtung erhalten, wie die im Jahre 1877 von mir herausgegebenen Post- und Eisenbahn-Güter-Tarifbücher. Bestellungen werden per Post erbeten an

Berlin 1881. **Leopold Unger jun.**, Bahn-Spediteur „Nordbahnhof", Bernauerstr. 63/64.

H. S. HERMANN.

BUCHDRUCKEREI. LITHOGRAPHISCHE ANSTALT & STEINDRUCKEREI. VERLAGS-BUCHHANDLUNG.
PHOTOLITHOGRAPHIE & LICHTDRUCK-ANSTALT. BUCHBINDEREI. BERLIN SW., BEUTH-STRASSE 8.

Die im Jahre 1837 begründete Anstalt, welche vorzüglich für Druck von Formularen, Tarifen, Billets sowie von Steindruck-Arbeiten, wie Bau- und Situations-Plänen eingerichtet ist, empfiehlt sich den geehrten Bahn-Verwaltungen zur Lieferung des Drucksachen-Bedarfs bei schleuniger Herstellung zu billigsten Preisen.

Annahme der Privat-Anzeigen für diese Zeitung, welche für Fabrikanten und Lieferanten von Eisenbahn-Bedarf ein geeignetes Insertions-Mittel bietet.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin SW. (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 14. 1881.

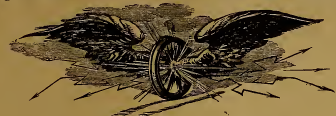
Die Zeitung erscheint Montags und Freitags.

Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes; Kreuzband-Porto wird extra berechnet.

Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction: Dr. jur. W. Koch, Berlin SW., Kleinbeerenstr. 3.

Commissionär für den Buchhandel: Adolph Refelshöfer, Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Zeitung des Vereins



Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuth-Strasse 8, einsenden.

Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt. Auflage der Zeitung: 3000 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Einundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 21. Februar 1881.

Dieser Nummer liegen die „Notizen über neue Tarife und Tarifänderungen pro Januar 1881“ bei.

Dieser Nummer liegt ein Verzeichniss der bis Anfang Januar 1881 von Gebr. Decker & Co. in Cannstatt ausgeführten (resp. in Arbeit befindlichen) Dampfkessel und Rauchverbrennungsapparate System Tenbrink bei.

Berechnung der Fahrgeschwindigkeit vom Eisenbahnzuge aus.

In No. 12 dieser Zeitung wird eine dem „Wochenblatt für Arch. u. Ing.“ entnommene Berechnung mitgetheilt, nach welcher in einfacher Weise die Fahrgeschwindigkeit eines Eisenbahnzuges ermittelt werden kann.

Zur Bestimmung der Geschwindigkeit sollen die Schläge, welche beim Passiren der Schienenstösse die Räder der Fahrzeuge erzeugen, innerhalb eines vorher zu berechnenden Zeitraumes gezählt werden. Die Anzahl dieser Schläge stimmt dann mit der Kilometerzahl überein, welche der Zug in einer Stunde durchfährt. — Der Unterzeichnete hat diese Methode mehrfach angewandt und gefunden, dass es zwei Fälle giebt in denen diese Berechnungsweise unanwendbar ist. Zunächst ist darauf aufmerksam zu machen, dass bei grossen Fahrgeschwindigkeiten die Schläge so rasch aufeinander folgen, dass beim Zählen derselben sehr leicht Irrungen eintreten können; ferner finden sich viele Strecken, auf denen aus verschiedenen Ursachen die Schläge so schwach sind, dass von einem sichern Zählen derselben nicht die Rede sein kann. Ausserdem muss in allen den Fällen von der in Rede stehenden Methode Abstand genommen werden, wo in kurzen Zeiträumen Strecken durchfahren werden, deren Schienen von verschiedener Länge sind. Solche Strecken finden sich sehr häufig. — Eine durchaus sichere, einfache und stets anwendbare Berechnungsweise, welche unabhängig von den Schienenlängen ist, und die sowohl vom Coupé, als auch von der Locomotive aus angewandt werden kann, bietet sich an der Hand der auf allen Eisenbahnen in Abständen von 100 m befindlichen sog. Kilometersteine und ergiebt sich durch folgenden einfachen Schluss: Durchfährt nämlich ein Zug in n Secunden eine Strecke von 100 m, also in 1 Secunde eine Länge von $\frac{100}{n}$ m, so hat der Zug in 1 Stunde $\frac{100}{n} \cdot 3\,600$ m oder $\frac{100}{n} \cdot \frac{3\,600}{1\,000} = \frac{360}{n}$ km zurückgelegt. Weiss man daher die Anzahl der Secunden, während welcher ein Zug die Strecke von 100 m durchfährt, so hat man nur nöthig die Zahl 360 durch diese Secundenzahl zu dividiren, um die Fahrgeschwindigkeit des Zuges in Kilometer pro Stunde zu erhalten. Ein rasches Zählen, wie dies beim Zählen der Schienenstösse nöthig ist, kommt hierbei gar nicht vor.

Um die Beobachtungsfehler auf ein kleinstes Mass zu reduciren, wird man stets die Beobachtung auf eine Strecke von 400 bis 600 m ausdehnen, was aber auch genügt, um ein hinreichend sicheres Resultat zu erhalten. Hat man z. B. beobachtet, dass eine Strecke von 600 m in 36 Secunden durchfahren wird, also 100 m in 6 Secunden, so ergiebt der Quotient $\frac{360}{6} = 60$ die auf 1 Stunde reducirte Geschwindigkeit des Zuges in Kilometer.

Wetzlar. Ulrich, Königl. Betriebs-Inspector.

Das Edmonson'sche Billetsystem und seine Mängel. Verbesserungsvorschläge.

Es ist eine allgemein bekannte Thatsache, dass die §§ 13 und 14 der allgemeinen Dienstvorschriften den Cassaführern eine Verantwortung aufladen, die sie zu tragen nach den heutigen Einrichtungen nicht im Stande sind.

Der Abs. 4 des § 13 lautet: „Der Expedient hat die Billets sofort nach dem Empfange hinsichtlich der richtigen Bezeichnung der Station, der Wagenclasse, der Tarifsätze, der Stückzahl, sowie der Anfang- und Endnummern innerhalb jedes Packets zu prüfen und mit dem Verlangbuch zu vergleichen. Etwaige Differenzen sind innerhalb 8 Tagen bei der genannten Dienststelle zur Sprache zu bringen, event. innerhalb dieser Frist Verlängerung nachzusuchen, widrigenfalls das Billetverlangbuch als anerkannt gilt“.

Der § 14 sagt: „1. Die dem Expedienten überwiesenen Billets gelten insofern als geldwerthe Papiere und Documente, als jedes fehlende Billet, dasselbe möge in oder ausser der Reihenfolge vermisst werden, als verkauft angesehen und dem Expedienten hierfür das tarifmässige Fahrgeld zum Soll gestellt wird.

2. Die sichere Aufbewahrung der Billets muss daher Gegenstand seiner ganz besonderen Aufmerksamkeit sein“.

Die angezogenen Paragraphen sind entweder nur Schreckschüsse und daher ohne Bedeutung oder sie enthalten eine moralisch und rechtlich nicht zu vertretende Härte.

Es ist unausführbar, dass der Vorsteher einer grossen Billetexpedition neben den anderen ihm obliegenden Arbeiten die ihm aus dem Billetdepot gelieferten Billets nachzähle, noch viel weniger aber ist es ausführbar, bei den jetzigen Einrichtungen eine Controle über die verausgabten Billets und die dafür eingegangenen Beträge zu führen. Eine solche Controle würde die Vergleichung der im Billetschranke vorliegenden Billetnummern mit den durch den Verkäufer gebuchten bei jedem Beamtenwechsel, mindestens aber einmal am Tage bedingen. Auf einer Station, wo etwa 2 000 Billetsorten zum Verkaufe stehen, würde jede solche Aufnahme für 2 Beamte circa 3 Stunden in Anspruch nehmen. Selbst aber, wenn eine solche Aufnahme regelmässig durchführbar wäre, würde sie von ganz geringem Nutzen sein, da sie doch nicht den wirklich stattgehabten Verkauf mit Bestimmtheit constatiren würde, weil ja die Möglichkeit nicht ausgeschlossen ist, dass Billets ausser der Reihenfolge verkauft worden sind, worüber die Controle ganz fehlt.

In der nämlichen Lage, wie der Cassaführer zu seinem Assistenten, befinden sich aber auch die Billets verkaufenden Assistenten unter sich, insofern mehrere derselben aus einem und demselben Billetschranke Billets zu verkaufen haben. Bei jedesmaliger Ablösung die sämmtlichen vorliegenden Billetnummern aufzunehmen und mit der Buchung zu vergleichen, ist eben, wie oben gesagt, unmöglich.

Zur Sicherstellung der Billets verkaufenden Beamten ist man auf verschiedenen Bahnen dazu übergegangen, doppelte Schränke mit denselben Billetsorten, jedoch verschiedenen Serien, aufzustellen. Es setzt diese Einrichtung voraus, dass die bestimmten Beamten nur je aus dem bestimmten ihnen zugewiesenen Schranke zu verkaufen haben. Eine Ablösung durch Dritte ist vollständig ausgeschlossen.

Diese Einrichtung verlangt grosse Verkaufsräume und doppelte Schaltereinrichtungen, was für das Publikum, indem es heute an diesem, morgen an jenem Schalter dasselbe Billet zu lösen hat, nicht angenehm ist. Das Schlimmste aber ist, dass durch diese Einrichtung die Vermehrung der Billetsorten auf die doppelte Zahl bedingt wird, wodurch doppelte Verrechnung, doppelte Rapportirung, doppelte Controlarbeit etc. etc. entsteht.

Wie noth es aber thut, statt der Vermehrung der Billetsorten eine Verminderung herbeizuführen, ist allerseits anerkannt und wird durch die vielen und mannigfachen Versuche, durch anderweitige Einrichtungen die Zahl der Billets einzuschränken, bestätigt. Dies Bedürfniss wird aber von Jahr zu Jahr durch Eröffnung neuer Strecken und Einführung directer Verkehre fühlbarer.

Ausserdem birgt das System der Doppelschränke noch eine nicht zu unterschätzende Gefahr dadurch, dass die betreffenden Beamten als Herren der ihnen überwiesenen Schränke sich vollständig sicher wissen und leicht im Stande sind, Differenzen in der Cassa auf lange Zeit nachzuschleppen, indem sie regelmässig einen Theil der verkauften Billets erst für den folgenden Tag zur Verrechnung bringen.

Der verantwortliche Cassaführer (Vorsteher) ist aber durch die Einrichtung der Doppelschränke durchaus nicht gedeckt. Der einzige Vortheil besteht darin, dass er bei vorkommenden Differenzen weiss, an wem er Regress zu nehmen hat. Im grossen Ganzen ist daher der Cassaführer bei den heutigen Einrichtungen übel dran, da er der Gewissenhaftigkeit seiner Untergebenen vollständig überantwortet ist. Durch den Umstand aber, dass das Nachzählen der vom Billetdepot erhaltenen Billets unterbleibt, ist selbst bei der Einrichtung der Doppelschränke auch der Verkäufer nicht sicher, ob die ihm in Rechnung gestellten Billets wirklich sich in dem Schranke vorfinden. Zeigt sich bei der Aufnahme eine Differenz in seiner Cassa, so hat er keine Mittel, sich darüber Aufklärung zu verschaffen, denn es fehlt ihm jede Controle über den wirklich stattgehabten Verkauf. Es ergiebt z. B. die Aufnahme eine Billetausgabe nach einer Station von 10 Stück. In der Cassa aber fehlt der ungefähre Betrag für eines dieser Billets, so liegt die Vermuthung nahe, dass eines der Billets im Schranke gefehlt hat, denn dass für jedes ausgegebene Billet auch der Betrag eingenommen, ist wohl ohne Zweifel. Es kann die Differenz aber auch durch einen Irrthum im Geldempfang oder beim Wechseln entstanden sein. Dies aufzuklären — was doch von grosser Wichtigkeit ist — ist kein Mensch im Stande.

Fassen wir das Vorstehende kurz zusammen, so ergeben sich folgende drei grosse Mängel im Edmonson'schen Billetsystem:

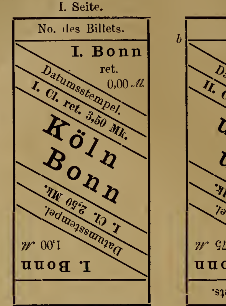
1. die grosse Menge der erforderlichen Billetsorten;
2. die daraus sich ergebende Unmöglichkeit für den Cassaführer, die Billetlieferungen zu controliren;
3. die Uncontrolirbarkeit der in den einzelnen Verkaufsperioden stattgehabten Billetausgabe.

Bei den Vorschlägen, welche zur Verminderung der Billetsorten gemacht worden sind, war daher das Edmonson'sche Billetsystem meistens vollständig aufgegeben und entweder nicht genügend auf schnelle Abfertigung und auf einfache Controle Bedacht genommen oder die doch unentbehrliche Statistik der Billetausgabe der einzelnen Classen etc. ausser Acht gelassen.

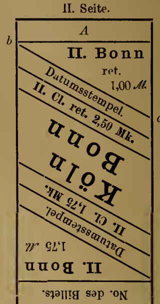
Nachgezeichnetes Billet, welches vier Sorten in einem Billet vereinigt, giebt nichts von den Vorzügen auf, welche das Edmonson'sche System bietet und vermindert die Billetsorten um dreiviertel der jetzigen Zahl.

Das Billet ist auf beiden Seiten bedruckt und dient für 2 Classen, einfache und Doppelreise, oder auch für 4 Classen resp. Sorten, wie man die Combination machen will. Das nachstehende Billet vereinigt die I. und II. Classe Köln-Bonn, einfache und Doppelreise. Der Classe entsprechend erhalten die Seiten verschiedene Farben. Jede der 4 Ecken des Billets, und zwar 2 auf der einen und 2 auf der andern, bezeichnet eine Classe und Fahrt. Welche von den vieren Giltigkeit hat, wird durch Entfernung der betreffenden Ecke bestimmt. Verlangt z. B. Jemand ein Billet Köln-Bonn Doppelreise II. Classe, so bringt der Verkäufer die Seite A des Billets in die Datumpresse. Diese Presse ist so eingerichtet, dass zugleich mit dem Aufdrücken des Datumstempels auf den bezeichneten Raum die Ecke b—c vollständig abgeschlagen wird. Dieselbe fällt in einen verschlossenen Behälter, wozu der Cassaführer den Schlüssel hat. Ein Zweifel darüber, welches von den 4 combinirten Billets Giltigkeit hat, kann niemals entstehen, da stets die fehlende rechte Ecke sowohl als der Datumstempel dies ganz zweifellos angiebt. Die abgeschlagene Ecke enthält die Nummer des Billets, die Bestimmungsstation, die Classe, die Bezeichnung ob einfach oder retour, und den Differenzbetrag zwischen dem höchsten auf dem Billet verzeichneten Betrage und dem für das verausgabte Billet erhaltenen. Die Billets tragen die Nummer doppelt und zwar auf jeder Seite einmal. Eine dieser Nummern wird stets abgeschlagen und befindet sich also auf dem Coupon, die andere auf dem Billet selbst.

I. Seite.



II. Seite.



Die Cassa wird stets mit dem höchsten Betrage des Billets, also hier mit dem Preise des Retourbillets I. Classe, gleich 3,50 *M*, belastet. Die Entlastung der Cassa geschieht durch die Baarablieferung der gelösten Beträge und durch die abgeschlagenen Billetcoupons. Die Baareinnahme für das Billet II. Classe retour beträgt hier 2,50 *M*, die auf dem Coupon angegebene Differenz 1,00 *M*, zusammen 3,50 *M*.

Die Verausgabung der Billets ist mindestens so schnell, wenn nicht schneller zu bewirken als jetzt, da der Verkäufer nur mit verhältnissmässig wenigen Billets zu thun hat. Die Controle ist um ein Bedeutendes erleichtert, dagegen ist die Abrechnung wohl etwas zeitraubender; dafür hat man aber auch eine tägliche, sichere und doppelte Controle. Es muss nämlich täglich die ganze Belastungssumme übereinstimmen mit der ganzen Baarablieferung plus der Summe der Billetcoupons und ebenso die Zahl der verkauften Billets mit der Zahl der vorhandenen Coupons. Stellt sich nun der Fall einer Differenz beim Cassenabschlusse heraus, so ist der Cassaführer sofort in der Lage zu constatiren, ob die Billets sämmtlich vorhanden waren und in gehöriger Reihenfolge zur Ausgabe kamen oder ob die eine oder andere und welche Nummer fehlte.

Diese Einrichtung aber macht auch das Nachzählen der aus dem Billetdepot erhaltenen Billets dann überflüssig, wenn den Verkäufern es unmöglich gemacht ist, Billets ausserhalb der Reihenfolge zu verkaufen und das Abschlagen der Coupons nicht einfach glatt und derart geschieht, dass nicht durch einen einfachen Messerschnitt die Trennung in gleicher Weise stattfinden kann, so dass schon der Schaffner sofort den Versuch einer Täuschung erkennen würde.

Wenn die Billetpackete seitens des Billetdepots versiegelt werden und die Siegel nur beim Einlegen in den Billetschrank und zwar in Gegenwart des verkaufenden Beamten oder eines sonstigen Zeugen beseitigt werden dürfen, so ist auch die Möglichkeit geschwunden, dass der Cassaführer zum Schaden der verkaufenden Beamten Billets entnehmen könnte, was ja jetzt durchaus nicht ausgeschlossen ist, wenn nicht der Schalterbeamte, bevor die Billets in den Schrank gelegt werden, nochmals eine Nachzählung vornimmt.

Es bliebe nur noch die Einrichtung zu treffen, eine genaue Aufnahme des stattgehabten Verkaufes bei Ablösungen etc. zu ermöglichen.

Diese Einrichtung sowohl, als die jede Möglichkeit des Verkaufes ausser der Reihenfolge ausschliessende, ist durch einen durch den Fabrikanten A. Fenten in Essen a. d. Ruhr fabrizirten Billetschrank getroffen.

Dieser Billetschrank ist so eingerichtet, dass ein Verkaufen ausser der Reihenfolge eine absolute Unmöglichkeit ist. Die Billets werden von unten fortgenommen, können aber ohne Wissen des Cassaführers nicht mehr in den Schrank gebracht werden, so dass jedes Billet, welches herausgenommen ist, sei es als verkauft, sei es als verstempelt, zur Verrechnung kommen muss. Ausserdem aber hat der Schrank die Eigenschaft, dass durch eine automatische Vorrichtung angezeigt wird, aus welchen Billetfächern überhaupt etwas verkauft wurde. Die Aufnahme der

Billets hat sich daher nur auf die verhältnissmässig ganz geringe Anzahl der zum Verkaufe gekommenen Billetsorten zu beschränken. Da die Billetsorten durch die vorbeschriebene Combination der Billets auf ein Viertel der jetzigen Zahl reducirt würden, so würde eine solche Aufnahme selbst auf grösseren Stationen in wenigen Minuten erfolgen können. Der übernehmende Beamte kann also in wenigen Minuten den Bestand des Schrankes resp. das „Soll" des übergebenden Beamten feststellen und ist durch diesen Schrank nicht blos die Einrichtung der Doppelschränke vollständig ersetzt, sondern eine viel grössere Sicherheit erzielt, als durch diese. Da ferner diese Schränke in demselben Raume ein Viertel mehr Billetsorten unterbringen lassen, als die bisherigen Schränke, so würde bei der Combinirung ein Raum, der sonst nur 300 Billetsorten zu fassen vermochte, jetzt 1 400 aufnehmen. Diese Billetschränke sind bereits bei mehreren Bahnen mit gutem Erfolge zur Einführung gebracht.

Die Billetcombination im Vereine mit dem Schranke wird alle Mängel beseitigen, die dem Edmonson'schen System noch ankleben.

W. Fenten,
Betriebsinspector in Köln.

Circular des Französischen Ministers der öffentlichen Arbeiten,

betreffend die Einrichtungen für die Sicherheit des Betriebes bei den Französischen Eisenbahnen.

Wie in dieser Zeitung schon berichtet, war in Folge eines auf der Französischen Westbahn zwischen Flers und Monsecret am 15. August 1879 stattgehabten schweren Unfalls seitens des Ministers der öffentlichen Arbeiten eine aus höheren Eisenbahntechnikern bestehende Commission eingesetzt worden mit dem Auftrage, die bei den Französischen Bahnen bestehenden Einrichtungen, soweit sie auf die Sicherheit des Betriebes Einfluss haben, zu prüfen und insofern es erforderlich oder zweckmässig erscheine, Vorschläge bezüglich der Ergänzung und der Vervollkommnung dieser Einrichtungen zu machen. Diese Commission hat sich ihrer Aufgabe mit grossem Eifer unterzogen, sie hat alle bei den Französischen Eisenbahngesellschaften vorhandenen bezüglichen Einrichtungen studirt und die in Folge ergangenen Aufrufs ihr vorgelegten neuen Erfindungen, welche die Erzielung grösserer Betriebssicherheit und besseren Schutzes der Reisenden gegen alle möglichen Gefahren zum Zwecke haben sollten, specieller Prüfung unterzogen. Ueber das Resultat ihrer Untersuchungen und Berathungen hat die Commission einen ausführlichen Bericht an den Minister der öffentlichen Arbeiten, Varroy, erstattet und letzterer hat hiernach ein Circular an sämmtliche Eisenbahnverwaltungen ergehen lassen, in welchem er die wichtigsten Resolutionen der Commission mittheilt und dazu seine eigenen Entscheidungen über die einzelnen Punkte ausspricht. Aus diesem Circular theilen wir im Nachstehenden das Wesentlichste mit.

Durch die Enquête ist constatirt worden, dass die Eisenbahngesellschaften ernstlich bestrebt sind, auf ihren Bahnnetzen die zur Sicherheit des Betriebes erforderlichen Einrichtungen den Bedürfnissen des Verkehrs entsprechend zu vermehren und zu verbessern. Die Commission erachtete indessen für zweckmässig, dass verschiedene Einrichtungen, welche bei einzelnen Eisenbahngesellschaften schon practisch erprobt sind, allgemeiner eingeführt werden.

So spricht die Commission die Ansicht aus, dass es angezeigt sei, den Compagnien die Anwendung von bereits mehrfach in Gebrauch befindlichen Apparaten zu empfehlen, welche an besonders frequenten oder ungünstig gelegenen Niveauübergängen die Annäherung eines Zuges anmelden. Der Minister fordert in Folge dessen die Verwaltungen auf, wegen weiterer bezüglicher Bestimmung die bereits früher angeordnete Revision ihrer Wegeübergänge in Bezug auf etwa erforderliche besondere Sicherheitsmassregeln baldigst zu vollenden und über das Resultat Bericht an das Comité für den technischen Betrieb der Eisenbahnen zu erstatten.

Die Commission ist ferner der Ansicht, dass es zweckmässig sei, den Eisenbahnverwaltungen die vermehrte Anwendung der Verriegelungsapparate zu empfehlen und zwar für alle Bahnabzweigungen auf freier Strecke, wie für alle für die Sicherheit des Betriebes auf den Hauptgeleisen in Betracht kommenden Weichengruppen. Ausserdem wird als wünschenswerth bezeichnet, dass jede isolirte Weiche, welche den Zugang zu den Hauptgeleisen gestattet, so verriegelt wird, dass der Zugang zu den Hauptgeleisen nur möglich ist, wenn das deckende Einfahrtssignal auf „Halt" steht. Der Minister veranlasst unter Bezugnahme auf zwei denselben Gegenstand betreffende Circulare vom 12. Juli 1880 die Eisenbahnverwaltungen, mit der Beschaffung und Anwendung von Verriegelungsapparaten in dem von der Commission vorgeschlagenen Umfange vorzugehen. Bis spätestens am 1. Januar 1882 sollen die Verriegelungsapparate für alle nach dem Votum der Commission in Betracht kommenden Punkte in Gebrauch sein. Auch wird die allgemeinere Anwendung electrischer Apparate empfohlen, welche durch ein Läutewerk anzeigen, wenn eine Weichenzunge nicht ordnungsmässig an die Mutterschiene anschliesst.

Die Commission hat sodann in Bezug auf die Frage der Communication zwischen Reisenden und Zugpersonal die Ansicht ausgesprochen, dass es angezeigt sei, den Eisenbahnverwaltungen die stricte Befolgung der bereits bestehenden bezüglichen Vorschriften aufzugeben. Nach diesen Vorschriften sollen die Bremser in sicherer und wirksamer Weise sich mit dem Locomotivführer verständigen können. Bei allen Zügen soll es wenigstens einem der Zugbeamten möglich sein, an allen von Personen besetzten Wagen während der Fahrt entlang zu gehen. Der Minister bestimmt, dass diese letztere Einrichtung alsbald allgemein ins Leben treten soll und dass für wirksame Einrichtungen zum Zwecke der Communication der Reisenden mit dem Zugpersonal und des letzteren mit dem Locomotivführer bei allen Zügen, welche 25 km und mehr Geschwindigkeit in der Stunde haben, bis zum 1. Mai 1881 Sorge getragen werde. Ausserdem wird zur Verhütung von verbrecherischen Anfällen auf einzelne Passagiere empfohlen, in den Wänden zwischen den einzelnen Coupés kleine durch Glas geschlossene Oeffnungen anzubringen.

Nach der Ansicht der Commission erscheint es zweckmässig, den Eisenbahnverwaltungen die Einführung des „Blocksystems" auf allen Bahnabschnitten zu empfehlen, auf welchen in gewissen Tageszeiten fünf oder mehr Züge in der Stunde in gleicher Richtung verkehren. Der Minister schliesst sich dieser Ansicht der Commission an und veranlasst die Eisenbahnverwaltungen, ihm binnen 3 Monaten bezügliche Vorschläge zur weiteren Bestimmung vorzulegen.

Die Commission schlägt vor, alle Personenzüge, deren normale Geschwindigkeit auf freier Strecke bis auf 60 km pro Stunde steigt, mit continuirlichen Bremsen auszurüsten und dabei regelmässig noch Gebrauch von dem Contredampf zu machen. Der Minister schreibt den Verwaltungen vor, die nöthigen Massregeln zu ergreifen, dass binnen 2 Jahren mindestens alle Expresszüge mit continuirlichen Bremsen ausgerüstet seien.

Für den Betrieb eingeleisiger Strecken bestimmt der Minister schliesslich noch in Uebereinstimmung mit den Vorschlägen der Enquêtecommission, dass die Eisenbahnverwaltungen bis zum 1. Januar 1882 auf denjenigen eingeleisigen Strecken, auf welchen mehr als 6 regelmässige Züge täglich in jeder Richtung verkehren, entweder electrische Läutewerke oder ein Blocksystem mit äusseren Signalen zur Einführung bringen. Für eingeleisige Strecken mit geringerem Verkehre werden zunächst Versuche mit dem Englischen Staffsystem (Zugstab) angeordnet, über deren Resultat dem Minister binnen 6 Monaten Bericht zu erstatten ist.

Am Schlusse dieses Circulars spricht der Minister Varroy die Hoffnung aus, dass durch die zur Erhöhung der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes getroffenen Anordnungen und bei der Bereitwilligkeit, mit welcher die Eisenbahngesellschaften solchen Anordnungen stets nachzukommen sich bemühen, es gelingen werde, die Zahl der Eisenbahnunfälle mehr und mehr zu vermindern.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Wien, 14. Februar 1881. (Das Nordbahnprivilegium. Eisenbahn-Personalorganisation. Mährische Transversalbahn. Leobersdorf-Ebenfurt. Gesetzentwurf, betr. Waarenstatistik. Tarifrevision. Disciplinarangelegenheiten. Die erste Generalversammlung. Eisenbahnclub. Börsennotiz.)

Das Privilegium der Kaiser Ferdinands Nordbahn, welches am 3. März 1886 abläuft, wurde schon vor längerer Zeit rücksichtlich der Bedingungen journalistisch discutirt, unter welchen es vom Staate — wohl als Concession — erneuert werden sollte. Französische Capitalisten sollten auch der Regierung bereits Anträge wegen der Ertheilung dieser Concession an eine neue Gesellschaft — wohl die Bontoux'sche Länderbank — gemacht haben. Eine Reihe von eisenbahnrechtlichen Controversen, die nicht blos der Judicatur des Parlaments, sondern vielleicht auch die des Verwaltungsgerichtshofs und der Gerichtshöfe beschäftigen können, sind in der Frage des Privilegiums mitcomplicirt, die zwar nicht erst knapp vor Ausgang des Privilegiums aufgeworfen und entschieden werden dürfen, aber auch der Börsenspeculation nicht dienen sollen. Das liegt in der Pflicht der Regierung sowohl gegenüber dem Gemeinwesen wie auch gegenüber der ältesten Eisenbahn Oesterreichs. Eine im juridisch-politischen Verein gehaltene Discussion über das Nordbahnprivilegium hat die wissenschaftliche Erwägung einer hochinteressanten Rechtsfrage nicht aufkommen lassen; unlautere Tendenzen, Börsenmanövers machten sich geltend; Expropriation, Parallelbahnen, Zwangsmittel, ja der baare Eigenthumsverlust wurde gegen die Nordbahn ins Treffen geführt, ihre Actien fielen in wenigen Tagen von 147—150 fl. Das blühende, vorzüglich geleitete Unternehmen selbst wird zwar dadurch wenig geschädigt, aber die Beunruhigung bemächtigt sich der Gemüther und gefährdet jeden Eisenbahnbesitz in Oesterreich. Wenn nach der gesetzlichen Auslegungsregel die Absicht der Contrahenten und weniger der Wortlaut der in erster Kindheit des Bahnwesens — daher ganz erfahrungslos — verfassten Privilegiumsurkunde vom 3. März 1836 beachtet wird, so kann es

nicht zweifelhaft sein, dass nach dem wörtlichen Vorbehalte „dass diese Unternehmung sich nützlich bewährt hätte“ die Erneuerung des Privilegiums oder besser die Concessionsertheilung an die Nordbahngesellschaft dem Staate imperative obliegt. Er kann und soll auch dafür seine Bedingungen stellen; dass dieselben nicht ins Masslose gehen, werden eventuell die Gerichte zu entscheiden haben. Welche Politik auch die Regierung sonst verfolge, erscheint es illoyal, ihr malhonette Absichten unterzuschieben und sie für die parasitischen Elemente verantwortlich zu machen, welche solche Gelegenheiten für Versuche im Trüben zu fischen nicht vorübergehen lassen. Die Anwesenheit der Spitzen unseres Handelsamtes und mehrerer Notabilitäten des Reichsraths bei dieser Discussion beweist nur das von Diesen der gedachten Rechtsfrage entgegengebrachte Interesse. Goldene Worte sprach Nördling über die Unzulässigkeit der Parallel- oder Concurrenzbahnen; unsere Bahnmisère sei wesentlich darauf zurückzuführen; dieselben sollten wie das Feuer gefürchtet und strafgesetzlich verboten werden. Hoffen wir, dass die ruhige Erwägung die Oberhand gewinnt und der Staat nicht an die Gewaltthätigkeit denkt, sich einfach nach dem Privilegiumsablauf der Nordbahn deren Besitz anzumassen.

Ueber die Frage der Eisenbahnpersonalorganisirung haben, wie ein Ungarisches Fachblatt erwähnt, sowohl in Regierungs- als auch in Eisenbahnkreisen lebhafte Verhandlungen stattgefunden. Es war von einer einheitlichen Dienstpragmatik, von einer einheitlichen Gebührenvorschrift etc. die Rede. Es scheint, dass die Regierung das kostbare Material an Daten ad acta legte und meint, die Verstaatlichung sei der beste Organisator. Auch über eine andere Frage von grosser Wichtigkeit hielt Jahre lang der Ideenkampf an und zwar ob die Centralisation oder Decentralisation der Eisenbahnpersonalorganisirung besser entspricht. Die Frage ist heute noch nicht gelöst und ist man im Ganzen nur darin übereingekommen, dass der goldene Mittelweg gewiss der Beste ist und es bleibt Alles wie es war. Wir wollen jedoch nicht ungerecht sein, nicht Alles blieb so wie es war, hat doch eben der Staat in neuerer Zeit einen einschlägigen Versuch gelegentlich der Neuorganisation der Staatsbahnen gemacht. Wir wünschen es, dass der Versuch zu einem günstigen Resultate führen möge und auch unsere übrigen Bahnen davon Nutzen ziehen. Es war ferner von der Aufstellung einer gemeinsamen Zahlstelle die Rede, welche berufen gewesen wäre, ausser der Einlösung der Coupons und ausgeloosten Titres der einzelnen Bahnen, auch noch deren gegenseitige Zahlungen auszugleichen. Sowohl diese Idee als die Aufstellung eines gemeinsamen Ungarischen Centralabrechnungsbureau scheint fallen gelassen zu sein, letzteres wohl mit Rücksicht auf das erfolgreiche Bestehen eines Oesterreichisch-Ungarischen Abrechnungsbureaus.

Ueber die Petitionen um Ausbau der Mährischen Transversalbahn wurde im Eisenbahnausschusse des Oesterreichischen Abgeordnetenhauses verhandelt. Bezüglich der Linie Iglau-Pocatek-Neuhaus nach Vesely und weiter von Budweis über Krumau nach Kuschwarda zum Anschlusse an die Bayerischen Bahnen wurde vom Referenten beantragt, die Regierung werde dringend ersucht, diese Petitionen einer eingehenden Würdigung zu unterziehen und mit möglichstem Wohlwollen das Zustandekommen dieser Linien zu unterstützen, und zwar unter Anwendung des Localbahngesetzes. Abg. Fürth verweist darauf, dass verschiedene Projecte für die Mährische Transversalbahn vorliegen und dass, wenn man sich für den Bau eines Theiles derselben entscheide, eine andere Linie in ähnlicher Richtung nicht mehr ausführbar sei. Er beantragt daher, alle Petitionen betreffs Ausführung der Mährischen Transversalbahn gleichzeitig in Behandlung zu ziehen. Abg. Dr. Rieger unterstützt diese Ausführungen und beantragt folgende Fassung der Resolution: „Die Regierung wird aufgefordert, die Route der Mährischen Transversalbahn in ihrer ganzen Ausdehnung von Iglau bis Taus einem eingehenden Studium zu unterziehen und diesfalls eine entsprechende Vorlage zu machen; dabei wäre die vom Referenten befürwortete Route nur insofern zu genehmigen, als sie nicht mit dem Plane collidirt, der von der Regierung als der zweckmässigste angesehen wird“. Dieser Antrag wird angenommen.

Der Ausbau der Staatsbahn von Leobersdorf nach Ebenfurt wurde im gedachten Ausschusse in Folge mehrerer Petitionen wieder in Verhandlung genommen. Abg. Fröschl beantragt, dieselben der Regierung zur eingehenden Würdigung zuzuweisen. Derselbe verweist darauf, dass sich gegen den Bau dieser Linie Widerspruch erhebe, weil man betone, diese Bahnlinie werde in erster Linie Ungarn zu Gute kommen. Auch habe sich die Wiener Handelskammer gegen den Bau dieser Linie ausgesprochen und dieselbe nur für den Fall befürwortet, wenn Ungarn sich bereit zeigen würde, die Verkehrshindernisse bei Gönyö zu beseitigen. Abg. Schwab glaubt, dass bei allen Linien, die in erster Linie Ungarn einen Vortheil bringen, besondere Vorsicht empfehlenswerth sei. Er erinnert daran, dass zur Zeit der Berathung der Arlbergbahnvorlage, die doch auch im Interesse Ungarns war, man als Bedingung der Bewilligung dieser Vorlage den Ausbau der Linie Sissek-Novi aufstellen wollte. Damals habe Minister Baron Korb ausdrücklich erklärt, die Regierung kenne ihre Pflicht und werde nicht eher ihre Verfügungen treffen, bis nicht Ungarn die erforderlichen Concessionen gemacht haben werde; dabei stellte der Minister die Beseitigung der Verkehrshindernisse bei Gönyö förmlich in nächste Aussicht. Trotzdem sei von Ungarischer Seite in dieser Richtung bis heute nichts geschehen. Redner befürwortet daher, in den Beschluss über die Petition die Bedingung aufzunehmen, dass die Regierung nur dann den Ausbau dieser Staatsbahnlinie vornehme, wenn die Ungarische Regierung die erwähnten Verkehrshindernisse beseitigt. Referent Abg. Fröschl erklärt sich mit diesem Vorschlage einverstanden und es wird hierauf der Beschluss gefasst, die Petition der Regierung zur Würdigung abzutreten und dieselbe gleichzeitig aufzufordern, dafür Sorge zu tragen, dass die Verkehrshindernisse bei Gönyö beseitigt werden.

Im Ungarischen Reichstage wurde der Gesetzentwurf über die Anlage einer Waarenstatistik eingebracht. Die Vorlage enthält die Bestimmung, dass über alle jene Waarensendungen, welche auf dem Territorium der Ungarischen Krone zum Zwecke des Exportes aufgegeben werden oder als Import einlangen, für die Zwecke der Waarenstatistik eine besondere Declaration angefertigt werden muss. Es gilt dieses von Sendungen mittelst Eisenbahnen und Dampfschiffen. Das Gepäck bleibt von dieser Massregel ausgeschlossen. Für diese Declaration sind die mit Zwei - Kreuzerstempel versehenen auszugebenden Blankette zu benützen und deren Rubriken auszufüllen. Die Rubriken sind: Name der Bestimmungsstation, Benennung der Waare, deren Quantität und Werth; falsche Declarationen werden mit 2 fl. Busse bestraft. Die Transportunternehmungen sind im Falle des Verdachtes berechtigt, in Anwesenheit des Aufgebers, Empfängers oder zweier Zeugen die Richtigkeit der Declaration zu constatiren. Die übrigen Paragraphen des Gesetzes regeln das Verfahren im Detail. Die Transportunternehmungen sind verpflichtet, die Declarationen dem Statistischen Landesbureau einzusenden. Es bleibt der Verordnung vorbehalten, das Gesetz auch auf Postsendungen auszudehnen; das letztere soll am 1. April 1881 ins Leben treten. — Es wird zwar der Ungarischen Regierung — gewiss mit Unrecht — imputirt, dass es ihr weniger um die Waarenstatistik, als um die Controle bezüglich der neu eingeführten Consumsteuern zu thun sei, daher dieses Gesetz deshalb auf die Einsprache Oesterreichs in Folge des Handelsbündnisses beider Reichshälften stossen werde; wie dem auch sei, so ist die abermalige Belastung des Verkehrs mit den Kosten des Declarationsstempels vom Uebel. Wenn dieselben wirklich nach den Regierungsmotiven zur Deckung der Auslagen für das Bureau der Landesstatistik verwendet werden sollen, lässt sich dem entgegenhalten, dass die Statistik im Interesse des ganzen Landes, nicht aber der transportirenden Parteien geführt wird; daher auch nur der Staat die Kosten zu tragen habe.

Ueber die vom Handelsministerium beabsichtigte Revision der Eisenbahnfrachttarife für einzelne Rohproducte und Fabrikate gelangte in der Pilsener Handelskammer ein umfassender Comitébericht zur Annahme. Darin wird in erster Reihe die Nothwendigkeit einer allgemein durchgreifenden Tarifreform hervorgehoben, welche gleichzeitig die Hebung des internen Verkehres auf kürzere Strecken zur Folge hätte, weil fast alle Bahnen ihre Aufmerksamkeit zumeist dem Export- und Durchzugsverkehre widmen, so dass beispielsweise Güter von Hamburg, Berlin oder Breslau als Durchzugsgut auf Oesterreichischen Bahnen billiger verfrachtet werden als einheimische, wodurch die inländische Production geschädigt wird. Insbesondere wird in dem Berichte auf das Chaos der unpractischen und willkürlichen Classification der Güter hingewiesen, welche ohne Rücksicht auf die Art der schwierigeren oder leichteren Verladung, oder der grösseren oder geringeren Zerbrechlichkeit oder Feuergefährlichkeit in staunender Weise zusammengewürfelt wurden. Diese willkürlichen Classificationen, noch mehr aber die unzähligen Special- und Nachtragsbestimmungen, welche eine Uebersicht des Oesterreichischen Tarifwesens selbst dem Fachmanne unmöglich machen und dem Geschäftsmanne die Calculation betreffs Ausmittlung des richtigen Frachtsatzes für einzelne Artikel erschweren, haben auch dem Comité die Möglichkeit benommen, eine genaue vergleichende Tabelle der einzelnen Tarife zur klaren Darstellung der diesfälligen Verhältnisse zusammenzustellen. Neben der Systemlosigkeit der Frachtsätze wird in dem Comitéberichte die geschäftliche Corruption durch die ausnahmsweisen Refactien hervorgehoben und gleichzeitig auf die Anomalie hingewiesen, dass einzelne Bahnverwaltungen auch noch Salz- und Kohlenhändler, zum Theile sogar Productenhändler seien und in Folge dessen den Markt ganz in ihrem Interesse beeinflussen, weil es ihnen die kaufmännische Speculation nahelegt, ihre Waaren zu jedem Tarife, ja selbst umsonst zu verfrachten. Der Bericht fasst die verschiedenen Wünsche und Beschwerden der Interessenten in

folgenden, von der Kammer einstimmig zum Beschlusse erhobenen Anträgen zusammen, und zwar: 1. Allgemeine Revision der Frachttarife mit Rücksicht auf deren einheitliche und practische Classification. 2. Einführung des Pfennigtarifes für Kohlen und Cokes und Annahme der ausländischen Frachtsätze für alle übrigen Producte und Erzeugnisse mit besonderer Berücksichtigung gleicher Frachtsätze für gleiche Entfernungen. 3. Aufhebung aller Refactien. 4. Abstellung aller Cartelle. 5. Einführung eines gleichmässigen Gutgewichtes als Freigewicht bei Artikeln, welche in offenen Waggonladungen zur Verfrachtung gelangen. 6. Einführung einer entsprechenden Haftpflicht für die der Bahn übergebenen Güter. 7. Zeitgemässe und häufigere Tarirung der Waggons. 8. Gleiche Behandlung bezüglich der Uebernahmsgebühren und der Agioberechnung für Zahlung der Frachten in Gold. 9. Aufhebung der sogenannten Manipulationsgebühren in jenen Fällen, wo eine Leistung hierfür nicht stattfindet, und 10. möglichst baldige Verstaatlichung der Eisenbahnen.

Die von einer Bahnverwaltung verhängte Suspension ihres Beamten wurde vom Handelsministerium als ungerecht erklärt und deren Aufhebung angeordnet; über die Beschwerde dieser Verwaltung wurde die Ueberschreitung der Competenz seitens des Ministeriums durch den Verwaltungsgerichtshof ausgesprochen. Die dadurch hervorgerufene Beunruhigung des Beamtenkörpers über diese souveräne Machtvollkommenheit ihrer Verwaltungen erscheint aber unbegründet, wenn erwogen wird, dass durch dieses administrative Präjudicat nur der allerdings langwierigere und kostspielige Rechtsweg eröffnet wurde. In der That reproducirt auch das „Oesterreichische Centralblatt" zwei gerichtliche Entscheidungen in Disciplinarangelegenheiten, von welchen die letztere die bisher bezweifelte Zulässigkeit eines diesfälligen Rechtsstreites darthut. Dem Handelsministerium gereicht es eben so zur Ehre, sich energisch des gemassregelten scheinenden Beamten angenommen zu haben, wie die betreffende Verwaltung Anerkennung verdient, ihre Autonomie gewahrt zu haben; ob diese nicht doch einer gewissen Beschränkung unterzogen werden sollte, ist eine andere Frage. Wie ängstlich auch nur der Schein einer Willkürlichkeit vermieden werden sollte, zeigt der bei einer anderen Bahn jüngst vorgekommene Fall, dass eine förmliche Jury von Ober- und Unterbeamten constituirt wurde, um über einen hochgestellten Collegen zu urtheilen, welcher durch seine brutale Behandlung einen Untergebenen zum Selbstmorde getrieben haben sollte und wirklich auch zur Entlassung verurtheilt wurde.

Die allererste Eisenbahn-Generalversammlung dieses Jahres hielt die Wien-Pottendorf-Wiener Neustädter Bahn am 10. d. Mts. als ihre sechste ab, welche Priorität bei der Einfachheit ihrer Gebarung noch früher möglich wäre. Nach dem erstatteten Geschäftsberichte pro 1880 wurden aus dem, wie alljährlich, seitens der Südbahn eingegangenen Pachtschilling pro 550 000 fl. zunächst die für die Prioritätsschuld der Bahn entfallenden Zinsen und die Amortisationsquote mit zusammen 325 310 fl. bezahlt, sodann die fünfprocentigen Actienzinsen mit 219 500 fl., sowie die Verwaltungskosten mit 2 885 fl. bestritten und wurde zuzüglich anderweitiger kleinerer Einnahmen ein Ueberschuss von 8 443 fl. erzielt. Der Verwaltungsrath lenkt die Aufmerksamkeit der Actionäre auf den Umstand, dass mit 1. Januar 1882 die Steuerfreiheit für die Linien der Bahn abläuft und dass die Bahngesellschaft sonach von diesem Zeitpunkte an die Couponstempelgebühren für ihre Titres zu tragen haben werde. Der in Voraussicht dieser Last gebildete Reservefonds für Couponstempel, welcher gegenwärtig 23 586 fl. beträgt, würde durch Zuweisung des obbezifferten diesjährigen Ueberschusses die Höhe von 32 029 fl. erreichen. Doch könnten die Zinsen dieses Fonds nur wenig mehr als die Hälfte der Couponstempelgebühren decken, so dass die Zuweisung aller Ersparnisse an diesen Fonds auch fernerhin noch geboten erscheint. Der Verwaltungsrath beantragt sonach, die Generalversammlung wolle a) genehmigen, dass der diesjährige Ueberschuss mit 8 443 fl. zur Erhöhung des Reservefonds für Couponstempel verwendet werde, sowie dass auch der nächste Juli- und Januarcoupon der Gesellschaftsactien mit 5 pCt. aus dem Pachtschillinge bestritten werde; b) beschliessen, dass auch in Zukunft die Ueberschüsse der Einnahmen über die Ausgaben alljährlich dem Reservefonds für Couponstempel insolange zugewiesen werden, bis aus den Erträgnissen desselben die die Gesellschaft vom Jahre 1882 ab treffenden Couponstempelgebühren für ihre Titres zur Gänze gedeckt werden können. Die Generalversammlung nahm nach Ertheilung des Absolutoriums diese Anträge ohne Debatte an und beschloss überdies, dass den drei Verwaltungsräthen für die nächsten drei Jahre wie bisher ein Honorar von je 100 fl. jährlich ausgefolgt werde.

Im Oesterreichischen Eisenbahnclub wurde die Constituirung des Comités für den Fortbildungsunterricht mitgetheilt; die Wahl des Obmannes Generaldirector v. Czedik und dessen Stellvertreters Sectionsrath v. Lilienau gewährleistet den sicheren Erfolg. Ueber den in der „Eisenbahnzeitung" erschienenen Artikel: Schmal- oder Normalspur interpellirte Ingenieur Büchelen; die Antwort wird in der morgigen Clubversammlung erfolgen. Hierauf hielt Legationsrath Freiherr v. Kübeck einen Vortrag: „Ueber das Eisenbahnwesen Indiens", welches als ausserordentlich günstig und von überaus vortheilhaftem Einflusse dargestellt wurde. Die Schmalspur ist vorwiegend; die Englischen Einrichtungen werden nur durch die Berücksichtigung klimatischer Verhältnisse modificirt.

Die Börsenwoche nahm einen angenehmen Verlauf; insbesondere erzielten Ungarische Sorten namhafte Avancen; fest waren Böhmische Bahnen, darunter Buschtěhrader lit. B., obwohl ihre Einführung in Berlin fast missglückt; Nordwestbahn haussirte auf 197, während Franz-Josefbahn (183,50) deren Cours nicht so entwickelte; es sind das Börsenlaunen. Ueberhaupt sind Böhmische Bahnen sehr hoch. Ferdinands Nordbahn (vide Privilegiumsdiscussion) fällt! Die Serbischen Bahnen influirten auf die Staats- und Südbahn, welche mit 286,25 resp. 108,75 schlossen.

Russische Correspondenz.

St. Petersburg, im Februar 1881.

Für eine Bahn von Odessa nach Ovidiopol und Akkerman sollen, wie der „Stimme" aus Odessa mitgetheilt wird, in Bälde dort die Voruntersuchungen begonnen werden.

Die Transkaspische Eisenbahn ist bereits bis Achtscha-Kuima geführt; der erste Theil derselben, breitspurige Dampfeisenbahn, geht bis Aidin, welches 84 Werst von der Michailowschen Bucht entfernt ist; der zweite, die Pferdeeisenbahn, bis Achtscha-Kuima, noch 22 Werst weiter; im Ganzen sind es also 106 Werst. Der Erbauer von Seiten der Krone, d. h. eigentlich der Oberingenieur, war bisher General Annenkow; derselbe ist aber verwundet und kehrt zur Wiederherstellung seiner Gesundheit nach Petersburg zurück. Wer seinen Posten ersetzt, ist hier noch unbekannt.

Die Ausführung der beiden neuesten Bahnen, der Kriwoi-Rogbahn und der Baskuntschakbahn, soll im Ministercomité jetzt gemäss dem Vorschlage des Communicationsministers zur Berathung kommen. Das wichtigste aus diesem Vorschlage des Ministers ist Folgendes: 1. sollen beide Bahnen aus Staatsmitteln und durch Kronsbeamte, d. h. von Regierungswegen gebaut werden; 2. sollen die Arbeiten bereits in diesem Frühjahr beginnen; 3. soll die locale Bevölkerung, welche von der Hungersnoth leidet, zur Ausführung der Arbeiten herangezogen werden und 4. sind für die ersten Arbeiten auf der Kriwoi-Rogbahn 4 Millionen Rubel nöthig zu den Vorarbeiten und Materialbeschaffung, für die beständige Brücke über den Dniepr bei Jekaterinoslaw 1 Million Rubel und für die Salzbahn von Baskuntschak 1 750 000 Rubel, im Ganzen also 6 750 000 Rubel. (100 000 Rubel pro Werst.)

Die Ausführung des dritten Punktes wird auf grosse Schwierigkeiten stossen; bekanntlich kann man nicht jeden beliebigen Landmann zum Maurer oder Zimmermann machen; es versteht freilich jeder Russische Bauer sein Beil zu führen und einen Baumstamm abzukanten — wie er das zum Bau seiner Hütte braucht —, aber mit solchen doch immerhin ungeübten Arbeitern kann man nichts Grosses leisten! Maurer sind aber noch weniger unter dem Landvolk zu finden. Desgleichen fordern die Erdarbeiten, sollen sie mit gewisser Regelmässigkeit vor sich gehen, durchaus geübte und gewandte Arbeiter; solche Specialarbeiter liefern aber in Russland nur gewisse Gouvernements, z. B. Gouvernement Smolensk und Witebsk — Erdarbeiter; Gouvernement Jaroslaw und Kostroma — Maurer; Gouvernement Twer und Nowgorod — Zimmerleute etc. Und diese wandern alljährlich im Frühjahr in Parteien von 50—100 und mehr Mann aus ihren Dörfern und Kreisen in die Gouvernements- und Hauptstädte und kehren im Herbst wieder zu den Ihrigen heim. Das Jekaterinoslawsche Gouvernement hat aber Landleute, welche sich hauptsächlich mit dem Fuhrgewerbe abgeben und — sobald es nur ihre Landarbeiten und soviel es dieselben gestatten — mit 2, 3 und mehr Joch Ochsen vor ihrem ursprünglichen Karren gespannt, mit eintönigem Geknurre die Steppe durchziehen! Was sollen diese guten Leute für Arbeiter beim Bau der Bahn abgeben?! Die beiden Bahnen sind ca. 600 Werst lang. Zum Hauptingenieur ist Herr Titow (derselbe, welcher die Donezbahn gebaut hat) ernannt, welcher 20 000 Rubel Jahresgage und 10 pCt. von den Bauersparnissen gegenüber der vorstehenden Summe von 100 000 Rubel pro Werst, beziehen wird.

Die Charkow-Nikolajewer Eisenbahn ist von der Russischen Regierung angekauft worden, indem sie den Rest der noch in Privathänden befindlichen Actien acquirirte und sich zum alleinigen Actionär der Bahn machte. Der Staat wird den Betrieb der Bahn selbst in die Hand nehmen. Die Regierung hat übrigens in Absicht, die Charkow-Nikolajewbahn mit der Fastowbahn etc. zu fusioniren, doch kamen die Verhandlungen seither nicht von der Stelle, weil die Besitzer des kleinen Restes von in Privathänden befindlichen Actien der Charkow-Nikolajewer Eisenbahn sich nicht einigen konnten.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Tarif-Bekanntmachungen.

I. Localtarife.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Mit dem 1. März c. tritt für die Tour Berlin-Lichterfelde in unserem **Local-Personenverkehr** eine Ermässigung der Abonnementspreise ein. Näheres bei unseren Billetexpeditionen zu Berlin und Lichterfelde. Berlin, den 15. Februar 1881. Die Direction. (537)

Berlin-Stettiner Eisenbahn. Zum **Localtarif** für die Beförderung von **Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren** ist Nachtrag II erschienen und durch die Gütercassen zu Berlin und Stettin zu beziehen.

Der vom 1. k. Mts. ab gültige Nachtrag enthält, neben der bereits aus unserer Bekanntmachung vom 19. November 1880 bekannten Tarifänderung, eine Bestimmung, betreffend die Einbeziehung des städtischen Central-Viehhofes bei Berlin in den Tarif. Stettin, den 10. Februar 1881. Königliche Direction. (515)

Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn. Vom 20. d. Mts. ab bis auf Weiteres wird für Sendungen von **Getreide, Hülsenfrüchten, Oelsaaten, Malz- und Mühlenfabrikaten, Kleie und Futtermehl**, welche über diesseitige Bahn auf unserem Bahnhof Breslau eingehen, und nach den Dispositionen des Versenders oder Empfängers bahnseitig zu entladen sind, soweit in den bezüglichen Räumen Platz disponibel ist, eine **gebührenfreie Lagerung** bis zu einer Frist von 14 Tagen gewährt.

Nach Ablauf dieser Zeit wird ein Lagergeld von 0,05 ℳ pro 100 kg für jede angefangene Woche berechnet.

An diese Vergünstigung wird jedoch die Bedingung geknüpft, dass die Eisenbahnverwaltung für Feuersgefahr nicht haftet und ihr auch das Recht vorbehalten bleibt, binnen 3 Tagen die Abfuhr der betreffenden Güter jederzeit zu verlangen. Breslau, 15. Februar 1881. Directorium. (524)

Holsteinische Marschbahn-Gesellschaft. Mit dem 1. April d. Js. tritt für die Beförderung von **Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren**, unter Aufhebung des Tarifs vom 1. November 1878 nebst Nachträgen, **ein neuer Tarif** in Kraft, welcher theils Erhöhungen, theils Ermässigungen gegen die bisherigen Sätze enthält.

Nähere Auskunft ertheilen unsre sämmtlichen Güterexpeditionen, von welchen auch Exemplare des neuen Tarifs zum Preise von 0,50 ℳ bezogen werden können. Glückstadt, den 12. Februar 1881. Die Direction. (516)

Oldenburgische Staatsbahn. Zum 1. April cr. tritt für den diesseitigen **Localverkehr** ein neuer Gütertarif in Kraft, welcher neben Ermässigungen auch Erhöhungen gegen die zur Zeit bestehenden Tarifsätze für einige Relationen in sich schliesst.

Das Nähere ist vorläufig auf unserm Tarifbureau und demnächst auf den Stationen zu erfragen. Oldenburg, 1881, Februar 12. Eisenbahndirection. (547 B W)

Vom 1. März d. J. ab werden Frachtgüter in Wagenladungen, welche an eine Breslauer Adresse von auswärtigen Stationen auf dem Breslauer Bahnhofe der diesseitigen oder der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn ankommen, von der Eingangsbahn mit neuem Frachtbriefe zur Weitersendung nach einer auswärtigen Station der andern betheiligten Verwaltung oder einer deren Anschlussbahn gegen Erhebung einer **Expeditionsgebühr** von 0,04 ℳ pro 100 kg und einer **Ueberfuhrgebühr** von 1 ℳ pro Wagen, zusammen für Hin- und Rücktour, angenommen. Berlin, den 15. Februar 1881. Königliche Eisenbahndirection. (549)

Am 1. März 1881 tritt zum **Localtarif** für die Beförderung von Leichen, Equipagen und anderen Fahrzeugen, sowie von lebenden Thieren auf den Magdeburg-Halberstädter, Berlin-Potsdam-Magdeburger und Hannover-Altenbekener Bahnstrecken der II. Nachtrag in Kraft.

Durch denselben wird u. A. eine directe Abfertigung von Vieh (excl. Pferde) von und nach dem **neuen städtischen Centralviehhof in Berlin**, welcher am obigen Tage eröffnet wird, eingeführt. Exemplare des Nachtrags sind zum Preise von 0,10 ℳ pro Stück bei den diesseitigen Expeditionen käuflich zu haben. Magdeburg, den 14. Februar 1881. Königliche Eisenbahndirection. (548)

Vom 1. März cr. ab erhält die Station „Wangerin" der Hinterpommerschen Eisenbahn die Bezeichnung „**Station Ruhnow**" und die Station Wangerin Stadt der Wangerin-Konitzer Eisenbahn die Bezeichnung „**Station Wangerin**". Bromberg, den 10. Februar 1881. Königliche Eisenbahn-Direction. (522 J)

II. Tarife für directe Verkehre mit besonderen Namen.

Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft. Zum Tarif für den **Berlin-Schleswig-Holsteinischen Eisenbahnverband** vom 1. April 1878 tritt mit dem 1. April cr. ein Nachtrag XII in Kraft, durch welchen in Folge Einführung anderweiter Ueberfuhrgebühren für die Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn die bestehenden Tarifsätze grösstentheils erhöht, theilweise aber auch ermässigt werden.

Nähere Auskunft ertheilen die bezüglichen Güterexpeditionen. Exemplare des Nachtrags können durch unsere Betriebscontrole unentgeltlich bezogen worden. Altona, den 15. Februar 1881. Die Direction. (531)

Berlin-Schleswig-Holsteinischer Eisenbahnverband. Nachdem durch den vom 10. Februar cr. ab gültigen Nachtrag 7 zum Tarif für den Leipzig-Magdeburg-Niederdeutschen Verband vom 1. Mai 1878 Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Magdeburg-Halberstädter Stationen Berlin und Spandau einerseits und Stationen der Altona-Kieler, Holsteinischen Marsch- und Westholsteinischen Eisenbahn andererseits zur Einführung gekommen sind, kommen die im Tarif für den Berlin-Schleswig-Holsteinischen Verband vom 1. April 1878 nebst Nachträgen enthaltenen gleichen Frachtsätze vom genannten Tage ab in Wegfall.

Der bezügliche Tarifnachtrag (XI) kann durch unsere Betriebscontrole hier unentgeltlich bezogen werden. Altona, den 15. Februar 1881. Namens der Verbandsverwaltungen: Die Direction der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft. (532)

Im **Deutsch-Polnischen und Hanseatisch-Preussischen Verbande** scheidet für den Verkehr mit Hamburg K. M., Harburg, Winsen, Bremerhafen resp. Geestemünde und den Oldenburgischen Stationen die Route via Berlin-Wittenberge aus. Es wird daher die directe Beförderung der Güter von und nach den vorbezeichneten Stationen auf Grund besonderer Routenvorschrift über die Route via Berlin-Wittenberge in dem bisherigen Umfange nur noch bis zum 1. April cr. stattfinden. Nach dem 1. April cr. erfolgt die Beförderung, falls die Route via Berlin-Wittenberge vom Versender im Frachtbriefe ausdrücklich vorgeschrieben wird, ausschliesslich im gebrochenen Verkehr. Bromberg, den 15. Februar 1881. Königliche Eisenbahn-Direction als geschäftsführ. Verwaltung. (523 J)

Deutsch-Ungarischer Eisenbahnverband. Laut Gesetz tritt vom 1. April cr. ab eine Erhöhung der Ungarischen Transportsteuer ein und wird bis auf Weiteres die Erhöhung als Zuschlag zur tarifmässigen Fracht erhoben werden. Berlin, den 15. Februar 1881. Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahn als geschäftsführende Verwaltung des Verbandes. (509)

Hanseatisch-Pommerscher Eisenbahnverband. Zum Tarif vom 1. Juli 1878 ist der Nachtrag 5 erschienen, durch welchen die Frachtsätze für den Verkehr mit Bremen K. M. aufgehoben sind. Berlin und Hamburg, den 15. Februar 1881. Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft, als geschäftsführende Verwaltung. (546)

Leipzig-Magdeburg-Niederdeutscher, Hamburg-Lübeck-Bayerischer und Berlin-Anhalt-Berlin-Hamburger etc. Verbandsgüterverkehr.

Vom 1. April 1881 ab kommen für den Verkehr mit den Schleswig-Holsteinischen Verbandsstationen in den bezeichneten Verbänden (cfr. Tarife vom 1. resp. 25. Mai 1878) theils erhöhte, theils ermässigte Frachtsätze zur Einführung, über welche die Tarifbureaus der betheiligten Bahnen Auskunft ertheilen. Die betreffenden Tarifnachträge sind vom 20. März cr. ab bei den betheiligten Stationen zu haben. Berlin, den 12. Februar 1881. Namens der Verbandsverwaltungen: Die Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft. (511)

Mitteldeutscher Eisenbahn-Verband. Am 1. März d. J. tritt zu Heft No. 5 des Verbands-Gütertarifs vom 1. Januar 1881 Nachtrag I in Kraft, welcher Ausnahmetarifsätze für die Beförderung von Sprit und Spiritus nach und von Station Nordhausen enthält.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbands-Güter-Expeditionen, woselbst auch Exemplare des Nachtrags zum Preise von 0,05 ℳ käuflich zu haben sind. Erfurt, den 11. Februar 1881. Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft, als geschäftsführende Verwaltung. (526)

Mitteldeutsch-Ungarischer Eisenbahnverband. Ausnahmetarif für Holztransporte vom 1. August 1879. Vom 1. April d. J. ab wird die Ungarische Transportsteuer für gewöhnliche Güter um 50 pCt. ihres gegenwärtigen Betrages erhöht und werden dadurch die Sätze vorstehenden Tarifs, welche die Transportsteuer mitenthalten, von jenem Zeitpunkt ab um den Betrag der Erhöhung theurer.

Der bezügliche Tarifnachtrag wird in nächster Zeit zur Herausgabe gelangen. Breslau, den 17. Februar 1881. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn als geschäftsführende Verwaltung. (543)

Niedersächsisch-Ostdeutscher Eisenbahn-Verband. Mit dem 1. März cr. tritt der im rubricirten Verbande bestehende Ausnahmetarif D für Kalk, gebrannten, und rohe Kalksteine ab Rüdersdorf K. O. im Verkehr zwischen Station Wittenberge des Eisenbahn-Directions-Bezirks Magdeburg resp. Wittenberge der Berlin-Hamburger Eisenbahn einerseits und Station Rüdersdorf des Eisenbahn-Directions-Bezirks Bromberg andererseits ausser Kraft.

An Stelle dieser Frachtsätze gelangt mit genanntem Tage der neue Frachtsatz des Specialtarifs III zur Einführung, welcher 0,57 ℳ pro 100 kg beträgt. Bromberg, den 11. Februar 1881. Königl. Eisenbahn-Direction als geschäftsführende Verwaltung. (534 J)

Nordostsee-Hannover-Thüringischer Verbandsverkehr. Zum Gütertarif treten am 1. März cr. in Kraft die Nachträge:

XV zu Heft 1 und 9,
XIV „ „ 4
XIII „ „ 5
XI „ „ 6
XX „ „ 7
XVII „ „ 8
XVI „ „ 10.

Dieselben enthalten Bestimmungen über Aufhebung des Ausnahmetarifs 4, anderweite Bezeichnung des seitherigen Ausnahmetarifs 4a, Giltigkeit der Tarifsätze für Heide, ferner Frachtsätze des Sp.-T. I für den Verkehr mit Station Grevesmühlen der Mecklenburgischen Friedrich Franzbahn, neue bezw. regulirte Frachtsätze für den Verkehr zwischen Cassel einerseits und Grossheringen bezw. Eckartsberga andererseits, Frachtsätze des Sp.-T. III für den Verkehr zwischen Mühlhausen und Obernjesa und Druckfehlerberichtigungen. Erfurt, den 14. Februar 1881. Namens der Verbandsverwaltungen: Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gessellsch. (528)

Nord-Ostsee-Hannover-Thüringischer Verband. Mit dem 1. April c. treten für den Verkehr mit den Stationen der Schleswig-Holsteinischen Bahnen theilweis erhöhte Frachtsätze in Kraft. Die bezüglichen Tarifnachträge werden demnächst in den Verbandsexpeditionen käuflich zu haben sein, bis dahin ertheilt auf Anfragen unser Tarifbureau Auskunft. Erfurt, den 14 Februar 1881. Namens der Verbands-Verwaltungen: Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft. (527)

Oberschlesischer Steinkohlenverkehr nach Ungarn. Vom 1. April d. J. ab tritt in Folge Erhöhung der Transportsteuer in Ungarn von 2 auf 3 pCt. (für Frachtgüter) in den directen Tarifen für den Transport Oberschlesischer Steinkohlen nach Ungarischen Stationen (Special-Tarif von der O/S. Eisenbahn nach der Kaschau-Oderberger, Ungarischen Staats- und Ungarischen Nordostbahn vom 1./8. 77 und Ausnahme-Tarife von der O/S. und Rechte Od.-Uf. Bahn nach der Oesterr. Staatsbahn und Ungarischen Staatsbahn [Waagthal-linie] vom 1./7. resp. 10./8. 78 und nach der Oesterr. Süd- etc. Bahn vom 1./4. 77 resp. 1./5. 79) eine Erhöhung der Frachtsätze ein, welche demnächst durch Nachträge zu den betreffenden Tarifen bekannt gemacht werden wird. Breslau, den 17. Februar 1881. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn. Direction der Rechte Oder-Ufer-Eisenbahngesellsch. (542)

Ostdeutsch-Böhmischer Eisenbahn-Verband. Mit 20. Februar l. J. wird zu dem Tarife vom 1. Mai 1880, Theil II, Heft 1 ein Nachtrag 1 in Wirksamkeit treten, welcher theils neue, theils abgeänderte Frachtsätze enthält, durch welche letztere die Frachtsätze für die gleichen Relationen im Haupttarife aufgehoben werden. Ferner enthält derselbe einen Ausnahmetarif für den Transport von Roheisen von Oberschlesischen Stationen nach Bubna, Libsic, Prag und Königgrätz, Abänderungen einiger Tarifsätze der Stückgutclasse II im Haupttarife, sowie Druckfehlerberichtigungen.

Exemplare erliegen bei den betheiligten Verwaltungen und können namentlich auch bei der Verkehrsdirection der Oesterreichischen Staats-Eisenbahngesellschaft in Wien, Pestalozzigasse 8 bezogen werden.

Ostdeutsch-Oesterreichischer und Ostdeutsch-Ungarischer Verband. Am 1. April cr. wird die in den Tarifsätzen mit Ungarischen Stationen enthaltene Ungarische Transportsteuer, welche bisher für Eilgüter 5 und für Frachtgüter 2 pCt. der Antheile der in Ungarn gelegenen Bahnstrecken betrug, auf 7 resp. 3 pCt. dieser Frachtantheile erhöht.

Die demzufolge bis zur Einführung neuer Tarife vom obigen Zeitpunkte ausser den Frachtsätzen zur Erhebung kommenden Zuschläge werden demnächst mittelst Tarifnachtrags bekannt gemacht werden. Breslau, den 14. Februar 1881. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn Namens der Verband-Verwaltungen. (525)

Vom 10. ds. Mts. ab werden im **Rheinisch-Westfälisch-Sächsischen** Güterverkehre für Transporte, welche die Stationen Bodenbach, Eger, Franzensbad, Reitzenhain und Tetschen **transitiren** bezw. daselbst zur Umkartirung gelangen, die directen Locofrachtsätze der genannten Stationen um nachstehende Beträge gekürzt:

0,08 ℳ pro 100 kg in Eilgut,
0,06 „ „ „ „ „ Stückgut u. Classe A1,
0,04 „ „ „ „ „ den übrigen Classen und in den Specialtarifen.

Dresden, am 10. Februar 1881. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung. (512)

Schlesisch-Oberungarischer Verband; Stettin-Ungarischer Verband; Ungarisch- bezw. Nordostungarisch-Schlesisch-Sächsisch-Thüringischer Verband; Norddeutsch-Ungarischer bezw. Nordostungarischer Verband; Ungarisch-Rheinischer bezw. Westostdeutsch-Ungarischer Verband; Nordwestdeutsch-Ungarischer bezw. Nordostungarischer Verband; Ausnahmetarif für Holztransporte vom 1. Januar 1879. Vom 1. April d. J. ab wird die Ungarische Transportsteuer für gewöhnliche Güter um 50 pCt. ihres gegenwärtigen Betrages erhöht, und werden dadurch die Sätze des Holzausnahmetarifs, welche die Transportsteuer mitenthalten, von jenem Zeitpunkt ab um ebensoviel theurer.

Die bezüglichen neuen Tarife resp. Tarifnachträge werden in nächster Zeit zur Herausgabe gelangen. Breslau, den 17. Februar 1881. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn als geschäftsführende Verwaltung. (541)

Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft. Mit dem 1. April cr. tritt für die Beförderung von **Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren** im **Schleswig-Holsteinischen Eisenbahnverbande** unter Aufhebung des Tarifs vom 15. November 1878 nebst Nachträgen, ein neuer Tarif in Kraft, welcher theils Erhöhungen, theils Ermässigungen gegen die bisherigen Sätze enthält.

Nähere Auskunft ertheilen die bezüglichen Güterexpeditionen. — Exemplare des neuen Tarifs können durch unsere Betriebs-Controle hier zum Preise von 0,50 ℳ bezogen werden. Altona, den 16. Februar 1881. Die Direction. (530)

Stettin-Berlin-Thüringischer Verband. Vom 1. April d. J. ab wird im Verkehr zwischen Lauenburg und Lichtenfels der Frachtsatz des Specialtarifs III von 2,18 ℳ auf 2,28 ℳ pro 100 kg erhöht. Berlin, 12. Februar 1881. Die Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft als geschäftsführende Verwaltung. (536)

In Folge Erhöhung der Ungarischen Transportsteuer treten am 1. April cr. im **Thüringisch-Sächsisch-Ungarischen Verbande** (einschliesslich des Verkehres mit Dresden-Elbquai), im **Hannover-Magdeburg-Ungarischen** und im **Niederländisch-Ungarischen** Verbande anderweite, um die Differenzen zwischen der jetzigen und der erhöhten Transportsteuer vermehrte Frachtsätze in Kraft, deren Betrag aus den in Kürze erscheinenden Tarifnachträgen zu ersehen sein wird. Dresden, am 14. Februar 1881. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung. (513)

Am 1. März 1881 tritt ein **Uebernahmetarif** für den Güterverkehr zwischen den Stationen der Aussig-Teplitzer, Buschtěhrader, Dux-Bodenbacher, Pilsen-Priesener und der Prag-Duxer Eisenbahn einerseits und Dresden-Elbquai andererseits in Kraft, welcher jeweils für die Dauer der Elbschifffahrtsperiode gilt und bei den betreffenden Oesterreichischen Eisenbahn-Verwaltungen, sowie bei unserer Güterexpedition Dresden zu erlangen ist. Dresden, am 15. Februar 1881. Königl. Generaldirection der Sächs. Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung. (540)

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Mit 1. März d. J. tritt der **Nachtrag III** des Tarifes für den **Umschlagsverkehr** zwischen Dresden-Elbequai einerseits und Stationen der Kaiser Ferdinands Nordbahn, der Kaiser Franz-Josefbahn, der Oesterreichischen Staatsbahn, der Turnau-Kralup-Prager Bahn, sowie der Oesterreichischen Nordwest- und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn andererseits in Kraft.

Der bezügliche Nachtrag enthält nebst anderen die Bestimmung, dass der Uebernahmetarif für den vorgenannten Umschlagsverkehr vom 15. März 1880 nebst den Nachträgen I und II hiezu mit 1. Februar d. J. wieder vollinhaltlich zur Einführung gelangt.

Exemplare der qu. Nachträge liegen bei den betheiligten Stationen sowohl als auch bei der unterzeichneten Generaldirection zur Einsichtnahme resp. zum Bezuge bereit. Wien, am 14. Februar 1881. Die Generaldirection. (545)

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Mit 1. März d. J. tritt der **Nachtrag II** des Tarifes für den **Umschlagsverkehr** zwischen Laube resp. Tetschen-Landungsplatz einerseits und den Ungarischen Stationen andererseits, sowie der Nachtrag II des Umschlagstarifes zwischen Dresden-Elbequai einerseits und den Ungarischen Stationen andererseits in Kraft.

Die vorgenannten Nachträge enthalten nebst Berichtigungen und Ergänzungen der Güterclassification die Bestimmungen, dass mit 1. März d. J. die Uebernahmetarife für den Verkehr zwischen Laube resp. Tetschen-Landungsplatz, sowie Dresden-Elbequai einerseits und den Ungarischen Stationen andererseits vom 20. Juni 1880 nebst den Nachträgen I hiezu wieder vollinhaltlich in Kraft treten.

Exemplare der bezüglichen Nachträge liegen bei den betheiligten Stationen sowohl als auch bei der unterzeichneten Generaldirection zur Einsichtnahme resp. zum Bezuge bereit. Wien, am 14. Februar 1881. Die Generaldirection. (544)

Westdeutscher Eisenbahn-Verband. Mit Einführung des vom 1. April 1881 ab gültigen Tarifs für den Rheinisch-Westfälisch-Elsass-Lothringisch-Luxemburgischen Güterverkehr scheidet der bisher West-Nordwestdeutsche und bezw. Hanseatisch-Rheinisch-Westdeutsche Verbandsgüterverkehr zwischen der Hannoverschen, Main-Weser-, Köln-Mindener, Bergisch-Märkischen und Magdeburg-Halberstädter Bahn einerseits und den Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen und der Luxemburgischen Wilhelmsbahn andererseits von jenem Zeitpunkte an aus den genannten Verbänden aus, und treten demzufolge vom 1. April 1881 ab die folgenden Tariftabellenhefte ausser Kraft:

zum West- und Nordwestdeutschen Verbands-Gütertarife vom 1/7. bezw. 20/11. 77

die Hefte No. 41, 42, 43, 44, 154, 163, 190 und 202 nebst sämmtlichen dazu erschienenen Ergänzungsblättern,

die Hefte 102 und 110 nebst Ergänzungsblättern bezüglich der darin enthaltenen Frachtsätze für Hamburg, Station der Köln-Mindener Bahn.

der Ausnahmetarif nebst Nachträgen für Europäisches Holz des Specialtarifs II bezüglich des Verkehrs zwischen den oben bezeichneten Bahnen;

zum Hanseatisch-Rheinisch-Westdeutschen Verbands-Gütertarif vom 1. März 1878,

das Tariftabellenheft 5 nebst sämmtlichen dazu erschienenen Nachträgen, und

der Ausnahmetarif für Europäisches Holz des Specialtarifs II bezüglich des Verkehrs zwischen der Köln-Mindener Bahn und den Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Ausgenommen sind die Seehafen-Ausnahmetarife vom 1. Juni 1879, welche im West-Nordwestdeutschen und Hanseatisch-Rheinisch-Westdeutschen Verbande bis auf Weiteres unverändert beibehalten werden. Hannover, den 15. Februar 1881. Für die Verbands-Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direction. (539)

III. Tarife für andere directe Verkehre.

Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. An Stelle des Tarifs für die Beförderung von Eilgütern zwischen **Basel** beziehungsweise **St. Ludwig** und **Strassburg** einerseits und **Paris** und **Belfort** andererseits vom 15. December 1880 kommt am 15. d. M. ein anderweiter, in den Sätzen für Basel und St. Ludwig ermässigter Tarif zur Einführung. Verkaufspreis 12 ₰. Strassburg, den 11. Februar 1881. Kaiserliche General-Direction der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. (518)

A. p. Kaiser Ferdinands Nordbahn. Mit 1. März 1881 gelangt:

a) ein **Nachtrag I zum Gemeinschaftstarife** für den Verkehr zwischen den Stationen der M.-Schl. Nordbahn einerseits und sämmtlichen Stationen der Kaiser Ferdinands Nordbahn andererseits, dann für den Verkehr zwischen den Stationen Brünn, Ober-Gerspitz, Mödritz, Raigern, Rohrbach und Branowitz einerseits und den in der Richtung nach Krakau gelegenen via M.-Schl. Nordbahn instradirenden Stationen der Kaiser Ferdinands Nordbahn andererseits, giltig vom 1. December 1880, enthaltend ermässigte Frachtsätze für die Normalclassen I und II, dann Druckfehlerberichtigungen,

b) ein Nachtrag II zum Gebührentarife der Wr. Verbindungsbahn vom 1. November 1879, enthaltend:

Bestimmung über die Anwendung der im Haupttarife enthaltenen Eilguttaxen zur Einführung.

Exemplare dieser Nachträge können im commerziellen Bureau der a. p. Kaiser Ferdinands Nordbahn behoben werden. (510)

An Stelle der im Vorworte des Theils II des Tarifs für den Güterverkehr zwischen **Köln-Mindener Stationen** einerseits und **Niederländischen Rheinbahnstationen** andererseits via Emmerich vom 1. Januar 1880 als gültig bezeichneten allgemeinen Bestimmungen (Theil I) des Gütertarifs für die „Niederländisch-Deutschen" Eisenbahn-Verbände, welche noch nicht erschienen sind, kommen seither und bis auf Weiteres diejenigen des Tarifs für die „Deutschen" Eisenbahn-Verbände zur Anwendung. Köln, 14. Februar 1881. Königliche Direction der Köln-Mindener Eisenbahn. (519)

Die **Uebernahmetarife** für den Güterverkehr zwischen **Oesterreichischen Stationen** einerseits und **Dresden-Elbquai** andererseits, vom 15. März 1880 nebst Nachträgen, sowie zwischen **Ungarischen Stationen** einerseits und **Dresden-Elbquai** andererseits, vom 20. Juni 1880 nebst Nachträgen behalten auch für die Dauer der Elbschifffahrt-Saison 1881 Giltigkeit. Dresden, am 14. Februar 1881. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen. Freiherr von Biedermann. (514)

Mit dem 1. April 1881 tritt für die Beförderung von Gütern aller Art ein neuer Verbandtarif (Theil II, die besonderen Bestimmungen, sowie Kilometerentfernungen und Frachtsätze enthaltend), für den Verkehr zwischen den **Stationen der Ostbahn und Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn** einerseits und **Stationen der Oberschlesischen, Rechte Oder-Ufer-, Breslau-Schweidnitz-Freiburger, Oels-Gnesener, Posen-Kreuzburger und Märkisch-Posener Eisenbahn** andererseits; ferner für Posen O. S. E. bezw. M. P. E. und mehreren Stationen der Oberschlesischen Bahn einerseits und den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen andererseits, sowie für einzelne Relationen der Märkisch-Posener Bahn einerseits und Cüstrin der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Bahn, sowie Kreuz, Bromberg und Thorn der Oberschlesischen Eisenbahn andererseits in Kraft.

Der neue Verbandtarif enthält theils Ermässigungen, theils Erhöhungen der bisherigen Frachtsätze und ist in Folge Aufnahme sämmtlicher Stationen der Ostbahn, der Oberschlesischen und der Marienburg-Mlawkaer Bahn, sowie des grösseren Theils der Stationen der übrigen vorbenannten Verwaltungen in den Verband wesentlich erweitert.

Von dem genannten Tage ab treten ausser Kraft:

1. der Gütertarif für den Preussisch-Oberschlesischen Verband vom 1. August 1877 nebst sämmtlichen Nachträgen, ausschliesslich jedoch der für Steinkohlen und Cokes besonders bestehenden Ausnahmetarifsätze, welche bis auf Weiteres in Geltung bleiben;
2. der Verband-Gütertarif zwischen der Königlichen Ostbahn und Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn vom 1. August 1878 nebst Nachträgen;
3. die in dem Verbandtarif zwischen der Märkisch-Posener und Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn vom 1. Januar 1878 enthaltenen Frachtsätze zwischen Cüstrin B. F. E. einerseits und den Stationen der Märkisch-Posener Bahn andererseits;
4. die in dem Tarif für den Posen-Schlesisch-Märkischen Verband-Verkehr vom 1. Juni 1879 zwischen Thorn O. S. E. einerseits und Frankfurt a|O. und Rothenburg M. P. E. enthaltenen Frachtsätze.

Exemplare des neuen Tarifs sind vom 25. März cr. ab bei den Billet-Expeditionen zu Berlin K. O., Cüstrin, Schneidemühl, Danzig, Elbing, Königsberg i|Pr., Insterburg, Memel, Thorn, Bromberg, Neustettin und Cöslin, sowie durch Vermittelung der übrigen Billetexpeditionen käuflich zu beziehen.

Bis dahin wird die unterzeichnete Direction auf etwaige Anfragen über die Höhe der einzelnen Tarifsätze Auskunft ertheilen. Bromberg, den 14. Februar 1881. Königliche Eisenbahndirection im Namen der Verbands-Verwaltungen. (521 J)

Directer Tarif für Vieh etc. Mit dem 1. März cr. tritt ein directer Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren zwischen Stationen der Eutin-Lübecker Eisenbahn einerseits und Stationen der Lübeck-Büchener und Lübeck-Hamburger Eisenbahn andererseits in Kraft.

Exemplare des betreffenden Tarifs sind vom 25. d. Mts. ab in unserem Verwaltungsbureau käuflich zu haben. Lübeck, den 15. Februar 1881. Die Direction der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft. (529)

Am 1. März cr. tritt zum **Viehtarif der Berliner Nordbahn** etc. mit **der Mecklenburgischen Friedrich-Franz und Lübeck-Büchener Eisenbahn** etc. vom 1. Juli 1880 der I. Nachtrag in Kraft, durch welchen directe Frachtsätze für lebende Thiere (excl. Pferde) in Einzelsendungen und Wagenladungen zwischen Stationen der Mecklenburgischen Friedrich-Franz Eisenbahn einerseits und dem städtischen Central-Viehhof zu Berlin andererseits zur Einführung gelangen.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei unserer Güter-Casse auf dem Nordbahnhof hierselbst und im Auskunftsbureau der Staatsbahnen Leipziger Platz 17 parterre käuflich zu haben.

Schon jetzt wird über die Höhe der Sätze in unserem Verkehrs-Bureau Auskunft ertheilt. Berlin, den 13. Februar 1881. Königliche Eisenbahn-Direction als geschäftsführende Verwaltung. (535 J)

IV. Specialtarife für bestimmte Transport-Artikel.

Im Anschluss an unsere Bekanntmachung vom 1. d. Mts. bringen wir hierdurch zur Kenntniss, dass die im **Specialtarife** zwischen **Mährisch-Schlesischen Centralbahn- und Frankfurt-Bebraer etc. Stationen** vom 1. August 1879 zur Zeit noch bestehenden, durch die Sätze im Nachtrag II des Hannover-Magdeburg-Oesterreichischen Verbandtarifs (Theil II) nicht ersetzten directen Taxen mit dem 1. April cr. zur Aufhebung gelangen und damit der obengedachte Tarif vom 1. August 1879 vollständig ausser Wirksamkeit tritt. Berlin, den 17. Februar 1881. Königliche Eisenbahndirection Namens der Verbandsverwaltungen. (538)

Schluss der Tarifbekanntmachungen S. 207.

2. Submissionen.

Kgl. Bayerische Staatsbahnen. Bau-Submission. Zufolge Entschliessung und vorbehaltlich der Genehmigung der Generaldirection der K. Verkersanstalten, Bauabtheilung zu München, werden

Donnerstag, am 24. Februar 1881,
Vormittags 9 Uhr

bei der unterfertigten Kgl. Eisenbahnbausection nachstehende Eisenbahnbauarbeiten im Wege der

allgemeinen schriftlichen
Submission

an den Meistabbietenden vergeben werden, nämlich:

Die Maurer- und Steinhauerarbeiten (excl. der Fundamentschichten) für die Bahnbrücken über den Hammerbach und die Isar bei Landshut, in der Bahnlinie Landshut-Neumarkt a/R., veranschlagt zu 119 985 ℳ.

Die zu stellende Caution beträgt 6 000 ℳ.

Bedingnissheft, Pläne und Kostenanschläge liegen vom Heutigen an im Amtslocale der unterfertigten K. Eisenbahnbausection zu Jedermanns Einsicht offen vor, wo auch die Submissionsformulare in Empfang genommen werden können.

Die Submissionen selbst müssen in vorschriftsmässig überschriebenen und versiegelten Couverten längstens bis Mittwoch, den 23. Februar 1881, Abends 6 Uhr bei der unterfertigten Behörde frankirt eingelaufen sein.

Die Submittenten sind bei Vermeidung aller im Submissionsformular angedrohten Folgen gehalten, in dem obenangegebenen Veraccordirungstermine sich persönlich oder durch genüglich bevollmächtigte Stellvertreter einzufinden, und, wenn solches verlangt wird, ihre Uebernahmsfähigkeit, ihr Cautions- und Betriebsvermögen sogleich genügend nachzuweisen und den bedingten Zuschlag zu gewärtigen. Landshut, im Februar 1881. Kgl. Bayer. Eisenbahnbausection.

Beilage zu No. 14. **Berlin,** am 21. Februar 1881.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

NOTIZEN über neue Tarife und Tarifänderungen

pro Januar 1881.

Diese Notizen können nicht selbstständig, sondern nur als Beilage der Zeitung bezogen werden.

I. Localtarife.

II. Tarife für directe Verkehre mit besonderem Namen*).

III. Tarife für andere directe Verkehre.

A. Für Verkehre innerhalb des Deutschen Reiches einschl. Luxemburg.

1) östliche und nördliche Bahnen**), sowohl unter sich als mit den unter 2 und 3 bezeichneten Bahnen.

2) Mittel- und Westdeutsche Bahnen†), sowohl unter sich als im Verkehr mit den süddeutschen Bahnen.

3) Süddeutsche Bahnen††) unter sich.

B. Für Verkehre innerhalb Oesterreich-Ungarns.

1) innerhalb des Osterreichischen Staatsgebietes.
2) innerhalb Ungarns.
3) im gemeinschaftlichen Verkehre zwischen Oesterreich-Ungarn.

C. Für Verkehre zwischen Deutschland und Oesterreich-Ungarn.

1) Verkehr der Deutschen Seeplätze etc.
2) die übrigen Verkehre.

D. Für Verkehre zwischen Deutschland und Oesterreich-Ungarn einerseits und benachbarten Ländern andererseits.

IV. Specialtarife für bestimmte Transportartikel.

(Bei den Tarifänderungen sub II, III und IV ist in Paranthese die Bahnverwaltung bezeichnet, von deren Expeditionen der betreffende Tarif oder Tarifnachtrag abgegeben wird.)

*) Unter diesen Tarifen sind auch solche zu suchen, welche mit Rücksicht auf das von ihnen beherrschte Verkehrsgebiet unter III Aufnahme gefunden haben würden.

**) Hierzu werden gerechnet: Altona-Kieler, Berlin-Hamburger, Berlin-Stettiner, Breslau-Schweidnitz-Freiburger, Breslau-Warschauer, Eutin-Lübecker, Glückstadt-Elmshorner, Lübeck-Büchner, Märkisch-Posener, Marienburg-Mlawkaer, Mecklenburgische, Niederschlesisch-Märkische, Oberschlesische, Oels-Gnesener, Oldenburgische, Ostbahn, Ostpreussische Südbahn, Posen-Kreuzburger, Rechte-Oder-Ufer und Tilsit-Insterburger Bahn.

†) Die unter **) und ††) nicht genannten Bahnen.

††) Hierzu werden gerechnet: Badische, Bayerische, Elsass-Lothringische, Hessische Ludwigsbahn, Homburger, Kirchheimer Ludwigsbahn, Main-Neckar-Bahn, Pfälzische, Saarbrücker etc. und Württembergische Bahn.

„Vacat-Anzeigen“ theilten folgende Verwaltungen mit:
Lübeck-Büchener, Mecklenburgische Friedrich-Franz, Nordhausen-Erfurter, Oberschlesische, Posen-Creuzburger, Saal-, Sächsisch-Thüringische Ostwest-, Württembergische Staats-, Böhmische West-, Erzherzog Albrecht-, Kaschau-Oderberger, Pilsen-Priesener, Raab-Oedenburg-Ebenfurter und Rumänische Eisenbahnen.

NB. Diejenigen Notizen, welche in vormonatlicher Uebersicht nicht mehr Aufnahme gefunden haben und deshalb hierunter verzeichnet sind, werden durch einen vorn angebrachten | (Strich) kenntlich gemacht.

I.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn.
a) Nachtrag VIII v. 1/1. 81 zum Tarif v. 1/10. 77, enthaltend:
1. Einführung der im Verbandsgütertarif für die Deutschen Eisenbahnverbände Theil I enthaltenen Bestimmungen.
2. Ergänzungen resp. Abänderungen der speciellen Tarifvorschriften.
3. Ergänzung des Tarifs für die Güterbeförderung auf Verbindungsbahnen.
4. Abänderungen von Frachtsätzen.
5. Aufhebung von Frachtsätzen.
b) Nachtrag II zum Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren auf sämmtlichen Strecken der Stammbahn und auf der Strecke Kohlfurt-Falkenberg v. 1/2. 80. Giltig v. 1/1. 81. Enthaltend:
1. Aufhebung directer Expeditionen.
2. Einführung directer Abfertigung von lebenden Thieren in Wagenladungen im Verkehre mit dem Löst'schen Viehhofe in Halle.
3. Einführung directer Abfertigung von und nach Hohenthurm und Oehna.

Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn. Frachtermässigung für Steine Striegau-Schmolz etc. (Nachtr. X. III. 1) bis 31/3. 81 prolongirt.

Bromberg. 1. Nach der Bekanntmachung v. 18/12. pr. a. sind v. 1/1. 81 ab die im diesseitigen Localgütertarif, sowie die in den directen Gütertarifen für den Ostbahnhof in Königsberg bestehenden Tarifsätze für Wagenladungsgüter auch für solche Transporte zur Anwendung zu bringen, welche laut Frachtbriefvorschrift nach Königsberg, Kaibahnhof bestimmt sind oder von dort aus nach anderen Stationen aufgegeben werden.

2. Nach der Verfügung v. 7/1. cr. sind im Anhange zum Kilometerzeiger Seite 96 des Localgütertarifs verschiedene Aenderungen der Entfernungen zwischen Frankfurt a. O. und Schönfliess einerseits und diversen Stationen der Berlin-Stettiner Bahn andererseits vorzunehmen.

3. Nach der Bekanntmachung v. 7/1. cr. sind mit dem 16/1. cr. verschiedene Tarifermässigungen für den Ostbahnhof und den Kaibahnhof in Königsberg in Kraft getreten.

4. Nach der Bekanntmachung v. 29/1. cr. werden Güter, die für Dt. Eylau in Wagenladungen auf der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn oder der Ostbahn ankommen nach der Station der anderen Bahn behufs dortiger Entladung gegen Zahlung einer Gebühr von 2 ℳ pro Wagen auf Verlangen übergeführt. Desgleichen werden Güter, die in Wagenladungen auf dem Bahnhof der Marienburg-Mlawkaer resp. Ostbahn in Dt. Eylau aufgeliefert sind, für eine gleiche Gebühr nach der Station der anderen Bahn behufs Weiterbeförderung hinüber gebracht.

Hannover. Nachtrag 28, herausgegeben im Januar cr., zum Gütertarife v. 1/7. 77.
Tarifsätze für Eilgut und Stückgut im Verkehr mit der Haltestelle Emmerke.
Tarifsätze für den Verkehr von und nach Borken.
Ausnahmesätze für Seeschlick.

Märkisch-Posener Eisenbahn. Für die zoll- bezw. steueramtliche Abfertigung von Gütern, so weit dieselbe durch die Eisenbahnverwaltung veranlasst wird, sind an Stelle der auf Seite 34 und 35 sub No. XII des diesseitigen Localgütertarifs v. 1/7. 77 angegebenen Gebühren anderweite Taxen am 1/1. und, soweit Erhöhungen eingetreten sind, am 1/2. 81 in Kraft getreten.
Auskunft ertheilen unsere Güterexpeditionen gratis.

Magdeburg. Nachtrag No. 19 v. 1/1. 81 zum Tarif v. 1/11. 77, enthaltend:
1. Ergänzungen der allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterclassification.
2. Giltigkeitsverlängerung eines vorübergehenden Ausnahmefrachtsatzes.
3. Tarifsätze für den Güterverkehr in Wagenladungen mit der Haltestelle Hedersleben.

Oberschlesische Eisenbahn. Tarif v. 1/7. 77. Nachtrag 19 v. 1/1. 81, enthaltend:
1. Besondere Bestimmungen zum Tarifreglement.
2. Verschiedene Tarifermässigungen.

3. Gütertariftabelle für die Haltestelle Steubendorf. (Preis 0,10 ℳ.)

Pfälzische Bahnen. 1. Tarif v. 1/10. 77, VI. Nachtrag v. 1/1. 81.

2. Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren v. 1/10. 78, I. Nachtrag v 1/2. 81.

Sächsische Staatseisenbahnen.

Nachtrag XIV v. 15/1. 81 zum Tarife für den Localgüterverkehr v. 1/4. 77, enthaltend: 1. Stationstarife zwischen Görlitz einerseits und Grossschönau, Hainewalde, Scheibe und Warnsdorf andererseits. 2. Stationstarife in Oesterreichischer Währung (Banknoten) für Machendorf und Weisskirchen. 3. Aufhebung von Frachtsätzen zwischen Görlitz einerseits, Grottau, Kratzau, Machendorf, Reichenberg, Weisskirchen und Zittau andererseits.

II.

Belgisch-Südwestdeutscher Verband. Tarif v. 1/3. 79. Nachtrag V zu Heft V a v. 1/12. 80, Frachtsätze für Ludwigshafen enthaltend und Transittarif für Mannheim v. 1/12. 80 eingeführt. (Gratis.) (Els.-Lothr.)

Berlin-Braunschweig-Halberstadt-Lausitzer Verkehr.

a) Nachtrag XIII zu den Tarifheften 1—6, giltig v. 1/1. 81, enthaltend:

1. Bestimmungen wegen Anwendung der Ausnahmetarife.
2. Aufhebung von Tarifsätzen.
3. Neue bezw. abgeänderte Tarifsätze.

b) Nachtrag I zu dem v. 1/7. 80 ab giltigen Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren, giltig v. 1/1. 81, enthaltend:

1. Aufhebung directer Expeditionen.
2. Einführung neuer directer Expeditionen.
3. Druchfehlerberichtigung. (Berlin-Anhalt.)

Berlin-Schleswig-Holsteinischer Eisenbahnverband. Nachtrag IX zum Tarif v. 1/4. 78, giltig v. 10/12. 80.

Enthaltend: Tarifsätze für den Ausnahmetarif II für Europäisches Holz.

Nachtrag V, giltig vom Tage der Betriebseröffnung der Zweigbahn St. Michaelisdonn-Marne.

Enthaltend: Tarifsätze für die Holsteinische Marschbahnstation Marne. (Altona-Kiel.)

Deutsch-Ungarischer Verband. Nachtrag V v. 1/1. 81 zum Verbandstarife v. 1/1. 80, enthält:

1. Berichtigung des Titelblatts.
2. Berichtigung und Ergänzung des Vorwortes.
3. Berichtigung der Tariftabellen, des Kilometerzeigers und der Lieferfristtabelle.
4. Nachweisung der Verkehrsrelationen, in denen eine directe Expedition nicht stattfindet.
5. Aufhebung von Frachtsätzen des Ausnahmetarifs No. 8 a und 8 b für Holztransporte. (Gratis.) (Berlin-Hamburg.)

Hannover-Magdeburg-Oesterreichischer Eisenbahnverband.

Nachtrag II v. 1/1. resp. 1/2. 81, enthaltend: 1. Aufnahme der Stationen Prag (Unionbank) und Bubna (Unionbank). 2. Aufhebung von Frachtsätzen. 3. Berichtigung. (Sächs. Staatsb.)

Hannover-Rheinischer Verband.

Nachtrag 1 v. 1/1. 81 zum Steinkohlentarif v. 1/11. 80.

Ermässigte Frachtsätze für den Verkehr von Bardowiek, Stelle und Winsen. Aufnahme der Kokerei Hösch bei Dortmund. Berichtigungen. (Hannover.)

Hanseatisch-Preussischer Eisenbahnverband.

Nach der Bekanntmachung v. 18/12. pr. a. sind mit dem 1/1. 81 für den Verkehr zwischen der Haltestelle Rehfelde des Eisenbahndirectionsbezirks Bromberg einerseits und den westlichen Hafenstationen andererseits directe Frachtsätze des Specialtarifs A II und III in Kraft getreten. (Bromberg.)

Hanseatisch-Rheinisch-Westdeutscher Verband.

Nachtrag 6 zum Tarifheft 2 v. 25/1. 81.

Ausnahmesätze für Eisen und Stahl des Specialtarifs II von Saarbrücker Stationen nach Bremen, Harburg und Hamburg.

Nachtrag 4 zum Tarifheft 4 v. 25/1. 81.

Ausnahmesätze für Eisen und Stahl des Specialtarifs II von Pfälzischen Stationen nach Bremen, Harburg und Hamburg.

Nachtrag 8 zum Tarifheft 5 v. 25/1. 81.

Ausnahmesätze für Eisen und Stahl des Specialtarifs II von Elsass-Lothringischen Stationen nach Bremen, Harburg und Hamburg.

Nachtrag 4 zum Tarifheft 12 } v. 25/1. 81.
„ 2 „ „ 24 }

Ausnahmesätze für Eisen und Stahl des Specialtarifs II von Saarbrücker Stationen nach Lübeck, Altona, Ottensen, Kiel und Flensburg loco und transito seewärts.

Nachtrag 5 zum Tarifheft 14 } v. 25/1. 81.
„ 3 „ „ 26 }

Ausnahmesätze für Eisen und Stahl des Specialtarifs II von Pfälzischen Stationen nach Lübeck, Altona, Ottensen, Kiel und Flensburg loco und transito seewärts.

Nachtrag 6 zum Tarifheft 15 } v. 25/1. 81.
„ 4 „ „ 27 }

Ausnahmesätze für Eisen und Stahl des Specialtarifs II von Elsass-Lothringischen Stationen nach Lübeck, Altona, Ottensen, Kiel und Flensburg loco und transito seewärts. (Hannover.)

Königsberg-Moskauer Eisenbahnverband.

Die Zusatzbestimmungen zu § 59 des Verbandstarifs vom 1/1. pr. haben eine vom 1/1. cr. giltige Aenderung erfahren. (Ostpreuss. Südb.)

Kursk-Königsberger Eisenbahnverband.

a) Für Getreidesendungen von Stationen der Kursk-Kiew Bahn nach Pillau kommen die im Nachtrag III zum Tarif vom 13/1. pr. für Königsberg publicirten Frachtsätze mit einem Zuschlag von 0,19 ℳ. pro 100 kg zur Anwendung. Giltig v. 3/1. cr.

b) Zu den Frachtsätzen und den Bedingungen des III. Nachtrages zum Verbandtarif v. 13/1. pr. werden v. 22/1. cr. auch Oelkuchen (Hanfkuchen etc.) befördert. (Ostpreuss. Südb.)

Märkisch-Sächsischer Verband. Nachtrag IX v. 1/1. 81 zum Tarif v. 1/11. 77, Frachtsätze für den Verkehr zwischen Görlitz (B. G. E.) und Stationen der Sächsischen Staatsbahnstrecke Zittau-Reichenberg enthaltend. (Berlin-Görlitz.)

Magdeburg-Bayerischer Verband.

Nachtrag XVII v. 1/1. 81 zum Tarife v. 1/5. 78, enthaltend: 1. Bestimmung wegen des Verkehrs der Station Unterpeissenberg der Bayerischen Staatsbahn. 2. Veränderte Frachtsätze der Station Spandau der Magdeburg-Halberstädter Bahn. (Sächs. Staatsb.)

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Am 1/1. cr. ist ein neuer Verbandsgütertarif in Kraft getreten. Derselbe besteht zunächst aus:

Theil II. Besondere Bestimmungen. Heft No. 1 nebst Anhang. Für den Verkehr zwischen den Verbandsstationen der Bezirke der Königlichen Eisenbahndirectionen Bromberg, Berlin, Magdeburg, Hannover und Frankfurt a. M., der Berlin-Stettiner, Oberschlesischen, Rechte-Oderufer, Märkisch-Posener, Cottbus-Grossenhainer, Berlin-Görlitzer, Berlin-Anhaltischen, Berlin-Hamburger, Braunschweigischen, Thüringischen, Friedrichrodaer, Sächsisch-Thüringischen Ost- West-, Nordhausen-Erfurter und Saal-Unstrut, Saal, Weimar-Geraer, Oberhessischen, Hessischen Ludwigs, Pfälzischen, Main-Neckar und Elsass-Lothringisch-Luxemburgischen Bahnen.

Heft No. 2. Für den Verkehr zwischen den Stationen der Königlich Sächsischen Staatsbahnen einer- und den Stationen der Oberhessischen Bahnen, des Eisenbahndirectionsbezirks Hannover (Main-Weserbahn), des Eisenbahndirectionsbezirks Frankfurt a. M. und der Main-Neckarbahn andererseits.

Heft No. 3 nebst Anhang. Für den Verkehr zwischen den Stationen der Werrabahn einer- und den Stationen der westlichen und südlichen Verbandsbahnen andererseits, und zwar:

No. 3 a. Verkehr in der Richtung über Eisenach,
No. 3 b. Verkehr in der Richtung über Meiningen und Lichtenfels.

Heft No. 4. Für den Verkehr zwischen den Stationen der Grossherzoglich Badischen Staatsbahnen einer- und den Stationen der nördlichen und östlichen Verbandsbahnen andererseits.

Heft No. 5. Ausnahmetarife für die Beförderung von: 1. Holz, Europäisches, des Specialtarifs II, Holzdraht und Holzmehl, 2. Getreide, Hülsenfrüchten, Malz, Mühlenfabrikaten und Oelsamen, 3. Eisen und Stahl des Specialtarifs II, 4. Sprit und Spiritus.

Hierdurch werden aufgehoben:

a) der Theil II des Mitteldeutschen Verbands-Gütertarifs (besondere Bestimmungen und Tarifsätze für den Güterverkehr enthaltend), sowie die hierzu ausgegebenen Tarifhefte No. 1—32 vom 1/11. 77 bezw. 1/12 77, 1/3., 1/6. und 1/12. 78 nebst den dazu erschienenen Nachträgen, excl. jedoch

α sämmtliche Frachtsätze zwischen den Stationen der Rhein-Nahe, Saarbrücker und Moselbahn einer- und den Stationen der Sächsischen Staatsbahnen andererseits, welche noch bis zum 31/1. cr. Gültigkeit haben,

β sämmtliche seitherige Frachtsätze für den Verkehr von und nach den Stationen der Königlich Wurttembergischen Bahnen, von und nach den Bodenseeplätzen Bregenz, Romanshorn und Rorschach und von und nach den Stationen Immendingen und Villingen der Grossherzoglich Badischen Bahnen,

γ die in den Nachträgen XIII und XIV zum Gütertarifheft No. 24/29 eingeführten Gesammtfrachtsätze für den Verkehr von und nach den Stationen Albbruch, Brennet, Konstanz, Neuhausen, Radolfzell, Säckingen, Schaffhausen, Singen, Thiengen und Waldshut der Grossherzoglich Badischen Bahnen,

δ die seitherigen Frachtsätze von und nach den Stationen der Deutz-Giessener Bahn (Tarifheft No. 33 nebst Nachträgen) — Die Sätze sub β, γ und δ behalten bis auf Weiteres noch Gültigkeit. —

b) die Hefte 1—4 von Theil II des Hof-Meininger Verbands-Gütertarifs vom 1/3. 78 bezw. 20/5. 80 nebet den dazu erschienenen Nachträgen.

c) der Tarif des Süddeutschen Eisenbahn-Verbandes für die Beförderung von Gütern zwischen den Stationen der Königlichen Saarbrücker und Rhein-Nahebahn einer- und den Stationen der

Königlich Bayerischen Staatsbahn und Werrabahn andererseits vom 1/1. 80 nebst Nachträgen.

Ad b) und c) jedoch nur insoweit, als die Verkehrsrelationen dieser Tarife aus denselben ausgeschieden und in den Mitteldeutschen Verband übergegangen sind.

Hierzu wurden die Dienstanweisungen No. 1—8 herausgegeben. (Thüringen.)

Neumärkisch-Niederschlesisch-Sächsischer Verband.

Die von B. F. Stationen nach Reichenberg S. St. bestehenden Frachtsätze gelten ab 15/1. auch für Reichenberg S. N. D. V.

Neue directe Frachtsätze zwischen B. F. Stationen nördlich Cüstrin und Plagwitz-Lindau. (Breslau-Freiburg.)

Niedersächsich-Ostdeutscher Eisenbahn-Verband.

Nach der den Dienststellen zugegangenen Verfügung vom 20/1. cr. sind durch den mit dem 1/1. cr. in Kraft getretenen neuen Staatsbahntarif die bestehenden Frachtsätze zwischen den Verbandstationen des Eisenbahn-Directions-Bezirks Bromberg einerseits und den Stationen Güsten, Hettstedt, Sandersleben des Eisenbahn-Directions-Bezirks Magdeburg, sowie den Stationen Göttingen und Münden des Eisenbahn-Directions-Bezirks Hannover andererseits aufgehoben. (Bromberg.)

Norddeutscher Verband.

Nachtrag 11 vom 1/1. 81 zum Gütertarif vom 1/1. 78.

Frachtbegünstigungen für leicht verderbliche Gegenstände. Anderweite Frachtsätze für den Verkehr mit Leipzig, Station der Berlin-Anhaltischen Bahn, unter Aufhebung der für diesen Verkehr bestehenden bisherigen Tarifsätze. Wegfall der Köln-Mindener Expeditionsstelle Troisdorf trans. Friedrich-Wilhelmshütte. Anwendung der für Berlin bestehenden Tarifsätze im Verkehr mit der Station Charlottenburg M. H. Wegfall der Route via Helmstedt im directen Verkehr zwischen Berlin B. P. M. und Köln-Mindener Stationen. Eröffnung des Eil- und Stückgutverkehrs der Stationen Salzuflen, Lage und Detmold. Verlängerung der Gültigkeitsdauer des Ausnahmetarifs R für Eisen des Specialtarifs II im Verkehr nach Berlin. Ausdehnung des Ausnahmetarifs R für Eisen des Specialtarifs II auf vor Berlin gelegene Stationen, sowie auf die Stationen Kuckelhausen und Ehrenfeld. Berichtigungen.

Nachtrag 13 vom 25/1. 81 zum Gütertarif vom 1/1 78.

Aufnahme der Stationen Gr.-Kreuz, Güsen, Werder, Wusterwitz und Zehlendorf der Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn in den Verband. Wiedereinbeziehung der Station Halle der Berlin-Anhaltischen Bahn in den Verband. (Hannover.)

Norddeutsch-Sächsischer Verband.

Nachtrag IV v. 1/1. 81 zu Heft No. 1 des Gütertarifs v. 1/11. 79 enthaltend: 1. Frachtsätze für die neu aufgenommenen Stationen Grosszschocher und Wilischthal. 2. Frachtsätze für den Verkehr zwischen Hamburg (B. H. B. und K. M. B.), Lübeck und Bodenbach, Eger, Franzensbad, Reitzenhain und Tetschen transito. 3. Neue Frachtsätze der Classe A 2 resp. des Specialtarifs III für für Station Brenitz-Sonnenwalde der Berlin-Dresdener Bahn. 4. Aufhebung diverser Frachtsätze. 5. Druckfehlerberichtigungen.

Nachtrag IV vom 1/1. 81 zu Heft No. 2 desselben Gütertarifs, enthaltend: 1. Neue respective veränderte Frachtsätze. 2. Frachtsätze für den Verkehr zwischen Harburg, Bremen, Bremerhafen der Hannoverschen Staatsbahn, sowie Brake, Elsfleth und Nordenhamm der Oldenburgischen Staatsbahn einerseits und Bodenbach, Eger, Franzensbad, Reitzenhain und Tetschen transito andererseits. 3. Aufhebung diverser Frachtsätze.

Nachtrag IV vom 1/1. 81 zu Heft No. 3 desselben Gütertarifs, enthaltend: 1. Neue respective veränderte Frachtsätze. 2. Anderweite Frachtsätze für den Verkehr mit Station Kohlfurt der Berlin-Anhaltischen Bahn (Linie Kohlfurt-Falkenberg). 3. Aufhebung diverser Frachtsätze. 4. Druckfehlerberichtigungen. (Sächs. Staatsbahn.)

Nord-Ostsee-Hannover-Thüringischer Verband-Güterverkehr.

Nachtrag II zum Theil II. Besondere Bestimmungen und Tarifsätze für den Güterverkehr vom 1/12. 77, giltig vom 1/1. 81 ab. Berichtigung des Vorworts zum Tarif enthaltend.

Nachtrag XIII zu Heft 3 vom 1/12. 77, giltig vom 1/1. 81 ab, enthaltend: Frachtsätze für die neu einbezogenen Stationen Brandenburg, Burg, Genthin, Güsen und Potsdam des Verwaltungsbezirks der Königlichen Eisenbahn-Direction in Magdeburg, sowie für den Verkehr zwischen Sudenburg und Wolfsgefärth.

Nachtrag XIII zu Heft No. 4 vom 15/2. 78, giltig vom 1/1. 81 ab, enthaltend: Frachtsätze für die neu einbezogenen Stationen Spandau der Berlin-Hamburger Eisenbahn, Heide und Wesselburen der Westholsteinischen Bahn, Meldorf, St. Michaelisdonn und Wilster der Holsteinischen Marschbahn.

Die Nachträge XIX zu Heft No. 7 }
„ „ XVI „ „ „ 8 }
„ „ XIV „ „ „ 9 } vom 1/12, 77
„ „ XV „ „ „ 10 }

gelten ebenfalls vom 1/1. 81 ab und enthalten lediglich die Contretour zu den Nachträgen XIII zu Heft No. 3 und No. 4.

Gleichzeitig wurde der Dienstbefehl No. 38 herausgegeben. (Thüringen.)

Oesterreichisch - Ungarisch - Süddeutsch - Französischer Verband. Tarif vom 20/1. 80.

Frachtsatz für Rohzucker von Prag und allen vor Prag belegenen Böhmischen Stationen für Wagenladungen von 10 000 kg mit 60,45 Frcs. pro Tonne eingeführt (Els.-Lothr.)

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband-Gütertarif vom 1/1. 80 Theil II.

Nachtrag V vom 15/1. 81, enthaltend:
1. Aufnahme der Station Altwasser N. M. E.
2. „ „ „ Bauerwitz O. S. E.
3. Neue Sätze des Ausnahmetarifs für Getreide im Verkehr mit Stationen der Mährischen Grenzbahn.
4. Neue Sätze des Ausnahmetarifs 3 für Holz, Europ. etc. im Verkehr mit Troppau.
5. Neue Sätze des Ausnahmetarifs 7 b für Wolle à 10 000 kg.
6. Ausnahmetarif No. 11 für Chamotte-Retorten.
7. Ausnahmetarif No. 12 für Blei, Zink etc.
8. Ausnahmetarif No. 13 für Pottasche zwischen Sorau und Pohl.
9. Berichtigungen. Preis 0,10 ℳ (Oberschl. E.)

Ostdeutsch-Oesterreichischer bezw. Ostdeutsch-Ungarischer Verband-Gütertarif vom 1/1. 80.

Nachtrag III zu Theil I vom 15/1. 81, enthaltend:
1. Streichung und Aufnahme von Verbandsverwaltungen.
2. Streichung einer Zusatzbestimmung.
3. Abänderungen der allgemeinen Tarifvorschriften.
4. Abänderungen und Ergänzungen der Güterclassification.
5. Neue Ausnahmetarife.
6. Berichtigungen. Preis 0,10 ℳ (Oberschl. E.)

Ostdeutsch-Rheinischer Eisenbahnverband.

1. Nach der Verfügung v. 11/1. c. ermässigt sich der für den Versand von Cöln-Rheingasse No. 1 und 2 zu den Frachten für Deutz zu erhebende Frachtzuschlag für Eilstückgut von 0,06 ℳ auf 0,03 ℳ pro 100 kg.

2. Nach der Bekanntmachung vom 5|1. c. finden fortab die für Station Annen und Witten B. M. E. bestehenden Frachtsätze auch auf die gleichmässigen Stationen der Rheinischen Eisenbahn Anwendung.

3. Nach der den Dienststellen zugefertigten Verfügung vom 20|12. pr. ist die Haltestelle Rehfelde Eisenbahndirectionsbezirk Bromberg v. 1|1. c. für die Specialtarife A 2 und III in den rubricirten Verband einbezogen.

Ferner ermässigt sich der Schneidemühler Satz für Eisen des Specialtarifs II um 0,01 ℳ pro 100 kg.

Schliesslich wird mitgetheilt, dass die Neubaustrecke Herford-Detmold d. K. M. E. v. 22|12. pr. dem Verkehr vollständig übergeben worden ist und sind vom genannten Tage ab die im Nachtrage V enthaltenen Sätze für Detmold, Lage und Salzuflen sowohl für Stück- als auch Wagenladungsverkehr in Kraft getreten. (Bromberg.)

Ostdeutsch-Ungarischer Verbandgütertarif, Theil II (A. Classentarif) v. 1|1. 80.

Nachtrag III v. 15/1. 81 enthaltend,
1. Aufnahme der Station Bauerwitz,
2. Aufhebung einiger directer Verkehrsbeziehungen,
3. Ausnahmetarif No. 11 für gedörrte Pflaumen und Pflaumenmus,
4. Ausnahmetarif No. 12 für Zinkblende (Zinkerze).
5. Ausnahmetarif No. 15 für Chamotte Retorten,
6. Berichtigungen. (0,10 ℳ)

B. Getreidetarif.

Nachtrag III v. 15/1. 81 enthaltend:
1. Aufhebung einiger directer Verkehrsbeziehungen,
2. Berichtigungen. (0,05 ℳ) Oberschl. E.)

Posen-Schlesisch-Märkischer Verbandgütertarif v. 1/6. 79.

Nachtrag III zum Theil II. Besondere Bestimmungen etc. v. 15|1. 81 enthaltend:

I. Bestimmung, betreffend die directe Beförderung von Fahrzeugen aller Art (excl. Eisenbahnfahrzeugen).

II. Ergänzungen bezw. Abänderungen der besonderen Bestimmungen. (0,05 ℳ)

Nachtrag VI zu Tarifheft 1 v. 1/1. 81 enthaltend:

I. Druckfehlerberichtigungen.

II. Anderweite Frachtsätze zwischen der R. O. U. E. einerseits und Schlesischen Gebirgsbahnstationen andererseits.

III. Directe Frachtsätze zwischen Heinersdorf M. P. E. und Sorau N. M. E.

IV. Ermässigter Ausnahmesatz für Braunkohlen von Grube Eichberg nach Sagan O. S. E.

V. Anderweite Kilometerentfernungen und Frachtsätze des Sp.-T. III für Jannowitz O. S. E. im Verkehr mit Stationen der Schlesischen Gebirgsbahn. (0,20 ℳ)

Nachtrag VII zu Heft 1 v. 15/1. 81 enthaltend:

I. Frachtsätze zwischen Waldenburg und Gr.-Strehlitz.

II. Frachtsätze zwischen Benau und Stationen der B. F. E.

III. Anderweite Frachtsätze des Sp.-T. A 2 zwischen Benau und einzelnen Stationen der O. S. E. (0,10 ℳ)

Nachtrag IV zu Heft 2 v. 15|1. 81 enthaltend:
Frachtsätze des Sp.-T. A2 und III zwischen einzelnen Stationen der Oberschlesischen und Berlin-Görlitzer Eisenbahn. (0,10 *M.*)
Nachtrag III zu Heft 3 v. 1|1. 81 enthaltend:
I. Directe Frachtsätze zwischen Heinersdorf M. P. E. und Sorau N. M. E.
II. Directe Frachtsätze zwischen Bentschen und Schwiebus einerseits und Breslau O. S. E. andererseits via Posen. (0,10 *M.*)
Nachtrag IV zu Heft 4 v. 1/1. 81 enthaltend:
I. Druckfehlerberichtigungen.
II. Anderweite Kilometerentfernungen und Frachtsätze des Sp.-T. III für Tarnowitz O. S. E. im Verkehr mit Schlesischen Gebirgsbahnstationen.
III. Directe Frachtsätze Breslau O. S. E. und Bentschen und Schwiebus via Posen.
IV. Ermässigter Ausnahmesatz für Braunkohlen von Grube Eichberg nach Sagan O. S. E. (0,10 *M.*)
Nachtrag V zu Heft 4 v. 15|1. 81 enthaltend:
I. Frachtsätze zwischen Gr.-Strehlitz und Waldenburg.
II. Directe Frachtsätze des Sp.-T. A2 und III zwischen einzelnen Stationen der Oberschlesischen und Berlin - Görlitzer Eisenbahn.
III. Anderweite Frachtsätze des Sp.-T. A2 zwischen Benau und einzelnen Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn. (0,10 *M.*)
Nachtrag IV zu Heft 5 v. 1|1. 81 enthaltend:
I. Druckfehlerberichtigungen.
II. Anderweite Entfernungen und Frachtsätze zwischen einzelnen Stationen der R. O. U. E. und Schlesischen Gebirgsbahn an Stelle der im Haupttarif und den Nachträgen enthaltenen Entfernungen und Frachtsätze. (0,20 *M.*)
Nachtrag VI zu Heft 6 v. 15|1. 81 enthaltend:
I. Frachtsätze zwischen Waldenburg und Gr.-Strehlitz.
II. Frachtsätze zwischen Benau und Stationen der B. F. E.
III. Ermässigte Frachtsätze der Eil- und Stückgutclasse zwischen Frankenstein und Görlitz. (0,10 *M.*) (Oberschl. E.)

Preussisch-Bayerischer Eisenbahnverband.
Nach der Bekanntmachung v. 22|11. pr. ist mit dem 15|1 c. der Frachtsatz für Stückgut im Verkehr zwischen Schneidemühl K. O. und Würzburg, Station der Bayerischen Staatsbahn von 7,78 auf 8,78 *M.* erhöht worden. (Bromberg.)

Preussisch-Oberschlesischer Eisenbahnverband.
Nach der Bekanntmachung v. 29|12. pr. sind mit dem 1|1. c. ab in dem Ausnahmetarif für Oberschlesische Steinkohlen vom 1|8. 78 für den Verkehr von Emanuelsegen O. S. E. und R. O. U. E. nach den Stationen bezw. Haltestellen des Directionsbezirks Bromberg sowie der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn zum Theil ermässigte directe Frachtsätze in Kraft getreten. (Bromberg.)

Preussisch-Russischer Eisenbahnverband.
a) Zu Heft I des Preussisch-Russischen Tarifs v. 13.|1. Mai pr. ist mit Giltigkeit v. 1|1. c. ein provisorischer Nachtrag herausgegeben worden, enthaltend eine neue Zusatzbestimmung zu § 50 No. 5 zum Betriebsreglement.
b) Für Getreidesendungen von Stationen der Fastow Bahn nach Pillau kommen die im Nachtrage I zu Heft V für Königsberg publicirten Frachtsätze mit einem Zuschlage von 0,19 *M.* pro 100 kg zur Anwendung. Giltig v. 3|1. c.
c) Ferner sind die durch Nachtrag V zum Localgütertarif v. 1|1. 78 eingeführten Declassificationen mit dem 19|1. c. in den Preussisch-Russischen Tarif übernommen. (Ostpreuss. Südb.)

Preussisch-Sächsischer Eisenbahnverband.
1. Nach der Bekanntmachung v. 14|12. pr. haben die für den Verkehr zwischen Thorn, Station der Oberschlesischen Bahn einerseits und den Stationen Pirna, Königstein, Schandau, Sebnitz, Bodenbach und Tetschen der Sächsischen Staatsbahn andererseits bestehenden Frachtsätze auch für Thorn, Station des Eisenbahn-Directionsbezirks Bromberg Giltigkeit.
2. Nach der Bekanntmachung v. 20/12. pr. nebst Aenderungsverfügung v. 5/1. c. sind mit dem 1|1. c. im Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Bromberg und Stationen der Sächsischen Staatsbahn andererseits ermässigte Ausnahmefrachtsätze für Getreide, Hülsenfrüchte etc. in Kraft getreten.
3. Nach der den Dienststellen zugegangenen Verfügung v. 5|1. c. sind durch den mit dem 1|1. c. in Kraft getretenen neuen Staatsbahntarif verschiedene Relationen zwischen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Bromberg und der Oberschlesischen Eisenbahn einerseits und Stationen der Strecke Halle-Münden und Berlin-Blankenheim der Frankfurt-Bebraer Bahn andererseits im rubricirten Verbande aufgehoben.
4. Nach der Bekanntmachung v. 14/11. pr. ist der Frachtsatz für Getreide etc. im Verkehr zwischen Rothfliess K. O. und Fürstenwalde des Eisenbahn-Directionsbezirks Berlin v. 1|1. c. von 2,08 *M.* auf 2,13 *M.* erhöht werden.
5. Nach der den Dienststellen zugegangenen Verfügung v. 12|1. c. gelten die im Nachtrage VI (Heft 1) für den Verkehr zwischen Jastrow und Neustettin einerseits und Hansdorf, Sagan und Sorau N. M. E. andererseits bestehenden Frachtsätze auch für die gleichlautenden Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn. (Bromberg.)

Rheinisch-Westfälisch-Main-Neckarbahn Tarif vom 1|1. 81. Für die Beförderung von Gütern zwischen Stationen der Rheinischen, Köln-Mindener und Bergisch-Märkischen Eisenbahn einerseits und Stationen der Main-Neckarbahn andererseits im Rheinisch-Westfälisch-Main-Neckarbahn-Güterverkehr. (1,15 *M.*)

Rheinisch-Westfälisch-Mitteldeutscher Verband.
Nachtrag 6 v. 1/1. 81 zum Gütertarif v. 1|6. 78.
Ergänzung der speciellen Tarifvorschriften. Ergänzungen und Abänderungen der Stationstariftabellen. Frachtsätze des Specialtarifs III. Ausnahmetarif für Eisensteine von Wabern nach Niederschelden. Berichtigungen. (Hannover)

Rumänisch-Galizisch-Deutscher Classentarif v. 1|1. 80.
Nachtrag II zu Theil I v. 1|1. 81 enthaltend:
I. Ergänzung der Vorbemerkung zum Haupttarif.
II. Abänderungen bezw. Ergänzungen von Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement.
III. Aenderungen bezw. Ergänzungen der allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterclassification. (0,05 *M.*)
Nachtrag II zu Theil II Heft 4 v. 1|1. 81 enthaltend:
I. Aenderung der Firma der Generaldirection der Rumänischen Eisenbahn-Actiengesellschaft.
II. Aufnahme neuer Stationen der Bergisch-Märkischen und Köln-Mindener Eisenbahn.
III. Neue theilweise ermässigte Frachtsätze für den Verkehr mit Bergisch-Märkischen, Rheinischen und Köln-Mindener Stationen.
IV. Umänderung des Stationsnamens Limburg in Hohenlimburg.
V. Aufhebung der Frachtsätze für Minden K. M. E.
VI. Aufhebung der Eil- und Stückgutfrachtsätze im Verkehr mit einigen Bergisch-Märkischen, Rheinischen bezw. Köln-Mindener Stationen.
VII. Neue ermässigte Sätze des Sp.-T. III, sowie des Ausnahmetarifs 3 für Roheisen.
VIII. Ausnahmetarife für die zur Stückgutclasse I gehörigen Güter, sowie für Wolle.
IX. Druckfehlerberichtigungen etc. (0,20 *M.*) (Oberschl. E.)

Russisch-Schweizerisch-Französischer Verkehr. Tarif vom 1/9. 79. Nachtrag II zu den Reglements und Tarifen, giltig ab 1/1. 81, enthaltend: Ergänzung der Bestimmungen hinsichtlich der Anwendung der Wagenladungsfrachtsätze für Podwoloczyska trs. und Brody trs. (Kaiser Ferd. Nordbahn.)

Sächsisch-Oesterreichischer Eisenbahn-Verband.
Nachtrag IX vom 1/1. 81 zu Theil II des Gütertarifs vom 1/1. 78, enthaltend: 1. Neue bezw. veränderte Frachtsätze. 2. Berichtigungen. 3. Ergänzung des Kilometerzeigers.
Nachtrag VIII vom 1,1. bezw. 1/2. 81 zu Theil III desselben Gütertarifs, enthaltend: 1. Neue bezw. veränderte Frachtsätze. 2. Aufhebung von Frachtsätzen. 3. Ergänzung des Kilometerzeigers. (Sächs. Staatsb.)

Sächsisch-Schweizerischer Güterverkehr via Lindau.
I. Nachtrag vom 10/1. 81 zum Tarife vom 1/4. 80, enthaltend: Bestimmung betreffs des für diesen Verkehr giltigen Reglements.
II. Nachtrag vom 10/1. 81 zu demselben Tarife, enthaltend: Taxen für den Verkehr der Stationen Genf trans., Verviers trans. und Delle trs. mit Stationen der Sächs. Staatsbahn. (Sächs. Staatsb.)

Sächsisch-Schweizerischer Güterverkehr via Romanshorn.
Tarif vom 1/1. 81 für den Verkehr zwischen Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen einerseits und den Stationen Basel der Bötzbergbahn und Schaffhausen der Schweizerischen Nordostbahn.
Anmerkung. Der Tarif vom 1/6. 78 nebst den hierzu erschienenen Nachträgen wird hierdurch aufgehoben. (Sächsische Staatsbahn.)

Sächsisch-Südwestdeutscher Eisenbahn-Verband.
Gütertarif, Theil II, Besondere Bestimmungen vom 1/1. 81.
Heft No. 1 desselben Gütertarifs enthaltend: Frachtsätze zwischen Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der Hessischen Ludwigsbahn andererseits.
Heft No. 2 desselben Gütertarifs enthaltend: Frachtsätze zwischen Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der Pfälzischen Eisenbahnen andererseits.
Heft No. 3 desselben Gütertarifs enthaltend: Frachtsätze zwischen Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen andererseits.
Heft No. 4 desselben Gütertarifs enthaltend: Frachtsätze zwischen Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der Elsass-Lothringischen und Luxemburgischen Wilhelmsbahn andererseits.
Anmerkung. Durch den vorgenannten Tarif (Besondere Bestimmungen Heft No. 1—4) werden die in den Tarifheften I und II vom 20/5. 80 und III und IV vom 1/3. 78 für den Hof-Meininger Verband enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr mit Stationen der Sächsischen Staatsbahn ausser Kraft gesetzt. Die in oben genannten Tarifheften für den Hof-Meininger Verband enthaltenen

Frachtsätze für den Verkehr mit Stationen der nördlich und westlich von Sachsen gelegenen Hof-Meininger Verbandsbahnen treten gleichfalls ausser Kraft resp. es kommen an deren Stelle neue Taxen innerhalb des Mitteldeutschen Verbandes zur Einführung. (Sächs. Staatsbahn.)

Sächsisch-Thüringischer Eisenbahn-Verband.

Nachtrag VI zum Gütertarif vom 16/3. 80 giltig vom 1/1. 81 ab, enthaltend anderweite theilweis erhöhte Frachtsätze im Verkehr der Stationen Eisenach, Fröttstedt, Gerstungen, Gotha, Herleshausen der Thüringischen Bahn, sowie Waltershausen der Friedrichrodaer Bahn, theilweis ermässigte Frachtsätze für die Stationen Gera, Leipzig, Plagwitz-Lindenau und Zeitz der Thüringischen Eisenbahn, neue Frachtsätze für den Verkehr zwischen Halle, Station der Thüringischen Bahn einer- und Brambach, sowie Bad-Elster, Stationen der Sächsischen Staatsbahnen, andererseits und für den Verkehr zwischen Leipzig (Dresdener und Bayerischer Bahnhof) einer- und Selingstädt bezw. Teichwolframsdorf und Wünschendorf andererseits, Aenderung von Stationsbezeichnungen, ermässigte Frachtsätze für Steinkohlentransporte nach Leipzig (Thüring. Bahn) Berichtigungen.

Hierzu wurden die Dienstbefehle 10 und 11 herausgegeben. (Thüring.)

Schlesisch-Niedersächsischer Verband.

Nachträge 3 bezw. 4, 5 und 6 zu den Tarifheften No. 1—13 enthaltend: Bestimmung über Aenderung der Nomenklatur der Ausnahmetarife, Bestimmung über Aufhebung von Tarifsätzen, Bestimmung über Anwendung der Tarifsätze für Cassel H. St., neue bezw. abgeänderte Tarifsätze für verschiedene Verkehrsrelationen und Druckfehlerberichtigungen. (Magdeburg.)

Schlesisch-Polnischer Gütertarif vom 15/8. 79.

Nachtrag 5 vom 10/1. 81 enthaltend: Neue Frachtsätze für den Transport von Steinkohlen und Koaks von Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn nach Petrikau (Piotokow) Warschau-Wiener Eisenbahn. (Oberschl. E.)

Schleswig-Holsteinischer Verband. Nachtrag II zum Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren. Gültig vom Tage der Betriebseröffnung der Zweigbahn St. Michaelisdonn-Marne. Enthaltend: Aufnahme der Holsteinischen Marschbahnstation Marne. (Altona-Kiel.)

Stettin-Berlin-Bayerischer Verband.

Tarif vom 1/1. 81 für den Güterverkehr zwischen Stationen der Berlin-Stettiner, Breslau-Schweidnitz-Freiburger und Berlin-Anhaltischen Eisenbahn, des Bezirks der Königlichen Eisenbahn-Direction Berlin (Berlin-Dresdener, Berliner Nord- und Berliner Ringbahn) sowie Station Spandau der Berlin-Hamburger Bahn einerseits und Stationen der Bayerischen Staatseisenbahnen andererseits.

Anmerkung. Durch diesen Tarif wird der Stettin-Berlin-Bayerische Verbandsgütertarif vom 1/1. 78 nebst Nachträgen aufgehoben. (Sächs. Staatsbahn.)

Stettin-Berlin-Thüringischer Verband. Tarif vom 1/1. 80, Nachtrag V gültig vom 1/1. 81 ab, enthaltend:

1. Aenderung des Verzeichnisses der Verbandsverwaltungen.
2. Abänderung der speciellen Tarifvorschriften.
3. Anderweite Frachtsätze für die Stationen Coburg, Lichtenfels, Neustadt bei Coburg, Oeslau und Sonneberg.
4. Anderweite Frachtsätze für die Stationen Dietersdorf, Eisenach, Erfurt, Fröttstedt, Gerstungen, Gotha und Waltershausen.
5. Anderweite Frachtsätze für die Stationen Bebra, Cassel, Guntershausen, Hönebach, Rotenburg und Wilhelmshöhe.
6. Neue Frachtsätze für die Stationen Dingelstedt (Th. B.) und Wolfsgefärth.
7. Neue Ausnahmefrachtsätze für Braunkohlen etc. ab Bitterfeld, Wittenberg und Weiche Wolffen.
8. Neue Frachtsätze für Lohsa.
9. Neue Frachtsätze für Stationen der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Bahn.
10. Aufnahme von Stettin-Dunzig Bahnhof.
11. Aufhebung bezw. Uebertragung directer Frachtsätze für Stationen der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn, Spandau (B. H.), sowie Stationen der Staatsbahnstrecken Berlin-Blankenheim und Halle-Münden.
12. Berichtigungen. (Berlin-Anhalt.)

Stettin-Berlin-Württembergischer Verband via Hof.

Nachtrag VIII vom 1/1. 81 zum Tarife vom 1/9. 78 enthaltend: Anderweite Frachtsätze für Station Ulm. (Sächs. Staatsb.)

Stettin-Märkisch-Posener Verband. Am 1/1. 81 ist der Nachtrag II, enthaltend:

a) Aufhebung der Frachtsätze zwischen Buk und Opaleniza einerseits und Stettin andererseits via Frankfurt a/O.-Wriezen,

b) Neue Frachtsätze zwischen Dombrowka und Stettin via Posen-Stargard,

in Kraft getreten. Preis 0,10 ℳ. (Märkisch-Posen.)

Stettin-Märkisch-Sächsischer Verband.

Nachtrag VI vom 6/1. 81 zum Gütertarife vom 1/6. 78, enthaltend: 1. Aenderung des Vorworts. 2. Aufhebung von Frachtsätzen. 3. Frachtsätze für Borsdorf und Torgau. 4. Frachtsätze für Leipzig (B. A. B.). 5. Frachtsätze des Ausnahmetarifs 6 (Braunkohlen). 6. Druckfehlerberichtigungen. (Sächs. Staatsb.)

Süddeutscher Verband. Tarif Bayern-Elsass-Lothringen vom 1/1. 80, Nachtrag 2 vom 1/12. 80, enthält: Ermässigte Taxen für Altmünsterol. Gratis. (Els.-Lothr.)

Süddeutscher Verband. Am 1/12. 80 wurde der Theil II, Tarifheft No. 13 im Süddeutschen Eisenbahn-Verband, betreffend den Verkehr zwischen Stationen der Saarbrücker und Rhein-Nahebahn einerseits und Stationen der Kaiserin Elisabethbahn, der Niederösterreichischen Staatsbahnen, der Kronprinz Rudolfbahn und der Südbahn andererseits, eingeführt. (Kronpr. Rudolfbahn.)

Süd-Nordösterreichischer Verband. Mit 15/1. 81 erfolgte die Ausgabe des III. Nachtrages zum Süd-Nordösterreichischen Eisenbahnverbandtarif vom 15/5. 79. (Kronpr. Rudolfbahn.)

Südwestdeutscher Verband. Tarif vom 1/3. 78. 1. Tarif vom 1/12. 80 für Milch im Abonnement von Elsass-Lothringischen Stationen nach Saarbrücken. Gratis. 2. Tarif vom 10/12. 80 für Beförderung einzelner Stücke Kleinvieh zwischen Pfälzischen Stationen und Lauterburg und Weissenburg. (Els.-Lothr.)

Thüringisch-Bayerisch-Württembergischer Verband. Nachtrag XIX zum Tarifheft 1 vom 1/11. 77, giltig vom 1/1. bezw. 15/2. 81 ab, enthaltend: Ausnahmetarifsätze für Holz, Europ., im Verkehr zwischen der Station Halle der Thüringischen Bahn einerseits und einigen Verbandsstationen der Bayerischen Staatsbahn andererseits; regulirte Tarifsätze für den Verkehr zwischen Nordhausen bezw. Leinefelde einerseits und Bodenwöhr andererseits; Aufhebung der Frachtsätze für Station Unterpeissenberg und Einführung von Frachtsätzen für Station Peissenberg der Königlich Bayerischen Staatsbahn und Druckfehlerberichtigungen. (Thür.)

West- und Nordwestdeutscher Verband.

Nachtrag 16 v. 15/1. 81 zum Seehafenausnahmetarif v. 1/6. 79.

Ausnahmesätze für die Station Hanau der Hessischen Ludwigsbahn.

Nachtrag 17 v. 10/1. 81 zum Seehafenausnahmetarif v. 1/6. 79.

Ausnahmesätze für Oberursel und Homburg v. d. Höhe.

Ergänzungsblatt	zum Tarifheft	Ergänzungsblatt	zum Tarifheft
4	8	3	85
3	11	10	95
2	55	10	103
2	65	3	111
3	75	3	119

vom 10/1. 81.

Tarifsätze für Station Kleinsteinheim der Frankfurt-Bebraer Bahn.

Ergänzungsblatt	zum Tarifheft	Ergänzungsblatt	zum Tarifheft
5	29	6	90
5	34	12	100
20	30	12	108
19	32	8	116
6	80	8	124

vom 15/1. 81.

Tarifsätze für die Stationen Hanau und Mainkur der Hessischen Ludwigsbahn.

Ergänzungsblatt	zum Tarifheft	Ergänzungsblatt	zum Tarifheft
19	30	18	32

vom 15/1. 81.

Tarifsätze zwischen Aschaffenburg und Osnabrück, sowie zwischen Hanau und Mainkur der Hessischen Ludwigsbahn einerseits und Hannoverschen Stationen andererseits.

Ergänzungsblatt	zum Tarifheft	Ergänzungsblatt	zum Tarifheft
10	36	7	101
10	38	7	109
6	81	4	117
6	91	4	125

vom 25/1. 81.

Ausnahmesätze für Eisen und Stahl des Specialtarifs II von den Stationen Homburg, Kaiserslautern, St. Ingbert und Zweibrücken der Pfälzischen Bahn.

Ergänzungsblatt	zum Tarifheft	Ergänzungsblatt	zum Tarifheft
7	45	10	93
7	50	11	127
18	46	11	129
18	48	10	131
12	47	11	133
12	49	9	155
9	63	9	164
9	73	4	191
10	83	4	203

vom 1/1. 81.

Tarifsätze für die Stationen Achern und Wyhlen der Badischen Staatsbahn.

Ergänzungsblatt	zum Tarifheft	Ergänzungsblatt	zum Tarifheft
12	41	8	102
11	43	8	107
6	79	8	110
6	82	5	115
6	89	7	118
7	92	5	123
8	99	8	126

vom 25/1. 81.

Ausnahmesätze für Eisen und Stahl des Specialtarifs II von Saarbrücker und Elsass-Lothringischen Stationen. (Hannover.)

III. A. 1.

Berlin-Anhaltische mit Berlin-Hamburger, Lübeck-Büchener und Altona-Kieler Eisenbahn via Berlin bezw. Stendal-Magdeburg. Nachtrag 3 v. 1/1. 81 zum Tarife v. 25/5. 78 enthält:

I. Aenderung des Titelblattes.

II. Ergänzung des Vorwortes.

III. Aufhebung von Tarifsätzen.

IV. Frachtsätze für den Verkehr zwischen Hamburg B. H. einerseits und Hohenthurm, Rackwitz und Zschortau andererseits.

V. Frachtsätze für die Berlin-Hamburger Station Paulinenaue.

VI. Frachtsätze für die Paulinenaue-Neu-Ruppiner Stationen Fehrbellin und Neu-Ruppin.

VII. Frachtsätze für den Verkehr zwischen Leipzig B. A. einerseits und den Parchim-Ludwigsluster Stationen Neustadt i. Mecklenb. und Parchim andererseits.

VIII. Frachtsätze des Ausnahmetarifs 12 für Braunkohlentransporte ab Bitterfeld, Weiche Wolffen und Wittenberg.

IX. Erhöhte Frachtsätze für Spandau B. H. einer- und Halle B. A. und Leipzig B. A. andererseits.

X. Frachtsätze für die Station Heide der Holsteinischen Marsch- und der Westholsteinischen Bahn. (Preis 0,10 ℳ) (Berlin-Hamburg.)

Rechte Oder-Ufer- und Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn. Tarif v. 1/10. 77.

Die in dem Nachtrage VIII ad 2 mit Giltigkeit bis 31/12. 80 ausgesprochene Ermässigung der in dem Nachtrage IV sub 2 enthaltenen Ausnahmefrachtsätze für den Transport von Eisenstein ab Jauer nach Stationen der Rechte-Oder-Ufereisenbahn ist bis auf Weiteres verlängert worden. (R. O. U. E)

Oberschlesische und Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn. Ausnahmetarife etc. zwischen O. S. und B. F. v. 10/10. 80 für Ausnahmetarif No. 5 ab Jauer laut Anmerkung bis ult. 1880 bestehende Ermässigung gilt bis auf Weiteres.

Frachtsätze A 1 und A 2 Sosnowice-Breslau B. F. ab 15/1. um 0,03 ℳ erhöht. Druckfehlerberichtigung. (Breslau-Freiburg.)

Warschau-Wiener und Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn.

Tarif für den directen Güterverkehr zwischen Stationen der Warschau-Wiener Eisenbahn und der Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn v. 15/7. 79.

Nachtrag IV, giltig v. 10/1. 81, enthaltend:

1. Aenderungen und Ergänzungen der allgemeinen Bestimmungen für den Güterverkehr (Theil I).

2. Neue Frachtsätze für den Transport von Steinkohlen und Kokes nach Station Petrikau der Warschau-Wiener Eisenbahn. (R. O. U. E.)

III. A. 2.

Berlin-Anhalt-Sächsische Staatsbahn etc.

Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren zwischen Stationen der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn (Linie Kohlfurt-Falkenberg) einerseits und Stationen der Königlich Sächsischen Staats-, sowie der in Verbindung mit denselben verwalteten Privateisenbahnen andererseits, giltig v. 15/1. 81. (Berlin-Anhalt.)

Berlin-Görlitzer Eisenbahn mit Halle-Sorau-Gubener, Cottbus-Grossenhainer und Märkisch-Posener Eisenbahn.

Tarif v. 20/1. 81 für Leichen, Fahrzeuge und lebende Thiere (Der Tarif v. 1/9. 78 ist aufgehoben.) (Berlin-Görlitz.)

III. A. 3.

Hessisch-Pfälzischer Gütertarif v. 15/10. 77, XIII. Nachtrag v. 15/1. 81. (Pfalz.)

Nassau-Hessisch-Pfälzischer Gütertarif v. 1/2. 81 unter Aufhebung jenes v. 1/11. 77. (Pfalz.)

Saarbrücken-Rhein-Nahebahn-Hessisch-Pfälzischer Gütertarif v. 1/2. 81 an Stelle jenes v. 1/10. 77. (Pfalz.)

IV.

Braunkohlenverkehr (Böhmischer) von Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Dux-Bodenbacher Eisenbahn, Oesterreichischen Staatseisenbahn, Oesterreichischen Nordwestbahn, und Pilsen-Priesener Bahn nach Deutschland via Bodenbach bezw. via Mittelgrund.

Tarif v. 1|1. 81 (unter Berücksichtigung der im Tarife aufgeführten Ausnahmen).

Anmerkung: Hierdurch wird der gleichnamige Tarif v. 1|9. 77 nebst Nachträgen aufgehoben. (Sächs. Staatsb.)

Baumwolle, rohe. Tarif v. 15|12. 80 von Ammanweiler Grenze (Le Hâvre) nach Südbadischen Stationen. Gratis. (Els.-L.)

Eilgut aller Art. Tarif v. 15|12. 80 zwischen Paris, Belfort, und Basel, St. Ludwig, Strassburg. 12 Pfg. (Els.-Lothr.)

Eisenwaaren. Nachtrag I zum Uebernahmetarif für den Transport von Eisenwaaren und Eisenbahnmaterialien zum Russ.-Schweizerisch-Französischen Verkehr v. 1|1. 80. Gültig ab 1|1. 81, enthaltend: Ergänzung der Waarenverzeichnisse des Haupttarifs. (Kais. Ferd. Nordb.)

Flachs etc. Ausnahmetarif für Flachs, Flachsheede, Werg und Spinnabfälle im Verkehr von Insterburg tr. nach Breslau und Mittelwalde der Oberschlesischen Eisenbahn, sowie Stationen der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn etc. Giltig v. 15|11. 80. Nachtrag I v. 15|1. 81, enthaltend.

Transitsätze von Insterburg nach Ziegenhals loco und transito; sowie Tarifsätze von Thorn nach den Stationen Breslau, Ziegenhals loco und transito und Mittelwalde transito O. S. E. und nach den Stationen Görlitz, Greiffenberg, Hirschberg, Landeshut, Rabischau, Ruhbank, Liebau loco und transito des Eisenbahndirectionsbezirks Berlin. (Ostb. — gratis).

Fleisch und Butter. Frisch, Eilguttarif v. 1|12. 80 von Schweizerischen Stationen nach Paris, gratis. (Els.-Lothr.)

Holz. Ausnahmetarif v. 1|1. 81 für den Transport von Europäischem Bau- und Nutzholz von Stationen der Königl. Bayer. Staatseisenbahnen nach Stationen der Bergisch-Märkischen, Köln-Mindener und Rheinischen Eisenbahn im Rheinisch-Westfälisch-Bayerischen Güterverkehr. (0,30 ℳ). (Köln-Minden).

Holz und Rinden. Mit 1|1. 81 wurde Theil III, Tarifheft No. 2 Ausnahmetarif für Holz und Rinden im Bayerisch-Oesterreichisch Ungarischen Güterverkehre in Kraft gesetzt. (Kronpr. Rudolfb.

Holz. Norddeutsch-Ungarischer bezw. Nordostungarischer und Ungarisch-Rheinischer bezw. Westostdeutsch-Ungarischer Ausnahmetarif für Holz etc. v. 1|1. 79.

Mit dem 1|1. 81 sind die in genanntem Tarife nebst Nachträgen enthaltenen Frachtsätze für Altenbecken und Löhne H. A., Minden, Oeynhausen und Porta K. M. E., sowie Elze und Lehrte H. St. ausser Kraft getreten. (Oberschl. E.)

Holz. Galizisch-Deutscher bezw. Galizisch-Niederländischer Ausnahmetarif für Holz v. 1|2. 79.

Nachtrag III zu Heft III v. 1/1. 81, enthaltend:

I. Ergänzung der Bestimmungen über die Anwendung des Tarifes.

II. Aufnahme neuer directer Frachtsätze für Stationen der Bergisch-Märkischen, Rheinischen, Köln-Mindener und Thüringischen Eisenbahn.

III. Anderweite Frachtsätze für einzelne Stationen der Bergisch-Märkischen, Rheinischen, Köln-Mindener und Thüringischen Eisenbahn.

IV. Aufhebung der Frachtsätze für Altenbecken und Löhne H. A., Minden-Oeynhausen und Porta K. M., sowie Elze und Lehrte H. St.

V. Druckfehlerberichtigungen. Preis 0,05 M. (Oberschl. E.)

Kohlenverkehr. II. Auflage des Nachtrages VI, giltig v. 15|1. 81 ab zum Tarife für den Böhmisch-Sächsischen Kohlenverkehr v. 20|5. 77, enthaltend ermässigte Frachtsätze ab Stationen der Aussig-Teplitzer und Dux-Bodenbacher Bahn nach Stationen zwischen Weipert bezw. Reitzenhain und Flöha (exclusive), dann Frachtsätze für die Station Grosszschocher. (Buschtehr. E.)

Kohlentarif No. 5 (von der Saar nach Baden (v. 1|5. 80, Nachtr. II v. 1|2. 81. (Pfälz.)

Kohlentarif No. 7 (von der Saar nach Württemberg) vom 15|10. 79, VII. Nachtrag v. 1|2. 81. (Pfälz.)

Milch, frische. Eiltarifsatz Wohlen-Paris, 86,90 Fr. pro T. am 1|12. 80 eingeführt. (Els.-Lothr.)

Steinkohlen. Tarif für die Beförderung von Steinkohlen etc. in Wagenladungen von je 10 000 kg von den Zechen an der Köln-Mindener, Rheinischen, Hannoverschen Staats-, Bergisch-Märkischen, Dortmund-Gronau-Enscheder und Aachen-Jülicher Eisenbahn nach Stationen der Main-Neckar Bahn im Rheinisch-Westfälisch-Main-Neckarbahnverkehr, gültig v. 1|1. 81. (M. 0,15). (Köln-Minden.)

Steinkohlen. Localausnahmetarif für Steinkohlen und Coaks v. 1|1. 75.

Nachtrag v. 1|1. 81, enthaltend:

I. Neue Frachtsätze für den Verkehr nach Staubendorf.

II. Erhöhung des Frachtsatzes für Sendungen von Königin Louisengrube (Zabrze Coaksanstalt) nach Zabrze loco.

Vom 1|1. 81 ab kommen für Steinkohlen- und Coakstransporte von Emanualsegen O. S. in allen über Breslau sich bewegenden directen Verkehren überall da, wo die jetzt bestehenden Sätze höher sind, als die derzeitigen Taxen der Station Kattowitz zuzüglich 0,03 M. pro 100 kg diese letzteren Gebühren zur Erhebung. (Oberschl. E.)

Steinkohlen. Ausnahmetarif für Steinkohlen und Coakssendungen im Verkehre von der Oberschlesischen Eisenbahn nach der Kaiserin Elisabethbahn v. 1|11. 79.

Nachtrag IV v. 1|1. 81, enthaltend:

Ermässigte Frachtsätze für den Verkehr nach Klein-Schwechat.

Ausnahmetarif für Steinkohlen- und Cokessendungen im Verkehr von der Oberschlesischen Eisenbahn nach der K. K. priv. Oesterr. Südbahn und K. K. pr. Wien-Pottendorf-Wiener-Neustädter Eisenbahn v. 1|4. 77.

Nachtrag v. 1|1. 81, enthaltend:

1. Neue Frachtsätze für den Verkehr nach Theresienfeld, St. Egyden, Pottschach, Gloggnitz, Spital a|S., Kindberg, Mattersdorf, Steinamanger und Syt Jvan.

2. Abänderung der Specialbestimmungen sub 1 im Haupttarif. (Oberschl. E.)

Steinkohlen. Tarif für Oberschlesische Steinkohlen und Coaks zwischen Stationen der Oberschlesischen und Oesterr. Nordwestbahn via Mittelwalde v. 1|8. 78.

Vom 1|1. 81 ist der in den Nachträgen I und II des genannten Tarifes sub B vom Schnittpunkt nach Pardubitz enthaltene Frachtsatz von 51,5 auf 51 kg ermässigt. (Oberschl. E.)

Steinkohlen. Nachtrag III v. 20|1. 81 zum Ausnahmetarif (Abschn. E.) v. 25|9. 78 für die Beförderung von Steinkohlen etc. von Stationen der Köln-Mindener und Rheinischen Bahn nach Stationen der Westfälischen Bahn im Rheinischen Nachbarverkehre, enthaltend:

1. Aenderungen und Ergänzungen des Zechen- etc. Verzeichnisses. 2. Neue Frachtsätze für den Verkehr von Station Annen der Rheinischen Bahn und neue bezw. anderweite, theils ermässigte Frachtsätze von Station Dortmund der Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn. 3. Anderweite, theils ermässigte Frachtsätze nach den Stationen Holzminden und Höxter. 4. Neue Frachtsätze nach Station Hiltrup. 5. Anderweite ermässigte Frachtsätze im Verkehre nach den Stationen Emden, Leer und Papenburg, sowie nach verschiedenen vor denselben gelegenen Stationen. 6. Berichtigungen und Instradirungsänderungen. (M. 0,15).

Nachtrag VIII v. 20|1. 81 z. Abth. A des Ausnahmetarifs v. 15|7. 77 für die Beförderung von Steinkohlen etc. von Stationen der Bergisch-Märkischen und der Köln-Mindener Eisenbahn nach Stationen der Rheinischen Bahn im Rheinischen Nachbarverkehre, enthaltend: 1. Aenderungen und Ergänzungen des Zechen- etc. Verzeichnisses. 2. Neue bezw. anderweite, theils ermässigte Frachtsätze für die Station Dortmund D. G. E. 3. Anderweite, theils ermässigte Frachtsätze im Verkehre von Bergisch-Märkischen Stationen nach M.-Gladbach a. Böckel und a. Speitz. 4. Berichtigungen und Instradirungsänderungen. (0,10 M.)

Nachtrag IX v. 10|1. 81 z. Abthlg. C des Ausnahmetarifs v. 15|7. 77 für die Beförderung von Steinkohlen etc. von Stationen der Rheinischen und der Bergisch-Märkischen Eisenbahn nach Stationen der Köln-Mindener Eisenbahn im Rheinischen Nachbarverkehr, enthaltend: 1. Aenderung und Ergänzungen des Zechen- etc. Verzeichnisses. 2. Neue bezw. anderweite ermässigte Frachtsätze von und nach verschiedenen Stationen. 3. Berichtigung zum Nachtrage VIII (M. 0,20) (Köln-Minden).

Steinkohlen etc. 1. Nachtrag IV zum Gemeinschaftstarife für Steinkohlen, Coaks und Briquets im Verkehre von Stationen der Kaiser Ferd. Nordbahn und der Kaschau-Oderberger Bahn nach Station der Kaiserin Elisabethbahn v. 1|11. 79 giltig v. 1|1. 81; enthaltend Frachtsätze für den Verkehr nach den Stationen Klein-Schwechat.

2. Nachtrag IV zum Ausnahmetarife für Steinkohlen- und Coakssendungen im Verkehre von der Oberschlesischen Eisenbahn über die Kais. Ferd. Nordbahn nach Stationen der Kais. Elisabethbahn v. 1|11. 79, giltig ab 1|1. 81, enthaltend Frachtsätze für die Station Klein-Schwechat.

3. Nachtrag IV zum Ausnahmetarife für Steinkohlen und Coakssendungen im Verkehre von Stationen der Rechte-Oder-Uferbahn über die Kais. Ferd. Nordb. nach den Stationen der Kais. Elisabethbahn v. 1|11. 79, giltig ab 1|1. 81, enthaltend Frachtsätze für die Station Kl.-Schwechat.

3. Nachtrag IV zum Ausnahmetarife für Steinkohlen und Coakssendungen im Verkehre von Stationen der Rechte-Oder-Uferbahn über die Kais. Ferd. Nordb. nach den Stationen der Kais. Elisabethb. v. 1|11. 79, giltig ab 1|1. 81, enthaltend Frachtsätze für die Station Klein-Schwechat.

4. Nachtrag IV zum Ausnahmetarife für Steinkohlen und Cokessendungen im Verkehre von Stationen der Rechte-Oderuferbahn über die Kais. Ferd. Nordb. nach Stationen der Oesterr. Südbahngesellschaft und Wien-Pottendorf-Wien-Neustädter Eisenbahn v. 1|5. 79 giltig ab 1|1. 81; enthaltend neue Frachtsätze für mehrere Südbahnstationen und Abänderung der Specialbestimmungen des Haupttarifes.

5. Nachtrag 1 zum Specialtarife für Kohlen, Coaks und Briquets von den Stationen Ostrau und Hauschau der Kais. Ferd. Nordb., sowie Dombrau und Harwin der Kaschau-Oderberger Bahn nach Stationen der Mähr.-Schles. Centralbahn und der Staatsbahn Kriegsdorf-Römerstadt via Troppau v. 1|2. 79 giltig ab 15 1. 81, enthaltend: Sätze nach Stationen der K. K. Staatsbahn Erbersdorf-Würbenthal. (Kais. Ferd. Nordb.)

Steinkohlen. a) Tarif von Stationen der Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn nach der Kaiserin Elisabethbahn v. 1|11. 79.

Nachtrag IV, giltig v. 1|1. 81 enthaltend: Ermässigte Frachtsätze für den Verkehr nach der Station Kl.-Schwechat.

b) Tarif von Stationen der Rechte Oder-Ufereisenbahn nach solchen der Berlin-Stettiner Eisenbahn via Posen-Stargard vom 1|12. 77.

Nachtrag III, giltig v. 1|1. 81, enthaltend:
1. Ermässigte Frachtsätze von Emanuelsegen.
2. Bestimmung, betreffend die Anwendung der Frachtsätze des Haupttarifs.

c) Tarif von Stationen der Rechte-Oderufer-Eisenbahn nach solchen der Oesterreichischen Südbahngesellschaft v. 1|5. 79.

Nachtrag IV, giltig v. 1|1. 81, enthaltend:
1. Neue Frachtsätze für mehrere Stationen der Oesterreichischen Südbahn.
2. Abänderung der Specialbestimmungen sub 1 im Haupttarif.

d) Tarif von Stationen der Rechte Oder-Ufer-Eisenbahn nach solchen der Märkisch-Posener Eisenbahn via Rothenburg resp. Reppen v. 1|6. 78. Nachtrag II giltig v. 1|1. 81, enthaltend: Ermässigte Frachtsätze von Emanuelsegen.

e) Tarif von Stationen der Rechte Oder-Ufer-Eisenbahn nach solchen der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn v. 1|8. 78.

Nachtrag III, giltig v. 1|1. 81, enthaltend:
1. Die in dem bisherigen Nachtrage XII znm Tarif v. 1|8. 74 verzeichneten ermässigten Sätze.
2. Die in dem besonderen Tarife für Stettin bezw. Podejuch v. 1|8. 78 verzeichneten Sätze.
3. Ermässigte Frachtsätze von Emanuelsegen.
4. Ermässigte Frachtsätze von Königshütte via Chorzow.
5. Druckfehlerberichtigungen.

f) Tarife von der Rechte Oder-Ufer-Eisenbahn nach der Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn v. 1|1. 78.

Nachtrag III, giltig v. 1|1. 81, enthaltend:
Ermässigte Frachtsätze von Emanuelsegen.

g) Tarif von der Rechte Oder-Ufer-Eisenbahn nach der Berlin-Stettiner Eisenbahn via Schmiedefeld-Frankfurt-Wriezen v. 1|7 77.

Nachtrag V, giltig v. 1|1. 81, enthaltend:
1. Ermässigte Frachtsätze von Emanuelsegen.
2. Bestimmung, betreffend die Anwendung der Tarifsätze des Haupttarifs.

h) Tarif von der Rechte Oder-Ufereisenbahn nach der Berlin-Görlitzer Eisenbahn via Görlitz v. 15|7. 77.

Nachtrag II, giltig v. 1|1. 81, enthaltend:
1. Ermässigte Frachtsätze von Emanuelsegen.
2. Bestimmung, betreffend die Anwendung der Frachtsätze des Haupttarifes und des Nachtrages 1 sub a.

i) Tarif von der Rechte Oder-Ufereisenbahn nach der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn und der Oesterreichischen Nordwestbahn v. 1|7. 77.

Nachtrag II, giltig v. 1|1. 81, enthaltend:
1. Ermässigte Frachtsätze von Emanuelsegen.
2. Bestimmung, betreffend die Anwendung der Frachtsätze des Haupttarifes.

k) Tarif von Stationen der Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn nach Stationen des Eisenbahndirectionsbezirks Berlin v. 15|1. 81.

(Unter Aufhebung des Tarifs v. 1|8. 74 nebst den zu demselben erschienenen Nachträgen I bis XI) (Rechte Oder-Uferb.)

Schluss d. Tarifbekanntmachungen.

Mit Bezug auf unsere Bekanntmachung vom 31. December pr. bringen wir zur öffentlichen Kenntniss, dass die in dem **Ausnahmetarif** für den Verkehr der **Hafenstationen** Bremen, Hamburg, Harburg etc. mit Stationen der Bergisch-Märkischen, der Köln-Mindener, der Rheinischen, der Westfälischen, der Dortmund-Gronau-Enscheder und der Aachen-Jülicher Bahn vom 1. März 1880 und den dazu erschienenen Nachträgen enthaltenen Frachtsätze der Classe 10 **(Getreide, Hülsenfrüchte, Mühlenfabrikate und Oelsamen)** für Hamburg und Harburg, ebenso wie diejenigen für die übrigen Hafenstationen auch über den 15. d. M. hinaus bis auf Weiteres in Gültigkeit bleiben. Köln, den 14. Februar 1881. Namens der betheiligten Verwaltungen. Königliche Direction der Köln-Mindener Eisenbahn. (520)

Privat-Anzeigen.

in wöchentlichen Lieferungen, den **Börsenkalender**, welcher die vollständigsten, nach den offiziellen Veröffentlichungen zusammengestellten Verloosungslisten, die Uebersicht aller Generalversammlungen, aller Termine der zur Auszahlung gelangenden Zinsen und Dividenden, nebst Angaben der Banken und Firmen, bei welchen die Coupons eingelöst werden, enthält.

Täglich enthält die „Neue Börsenzeitung" in tabellarischer Uebersicht die Coursbewegung sämmtlicher Speculationspapiere an der Börse, sowie endlich ein reichhaltiges und höchst pikantes Feuilleton.

Der **einmonatliche** Abonnementspreis beträgt nur

1 Mark 67 Pf.

☛ Die billigste Börsenzeitung. ☚

Man abonnirt in Berlin bei den Zeitungsspediteuren und Stadtpostexpeditionen und bei der Expedition der „Neuen Börsenzeitung", Dessauerstrasse 35. Auswärts wolle man sich an die betreffenden Postanstalten wenden. Den Postanstalten zur Nachricht, dass die „Neue Börsenzeitung" in der Preisliste des Kaiserl. Post-Zeitungsamts unter No. 2971 verzeichnet ist.

„Neu hinzutretenden Abonnenten wird das Blatt nach Einsendung ihrer Abonnementsquittung an die Expedition schon von da ab täglich gratis und franco zugesandt."

Expedition der „Neuen Börsenzeitung".
Berlin, Dessauerstrasse 35.

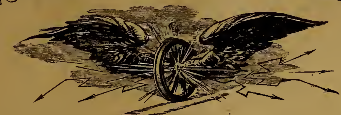
Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin SW. (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 15. 1881.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint
Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin SW., Kleinbeerenstr 3.
Commissionär für den Buchhandel:
Adolph Refelshöfer,
Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.



Beilagen zur Zeitung
und
Privat-Inserate
wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei
von **H. S. Hermann,**
Berlin SW., Beuth-Strasse 8,
einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3000 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Einundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 25. Februar 1881.

Das Metz'sche Billetsystem.

Der Control- und Transportchefstellvertreter der K. K. priv. Vorarlberger Bahn Franz Metz in Feldkirch bemüht sich seit Jahren in anerkennenswerthem Eifer, das Billetwesen zu vereinfachen. Er geht dabei von der Thatsache aus, dass ein ganz erheblicher Theil (nach seiner Schätzung etwa $^1/_3$) der heute nach dem allgemein in Anwendung stehenden Edmonson-System im Billetschrank fertig aufgestapelten Billets mit bestimmten Anfangs- und Endstationen nicht zur Ausgabe gelangt, wodurch alljährlich ein ansehnliches Capital nutzlos verloren geht, während die durch dieses System bedingten unverhältnissmässig grossen Billetschränke die Expeditionsräume unnöthig beengen.

Er hat deshalb bereits im Jahre 1878 vorgeschlagen, auf den Stationen nur alle diejenigen Billets vorräthig zu halten, welche erfahrungsmässig in grösserer Zahl abgesetzt werden, alle anderen aber mittelst eines besonderen von ihm construirten Tiefdruckapparates aus vorräthig gehaltenen Blancobillets erst auf Verlangen herzustellen. Auf dem Blancobillet sollten zu diesem Zwecke nur die Ausgangsstation in Wort und Nummer, sowie die Classe aufgedruckt sein, während Bestimmungsstation, sowie Datum und Nummer des Zuges durch den Apparat hinzugefügt werden. Zu gleicher Zeit sollte dieser Apparat auch selbstthätig an dem fertigen Billet einen Coupon abschneiden, welcher in einen besonderen Behälter fällt, nachdem auf ihm durch eine bestimmte Nummer die Bestimmungsstation markirt worden ist.

Dieser Vorschlag würde allerdings eine nicht unwesentliche Erleichterung in der Abrechnung herbeiführen; er würde auch eine gewisse Raumersparniss in den Billeträumen ermöglichen, sowie endlich eine grössere Sicherheit der Controle garantiren, da kein Billet zur Ausgabe gelangen kann, welches nicht durch den Controlcoupon nachzuweisen ist und man die Presse leicht so einrichten kann, dass eine Herstellung einzelner Theile des Billets ausgeschlossen bleibt. Aber der Umstand, dass es nicht nur wünschenswerth, sondern auch für gewisse Bahnen vorgeschrieben ist, auch den Preis des Billets mit aufzudrucken, steht der allgemeinen Ausführung des Vorschlages entgegen. F. Metz glaubte dies Hinderniss zwar dadurch zu beseitigen, dass er empfahl, in diesem Falle auf die Rückseite der Billets den Tarif für die bestimmte Linie aufzudrucken oder jedem Passagier einen besonderen Tarif gleichzeitig mit dem Billet zu verabfolgen. Dadurch würde jedoch die Billetausgabe so complicirt werden, dass sie für stark frequentirte Bahnen fast alle ihre vorherigen Vorzüge wieder einbüssen müsste, ohne dass dem Passagier besonders damit gedient ist, denn diesem kommt es offenbar darauf an, direct bei der Empfangnahme des Billets, event. bei Herausgabe gegen ein grösseres Geldstück, sofort zu constatiren, welches der Preis für das Billet ist.

Diese Erwägungen lassen den beregten Vorschlag für grössere Bahnen nicht recht geeignet erscheinen; in der That hat sich auch die am 17. October 1878 in Prag abgehaltene Directorenconferenz Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnen in diesem Sinne ausgesprochen, indem sie den Erfinder darauf verwies, seine Vorschläge den Secundärbahnen anzupassen. Diesem Hinweise Folge gebend, hat F. Metz ein neues System ausgearbeitet, von welchem wir gern constatiren, dass es den Bedürfnissen des Secundärbetriebes durchaus entspricht.

Für den Betrieb von Secundärbahnen dürften in Zukunft wohl nur noch Omnibuswagen zur Anwendung gebracht werden, welche die Passagiere und den expedirenden Beamten gleichzeitig aufnehmen. Da hierbei für den Letzteren nur ein beschränkter Raum disponibel gemacht werden kann, so wird es Hauptbedingung sein, die nöthigen Apparate und Billetschränke möglichst zu beschränken, eine Bedingung, mit welcher das vorgeschlagene Billetirungssystem sich vollkommen deckt. Am besten liegt der Expeditionsraum in der Mitte des Wagens und ist mit den beiden Personenräumen durch je eine Thür verbunden, welche mit Schaltereinrichtung zu versehen sein wird. Auf der einen Seite des Durchganges befindet sich der Billetirungsapparat, auf der anderen, im Raum für die eingelieferten Gepäckstücke, eine einfache Wage. Nach dem vorgeschlagenen Verfahren würden sich die verschiedenen Operationen der Personen- und Gepäckexpedition (denn auch auf diese bezieht sich der Vorschlag) folgendermassen vollziehen:

Personenexpedition.

Der Conducteur (Zugcassirer) nimmt in der Ausgangs- oder den Haltestationen, von Passagieren um Billets angegangen, aus dem Fache der betreffenden Ausgabestation das Billet der gewünschten Classe und schiebt dasselbe in den Metz'schen Apparat, der dasselbe, wie oben dargestellt, markirt. Der obere Coupon wird hierbei durch den Apparat abgetrennt und fällt in einen verschlossenen Raum, der von dem Conducteur nicht geöffnet werden kann und das eigentliche Fahrbillet, sowie der untere Coupon wird dem Passagier gegen Erlag der Fahrgebühr verabfolgt. Bei Revision der Fahrbillets wird einfach der untere Coupon vom Conducteur abgetrennt und von diesem verwahrt. Dieses Abtrennen vertritt die Stelle des Decoupirens der Fahrbillets und enthebt den Conducteur der Abnahme der Fahrkarten vor dem Aussteigen, da couponlose Billets bei Vorweisung derselben durch einen eben eingestiegenen Passagier als ungiltig zurückgewiesen werden.

Gepäckexpedition.

Beim Secundärbetrieb wird gegenwärtig für jedes Gepäckcolli eine einheitliche Gebühr ohne Rücksicht auf Strecke und Gewicht eingehoben. Da dieser Vorgang nicht nur unbillig gegen einen Theil des Publikums ist, weil dies für ein kleines und leichtes Colli in einer kurzen Strecke ebenso viel zahlen muss, als für ein schweres, das eine grosse Strecke weit geführt wird, sondern auch den Bahnen zum Nachtheile gereicht, so schlägt Metz vor, das Gepäck in zwei Kategorien, nämlich in solches mit einem Gewichte bis incl. 10 kg und in solches über 10 kg einzutheilen und für jede dieser Kategorien eine eigene Gepäcktaxe, vielleicht auch mit Berücksichtigung der zu durchfahrenden Strecke zu stipuliren.

Das seitens der Passagiere zur Aufgabe in den Gepäckraum gebrachte Gepäck wird zur Gewichtsermittelung auf die dort angebrachte äusserst einfache Wiegevorrichtung gebracht und mittelst dieser nur ermittelt, ob dessen Gewicht nicht über 10 kg betrage.

Der Conducteur nimmt hierauf aus dem Billetvorrathskasten für jedes Colli die auf dasselbe vermöge des Gewichts zutreffende Gepäckmarke, die sich unter sich nur durch die Farbe und von den Personenbillets durch Farbe und Aufschrift unterscheidet und führt sie in den Metz'schen Apparat ein, der dieselbe, gleich dem Personenbillet, markirt. Der obere Coupon fällt hierbei auch wieder in den verschlossenen Raum, die eigentliche Gepäckmarke wird dem Aufgeber verabfolgt und der untere Coupon am Colli befestigt, welches gegen Abgabe der mit diesem Coupon übereinstimmenden Gepäckmarke in der Aussteigestation dem Passagier wieder verabfolgt wird.

Rechnunglegung.

In der Endstation des Zuges entnimmt ein hierzu bestimmter Beamter die im verschlossenen Raum des Metz'schen Apparates befindlichen Coupons sowohl der Personenfahrkarten als der Gepäckmarken und stellt auf Grund der vorgefundenen Coupons und des verbliebenen Billetvorraths die Einnahmen des Conducteurs (Zugcassirers) zusammen und hebt von diesem das eingegangene Geld, das mit dem Resultate dieser Zusammenstellung übereinstimmen muss, ein.

Die Besorgung der Zugrechnung durch eine zweite Person enthebt den Conducteur in Verbindung mit den Functionen des Metz'schen Apparats nicht nur jedes Schreibgeschäfts und reducirt dessen Manipulationen um ein Bedeutendes, sondern sie entzieht auch jede Gelegenheit zu Unterschleifen und bildet mittelst des Billetvorrathskastens eine untrügliche Controle.

Hierbei ist es allerdings ebenso wenig möglich, den Preis der Fahrt auf dem Billet zu vermerken; aber dieser Umstand wird hier um dessentwillen zu keinem Nachtheil, weil das Schalter sich im Zuge selbst befindet und dem Passagier somit während der Fahrt Zeit und Gelegenheit genug geboten wird, sich über den Preis des Billets zu orientiren. Da die Strecken mit Secundärbetrieb in den überwiegenden Fällen nur eine beschränkte Zahl von Stationen umfassen werden, so steht ausserdem der Weg offen, die Stationen mit den Fahrpreisnotirungen in bequemer und übersichtlicher Weise auf die Rückseite der Billets zu drucken.

Das vorgeschlagene System scheint sonach der Beachtung werth; es eignet sich für Eisenbahnen II. Ordnung. Für Eisenbahnen III. Ordnung dürfte auf ein noch einfacheres hinzustreben sein, welches etwa dem von der Berliner Ring(Pferde-)bahn gebräuchlichen entspricht, wo das Stammbillet sämmtliche Fahrten aufweist, und die bezahlte Fahrt markirt wird. F. W.

Schiedsspruch.

I.

Zwei von G. Dorner in Reutlingen bei der dortigen Güterexpedition der Württembergischen Staatsbahn am 22. Juli 1875 zum Transport nach Elberfeld (Adresat: J. J. Strücker daselbst) aufgegebene Ballen Leder im Gewichte von 102 kg, gezeichnet G. D. 134/135, mit 800 *M.* Werthversicherung und 30 *M.* Declaration des Interesses an der rechtzeitigen Lieferung, wurden am 23. Juli 1875 mit Frachtkarte No. 115 Reutlingen-Neuss von demselben Tage Seitens der Station Reutlingen expedirt. Fragliche Ballen gingen am 28. Juli 1875 im Wagen No. 5321 unter Plombenverschluss von Köln in Neuss Rh. B. ein, wurden daselbst entladen und nach Versicherung des Lademeister Bräckeler der Rheinischen Bahn in den Wagen No. 5517 Rh. für Elberfeld wieder verladen, hierauf Wagen plombirt, der Bergisch-Märkischen Expedition Neuss mit Liste 1270 als directe Ladung für Elberfeld überwiesen und von dieser mit Karte No. 328 vom 29. Juli 1875 nach Elberfeld abgefertigt.

Am letzteren Orte ging der Wagen selbigen Tages unter unverletztem Plombenverschluss No. 3 vom 29. Juli ein. Bei der nach Meldung der Station Elberfeld am 29. Juli 3 Uhr begonnenen und 4 Uhr 2 Minuten beendeten Entladung wurde 1 Ballen Leder G. D. 134, 61½ kg schwer, vermisst, dagegen wurden im Wagen 2 Colli Maschinentheile überzählig vorgefunden.

Der Adressat des Gutes J. J. Strücker beanspruchte hierauf

555 *M.* 50 *₰* Entschädigung nach dem Facturawerthe des fehlenden Ballens,
30 „ — „ Interesseversicherungssumme,
4 „ 70 „ antheilige Fracht für Ballen 134,
590 *M.* 20 *₰*,

erhielt aber Seitens der regulirenden Königlichen Eisenbahndirection in Elberfeld nach vorausgegangener Correspondenz mit den Transportbahnen nur

482 *M.* 35 *₰* Entschädigung für 61½ kg, nach Verhältniss des Werthversicherungsbetrages von 800 *M.* für 102 kg,
4 „ 70 „ antheilige Fracht,
487 *M.* 05 *₰*.

Mit dem Anspruche wegen Lieferfristüberschreitung wurde er ebenso abgewiesen, wie mit dem über 482,35 *M.* hinausgehenden Entschädigungsanspruche, weil der Werth der einzelnen Ballen im Frachtbriefe nicht ersichtlich war. Bei der letzteren Abweisung fasste aber Reclamant Strücker Beruhigung nicht, sondern wurde gegen die Königliche Eisenbahndirection Elberfeld bei dem dasigen Handelsgerichte auf Zahlung von 68 *M.* 45 *₰* (zur Erfüllung des Facturawerthes von 555 *M.* 50 *₰*) klagbar. Es erfolgte jedoch in diesem Processe seine kostenfällige Abweisung.

Bahnseitig waren in Folge dieser Klage noch 13 *M.* 75 *₰* Madatariengebühren zu zahlen, welcher Betrag der gezahlten Summe von 487 *M.* 05 *₰* hinzuzurechnen ist, so dass sich die Gesammtzahlung auf 500 *M.* 80 *₰* erhöht.

Ueber die Vertheilung dieser Summe auf die einzelnen zur Entschädigungstragung heranzuziehenden Bahnen sind nun unter den betreffenden Verwaltungen, zwischen denen über jene oben vorgetragenen Thatsachen kein Streit besteht, Meinungsdifferenzen entstanden, welche durch den gegenwärtigen Schiedsspruch entschieden werden sollen.

Es beantragte nämlich die regulirende Verwaltung, die Königliche Eisenbahndirection in Elberfeld, unter Berufung auf das Tarifverbandsübereinkommen über einheitliche Behandlung von Entschädigungsreclamationen im Gepäck- und Güterverkehre durch die Circulare vom 17 September 1875 und vom 11. Februar 1876 (IVb. R. 27547 und IV 215 P. J.), gerichtet an die übrigen an der Transportstrecke betheiligten Verwaltungen, nämlich an die Direction der Rheinischen Eisenbahngesellschaft, an den Verwaltungsrath der Hessischen Ludwigseisenbahn, an die Direction der Pfälzischen Eisenbahn, an die Generaldirection der Grossherzoglich Badischen Staatsbahnen und an die Königliche Direction der Württembergischen Eisenbahnen — welche letzteren 5 Verwaltungen übrigens zugleich auch den Bestand des Rheinischen Verbandes zur fraglichen Zeit darstellen — die Uebernahme des obgedachten Gesammtbetrages von 500 *M.* 80 *₰* auf die ganze Transportstrecke Reutlingen-Neuss-Elberfeld. Diesem Antrage stimmte indessen nur die Rheinische Bahn ohne Einschränkung zu. Seitens der übrigen genannten Verwaltungen wurde die Uebernahme nur des überreglementsmässigen Entschädigungsbetrages — der sich auf 427 *M.* berechnet — zu Lasten der an der ganzen Transportstrecke betheiligten Verwaltungen zugestanden, dagegen insbesondere von der Grossherzoglich Badischen und der Königlich Württembergischen Staatsbahnverwaltung beansprucht, dass die reglementsmässige Entschädigung im Betrage von 73 *M.* 80 *₰* Seitens der Bergisch-Märkischen Eisenbahn, deren Verwaltung betreffs des in Verlust gerathenen Gutes ein Verschulden zur Last falle, allein zu übernehmen sei. Die Königliche Eisenbahndirection in Elberfeld hat aber diese ihr angesonnene Uebernahme des reglementsmässigen Entschädigungsbetrags fortgesetzt abgelehnt. Später, nachdem bereits die Erledigung der Sache mittelst Schiedsspruches eingeleitet worden, hat noch die Königlich Württembergische Eisenbahndirection mit Schreiben vom 19. Mai 1877 No. 15323 ihre frühere Zusage bezüglich der Theilnahme an der Tragung des überreglementsmässigen Entschädigungsbetrages, an welche Zusage sie schon nach allgemeinen Grundsätzen nicht mehr gebunden sei, ausdrücklich zurückgenommen.

Hiernach ist jedenfalls über die Tragung der fraglichen Entschädigung weder ganz noch theilweise zwischen den genannten betheiligten Verwaltungen eine Einigung zu Stande gekommen, so dass darüber gegenwärtig so, als läge von keiner Seite eine Einwilligungserklärung zur Uebernahme auch nur eines Theiles der Entschädigung vor, zu entscheiden ist.

II.

Als Grundlage für die zu ertheilende Entscheidung kommen in Frage einmal das schon erwähnte, ursprünglich vom Tarifverbande und später von einer grossen Anzahl anderer Verwaltungen und so auch von den gegenwärtig streitenden Verwaltungen — mit Ausnahme nur der Badischen Staatsbahn — zu der hier fraglichen Zeit angenommene „Uebereinkommen über einheitliche Behandlung von Entschädigungsreclamationen im Gepäck- und Güterverkehre“ § 1 und 2 und sodann das nach den Wiener Generalversammlungsbeschlüssen vom 19. Juli 1869 redigirte „Uebereinkommen zum Reglement für den Vereinsgüterverkehr auf den Bahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen“ art. 15 sub 3. Beide Uebereinkommen sind auch in dem vorliegenden Actenmaterial in Bezug genommen und zwar das erstgedachte zuvörderst, wie schon erwähnt, von der regulirenden Königlichen Eisenbahndirection in Elberfeld, um daraus die Verpflichtung der sämmtlichen streitenden Verwaltungen zur Uebernahme des gesammten Entschädigungsbetrages herzuleiten, während die dissentirenden Verwaltungen darauf den Anspruch, dass die genannte Königliche Direction den reglementsmässigen Entschädigungsbetrag allein zu übernehmen habe, stützen. Später aber, im Schreiben vom 9. Juni 1877 (IV. 215 P. J.), glaubt die Königliche Eisenbahndirection in Elberfeld darnach die Badische Staatsbahn von der Betheiligung an der Entschädigungstragung sich wieder ausschliessen zu sollen.

Auf das oben an zweiter Stelle gedachte Uebereinkommen endlich zum Reglement für den Vereinsgüterverkehr hat sich nachmals in der Streitschrift vom 19. Mai 1877 die Königlich Württembergische Eisenbahndirection mit der Schlussfolgerung berufen, dass darnach, und zwar nach art. 15 sub 3 dritter Absatz, die sämmtlichen an der Strecke Reutlingen-Neuss betheiligten Verwaltungen von jedweder Entschädigungstragung auszuschliessen, die letztere sonach in ihrem vollen Umfange von der Bergisch-Märkischen Verwaltung allein zu übernehmen sei.

Die unterzeichnete schiedsrichterliche Verwaltung hat keiner dieser Ansichten voll beipflichten können, ist vielmehr auf Grund der nachstehenden Erwägungen zu der Ueberzeugung gelangt, dass beide Uebereinkommen Anwendung zu finden haben und zwar das Uebereinkommen zum Reglement für den Vereinsgüterverkehr in seinem art. 15 sub 3 gegenüber der Badischen Staatsbahn, und das Tarifverbandsübereinkommen, § 1 und 2 gegenüber den übrigen streitenden Verwaltungen, und dass demzufolge die letzteren sämmtlich, also mit Einschluss von Baden, zur Entschädigungstragung unter den weiter unten gedachten Modalitäten heranzuziehen sind.

III.

Unbestritten dürfte zunächst sein, dass das Tarifverbandsübereinkommen als lex specialis vor dem Uebereinkommen zum Reglement für den Vereinsgüterverkehr als der lex generalis anzuwenden ist, dafern nur dieser Anwendung nicht andere Bedenken entgegenstehen. Als ein solches Bedenken könnte nun zwar der Umstand angesehen werden, dass Baden, welches an der Transportstrecke betheiligt ist, jenes Tarifverbandsübereinkommen nicht angenommen hat. Allein dieses Bedenken erscheint durch die für letzteres Uebereinkommen gültige, auf Antrag der Bergisch-Märkischen Bahn nach al. 3 von No. 91 des Harzburger Protocolles vom 3./4. October 1872 und nach No. 2 des Braunschweiger Protocolles vom 10. Januar 1873 angenommene Bestimmung beseitigt, wonach „in solchen Fällen, in denen ein Verband resp. eine Verwaltung betheiligt ist, welche das fragliche Uebereinkommen nicht acceptirt hat, die Entschädigungsregulirung diesem Verbande resp. Verwaltung gegenüber zwar nach den betreffenden besonderen Bestimmungen eintreten soll, das Uebereinkommen aber dennoch denjenigen betheiligten Verwaltungen und Verbänden gegenüber zur Anwendung zu bringen ist, welche dasselbe angenommen haben.“

Hiernach ist das mehrgedachte sogenannte Tarifverbandsübereinkommen jedenfalls den sämmtlichen streitenden Verwaltungen gegenüber, mit Ausnahme nur von Baden, anzuwenden.

Darnach haben ferner der Badischen Staatsbahn gegenüber „die betreffenden besonderen Bestimmungen“ einzutreten. Als solche stellen sich im gegenwärtigen Falle, wo das nachmals in Verlust gerathene Gut eine Strecke der Badischen Staatsbahn durchlaufen hat, die Vorschriften in art. 15 sub 3 des oben näher bezeichneten Uebereinkommens zum Reglement für den Vereinsgüterverkehr dar. Diese sind daher Baden gegenüber zur Anwendung zu bringen.

In den angezogenen Bestimmungen beider Uebereinkommen ist nun als Voraussetzung von deren Anwendung, und zwar, bei dem Tarifverbandsübereinkommen, als Voraussetzung der Anwendung des nur den reglementsmässigen Entschädigungsbetrag regulirenden § 1, die Thatsache angenommen, dass als Ursache des Schadens nicht das Verschulden einer oder mehrerer Eisenbahnverwaltungen ermittelt worden sei. Es fragt sich daher, ob diese Voraussetzung hier zutrifft. Die Süddeutschen Verwaltungen verneinen dies, indem die Badische Generaldirection im Schreiben vom 31. October 1875, No. 60232 B, der Bergisch-Märkischen Station Neuss, unter deren Verschluss der Verlust des fraglichen Ballens constatirt worden sei, ein Verschulden beimisst, während die Württembergische Staatsbahn nach ihrer Erklärung vom 26. März 1876, No. 7918, im Hinblick darauf, dass die Empfangsstation Elberfeld Meldung über das Fehlen des Collos nicht rechtzeitig erstattet habe, auch die Plomben nicht beigebracht seien und keiner der Bediensteten, welcher mit dem fraglichen Gute, bezw. mit dem betreffenden Wagen in Berührung gekommen, zu Protocoll vernommen worden sei, ein Verschulden der Empfangsstation Elberfeld, also ebenfalls der Bergisch-Märkischen Verwaltung, für erwiesen erachtet.

Dem kann jedoch nicht beigetreten werden. Der Badischen Staatsbahn gegenüber ist darauf hinzuweisen, dass die Behauptung des Lademeisters der Rheinischen Bahn in Station Neuss, er habe den fehlenden Ballen in den hierauf plombirten Rheinischen Wagen für Elberfeld verladen, jedenfalls noch keinen ausreichenden Beweis dafür bietet, dass dies wirklich geschehen ist. (Zu vergleichen Entscheidungen der Commission des Tarifverbandes im Protocoll vom 4. Februar 1879 sub 3 Seite 13 der Zusammenstellung.) Und den Ausführungen der Königlich Württembergischen Eisenbahndirection gegenüber ist daran zu erinnern, dass die Güterexpedition Elberfeld behauptet, Meldung über das Fehlen des Ballens am 29. Juli 1875 Abends erhalten und bereits am nächsten Tage früh Rechercheschreiben nach Neuss abgelassen, aber in Rücksicht darauf, dass von Neuss, Rheinische Bahn, erfahrungsgemäss die Antworten säumig ertheilt würden, am 31. Juli 1875 auch noch telegraphirt zu haben, während allerdings das Protocoll der Expedition Elberfeld (Meldung B) vom 31. Juli 1875 am Schlusse nur die am 31. Juli Vormittags 9 Uhr 15 Min. abgelassene Depesche erwähnt. Jedenfalls sind aber weder in dem zur Zeit des fraglichen Transportes gültigen Uebereinkommen zum Reglement für den Vereinsgüterverkehr vom 19. Juli 1869 noch in dem damals bestandenen ofterwähnten Tarifverbandsübereinkommen vom Jahre 1872 Bestimmungen über die Zeit enthalten, binnen deren Meldung von Anständen zu erfolgen habe, ebensowenig wie über die Beibringung von Plomben oder über die protocollarische Vernehmung des betreffenden Personales. Zudem gehört, wie die Königliche Direction in Elberfeld in ihrem Circularschreiben vom 24. Mai 1876, IV. 215 P. J., richtig ausführt, um in der fraglichen Beziehung das Verschulden einer Verwaltung annehmen zu können, dazu nach der constanten, auch Seitens der unterzeichneten Verwaltung geübten Praxis der Nachweis, dass ein Bediensteter der betreffenden Bahn den Verlust des fehlenden Gutes durch Diebstahl oder durch sonstiges unredliches Gebahren entweder selbst herbeigeführt oder doch durch rechtswidrige Handlungen begünstigt hat, und es erscheint allerdings ein solcher Nachweis entscheidend nicht nur für die Frage der Haftpflicht der Eisenbahn gegenüber dem Versender oder Empfänger, sondern er ist auch für § 1 — nicht § 2 — des gedachten Tarifverbandsübereinkommens ebenso wie für art. 15 sub 3 erster Absatz des angezogenen Uebereinkommens zum Reglement für den Vereinsgüterverkehr zu verlangen. (Vergleiche Erkenntniss des Reichsoberhandelsgerichts vom 24. October 1875, mitgetheilt in dieser Zeitung vom Jahre 1876, No. 22. Seite 235.)

Liegt hiernach die Voraussetzung, an welche die nur angezogenen Bestimmungen beider Uebereinkommen ihre Anwendbarkeit knüpfen, gegenwärtig vor, so ist, was zunächst die Anwendbarkeit des gedachten art. 15 sub 3 gegenüber Baden anlangt, weiter zu prüfen, ob der von der Königlich Württembergischen Eisenbahndirection in der schon erwähnten Streitschrift vom 19. Mai 1877 geltend gemachte Einwand, dass eine specielle Uebergabe des fraglichen Gutes letztmals in Neuss von der Rheinischen an die Bergisch-Märkische Verwaltung stattgefunden habe und dass demzufolge nach art. 15 cit. sub 3, Absatz 3, die Verantwortlichkeit für das Gut in ihrem vollen Umfange auf die übernehmende Bergisch-Märkische Verwaltung übergegangen sei, so dass die vorliegenden Verwaltungen, und darunter auch Baden, an der Entschädigungstragung nicht Theil zu nehmen hätten, begründet erscheint. Diese Frage ist zu verneinen. Die Rheinische Station Neuss führte der Bergisch-Märkischen Station Neuss das später nicht vorgefundene Gut mit anderen Gütern in einem von ihr plombirten Wagen zu, so dass die übernehmende Bahn sich somit augenscheinlich von dem Vorhandensein des auf den Begleitpapieren aufgeführten Gutes im Wagen bei dem Uebergang des Letzteren auf ihre Bahn nicht überzeugen konnte. Dies kann als eine specielle Uebergabe des fraglichen Gutes nicht angesehen werden. (Zu vergleichen Schiedsspruch der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft vom 7. September 1878 in einer zwischen der Hessischen Ludwigsbahn und der Bergisch-Märkischen Bahn schwebenden Streitsache, mitgetheilt in dieser Zeitung No. 73 vom Jahre 1878.)

Die Badische Staatsbahnverwaltung hat daher auf Grund des mehrangezogenen art. 15 sub 3 für den obgedachten Schaden an dem verloren gegangenen Gute, welches von den Bahnen des Rheinischen Verbandes zu der Bergisch-Märkischen Bahn befördert wurde, als eine der Entdeckung des Schadens vorangehende Verwaltung pro rata der reinen Fracht zu haften, mithin den sovielsten Theil der obgedachten Summe von 500 ℳ 80 ₰ zu übernehmen, als sich der Betrag der auf sie für den Transport des fraglichen Gutes entfallenden Fracht zu dem Betrage der auf die übrigen streitenden Verwaltungen für denselben Transport entfallenden Fracht verhält

Den letzteren Verwaltungen gegenüber ist, wie weiter oben schon ausgeführt worden, das Tarifverbandsübereinkommen anzuwenden. Darnach ist von denselben laut § 1 zunächst der reglementsmässige Entschädigungsbetrag, insoweit er nicht nach Vorstehendem von Baden antheilig mit zu übernehmen ist, ebenfalls pro rata der Fracht zu tragen. Das Gleiche hat indessen auch bezüglich des überreglementsmässigen Betrags auf Grund von § 2, Schlusssatz, des letztgedachten Uebereinkommens und zwar nicht blos der Bergisch-Märkischen, sondern auch den Verwaltungen des Rheinischen Verbandes, mit Ausnahme von Baden, gegenüber zu geschehen. Zwar sprechen die streitenden Verwaltungen, insoweit sie dem Rheinischen Verbande angehören, in den gewechselten Schriften nur davon, dass der die reglementsmässige Entschädigung übersteigende, auf die Strecke Elberfeld-Neuss entfallende Betrag auf die Rheinischen Verbandsverwaltungen nach § 2 cit. pro rata ihrer Antheile an dem gesammten Frachtaufkommen des betreffenden Abrechnungsmonats, Juli 1875, zu vertheilen sein werde. Dem kann jedoch nicht beigestimmt werden. Es befinden sich in dieser Beziehung die vier dem Rheinischen Verbande — ausser Baden — angehörenden Verwaltungen in eben derselben Lage wie in der durch Schiedsspruch der un-

terzeichneten Königlichen Generaldirection vom 28. Juni 1879 zum Austrag gebrachten, eine an H. & G. Urbahn in Burscheid von der Bergisch-Märkischen Eisenbahn gezahlte Entschädigung an 750 M. betreffenden Streitsache, die Rheinische Eisenbahn, die Hessische Ludwigsbahn und die Pfälzischen Eisenbahnen. Da die jetzt streitenden 6 Verwaltungen sämmtlich auch an der letzterwähnten Streitsache betheiligt waren und mit diesseitiger Zuschrift vom 28. Juni 1879, No. 4074 A, eine Jede eine Abschrift des bezüglichen Schiedsspruches von demselben Tage erhalten hat, so nimmt die unterzeichnete Königliche Generaldirection keinen Anstand, auf diesen Schiedsspruch, und insbesondere auf die darin sub II zu lesenden Ausführungen Bezug zu nehmen.

Darnach haben im vorliegenden Falle die Württembergische Staatsbahn, die Pfälzischen Bahnen, die Hessische Ludwigseisenbahn und die Rheinische Bahn, weil dieselben eine Jede als einzelne Verwaltung sowohl dem Tarifverbandsübereinkommen zur fraglichen Zeit (Juli 1875) beigetreten gewesen, als auch bei der gegenwärtigen Entschädigungsregulirung durch Theilnahme an der Transportstrecke betheiligt sind, nach § 2 Schlusssatz des letzterwähnten Uebereinkommens pro rata der Frachtantheile aus den einzelnen Expeditionen an der Tragung der den reglementsmässigen Betrag übersteigenden Entschädigung Theil zu nehmen.

Hierbei kann es nicht Wunder nehmen, dass nach dem früheren, in Bezug genommenen Schiedsspruche in der damaligen Streitsache die Badische und die Württembergische Verwaltung von jedweder Entschädigungstragung ausgeschlossen wurden, während sie jetzt dazu herangezogen werden. Denn damals lag die Sache insofern wesentlich anders, als irgend welche Strecken dieser beiden Verwaltungen von dem in Verlust gerathenen Gute nicht durchlaufen worden waren, demzufolge auch, was insbesondere Baden anlangt, damals auf eine Anwendung von art. 15 sub 3 des Uebereinkommens zum Reglement für den Vereinsgüterverkehr nicht zugekommen werden konnte.

Nach dem Vorstehenden ergiebt sich als Endresultat, dass die Gesammtentschädigung von 500 M. 80 ₰ auf alle sechs streitenden Verwaltungen pro rata der Frachtantheile aus den einzelnen Expeditionen der Transportstrecke Reutlingen-Neuss-Elberfeld zu vertheilen ist, da mit den Worten: „nach Verhältniss des Antheils am Frachtgelde“ und „pro rata der Frachtantheile aus den einzelnen Expeditionen“ in §§ 1 und 2 des Tarifverbandsübereinkommens dasselbe ausgedrückt ist, was das für Baden angewendete Uebereinkommen zum Reglement für den Vereinsgüterverkehr in art. 15 sub 3 mit der Bezeichnung „pro rata der reinen Fracht“ sagt, und man würde daher zu demselben Resultate gelangt sein, wenn man betreffs aller Verwaltungen den angezogenen art. 15 des letztgedachten Uebereinkommens zur Anwendung gebracht hätte, was jedoch, wie oben sub III. im Eingange gezeigt worden, nicht zulässig erscheint.

IV.

Nach Alledem lautet der Schiedsspruch der unterzeichneten Verwaltung dahin:

dass die Gesammtentschädigung von 500 M. 80 ₰ von den weiter oben genannten sechs streitenden Verwaltungen pro rata der Frachtantheile des fraglichen Transports zu tragen ist.

Dresden, am 9. Februar 1881.

Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Uebereinkommen

über die Behandlung der Reclamationen aus dem Personen-, Gepäck- und Güterverkehr, sowie über die Regelung von Verschleppungsfällen aus dem Gepäck- und Güterverkehr auf den Königlich Preussischen Staats- und unter Staatsverwaltung stehenden Bahnen.

§ 1. Nachstehendes Uebereinkommen tritt am 15. Februar 1881 in Kraft (an Stelle des ausser Kraft tretenden Uebereinkommens vom 1. Jan. 1878) u. findet Anwendung auf alle Reclamationen aus dem Personen-, Gepäck- und Güterverkehr, sowie auf Verschleppungen von Gütern und Reisegepäck, bei welchen mehrere Preussische Staats- oder vom Staate verwaltete Eisenbahnen unter einander oder zusammen mit Privatbahnen betheiligt sind.

§ 2. Derjenigen Staats- oder vom Staate verwalteten Eisenbahn, bei welcher eine Reclamation nach den Bestimmungen des Betriebsreglements angebracht wird, oder welche nach den bestehenden Vereinbarungen zur Regulirung einer Verschleppung berufen ist, liegt die selbstständige Behandlung der Reclamation bezw. Verschleppung und bei Beträgen bis zu 2 000 M. die Entscheidung Namens aller betheiligten Staatsbahnen oder vom Staate verwalteten Privatbahnen ob. Dieselbe nimmt die zur Aufklärung und Feststellung des Thatbestandes erforderlichen Erhebungen vor, und ist zu diesem Zweck befugt, die betreffenden Dienststellen jeder betheiligten Königlichen Verwaltung durch Erfordern von Auskunft und Bericht direct in Anspruch zu nehmen.

Ausnahmsweise kann die regulirende Verwaltung in geeigneten Fällen die betreffende Localverwaltung wegen Uebernahme der ganzen oder theilweisen Untersuchung requiriren.

Wird bei der Untersuchung das Verschulden von Organen einer betheiligten Königlichen Verwaltung constatirt oder sprechen sonstige besondere Umstände dafür, so sind nach Erledigung der Reclamationen die Verhandlungen der betreffenden Direction oder dem Betriebsamt zur Kenntniss und weiteren Veranlassung zu übersenden.

Wenn nach dem Urtheile der regulirenden Verwaltung eine andere Verwaltung Interesse an der Kenntniss der Reclamation oder der Entscheidung hat, so sind die betheiligten Königlichen Verwaltungen hiervon in Kenntniss zu setzen.

§ 3. Wird die Reclamation bei einer Privatbahn angebracht, oder ist eine Privatbahn zur Regulirung der Verschleppung berufen, so übernimmt diejenige Königliche Eisenbahnverwaltung, welcher die Reclamation oder die Verschleppungsursache zuerst mitgetheilt wird, die Vertretung der mitbetheiligten Staatsbahnen und vom Staate verwalteten Privatbahnen nach Massgabe dieses Uebereinkommens.

§ 4. Die Regulirung erfolgt nach folgenden Grundsätzen:

I. Sind nur Staatsbahnen oder für Rechnung des Staates verwaltete Privatbahnen betheiligt, so wird:

a) bei Reclamationen die gezahlte Entschädigung und das erstattete Fahr- und Frachtgeld auf den eigenen Etat der regulirenden Verwaltung übernommen;

b) bei Verschleppungen von Gütern und Reisegepäck oder bei Benutzung einer Hülfsroute, sofern nicht eine Nacherhebung von Fracht für die Umwegsstrecke stattfindet, sondern die ursprüngliche Kartirung aufrecht erhalten bleibt, von einer Entschädigung der Transportstrecke Abstand genommen.

II. Wenn Staats- und für Rechnung des Staates verwaltete Bahnen mit anderen Bahnen, namentlich auch mit Bahnen, welche vom Staate für Rechnung der Gesellschaften verwaltet werden, bei der Reclamation oder der Verschleppung betheiligt sind, so findet in jedem einzelnen Falle die Feststellung der auf die einzelnen Bahnen entfallenden Beträge nach Massgabe der bestehenden Uebereinkommen statt. Die Vertheilung der hiernach festgesetzten Beträge erfolgt sodann in folgender Weise:

a) wenn die regulirende Verwaltung einer Staats- oder für Rechnung des Staates verwalteten Bahn vorsteht, so werden:

1. die Beträge, welche auf die einzelnen Staatsbahnen oder für Rechnung des Staates verwalteten Bahnen entfallen, von der regulirenden Königlichen Verwaltung auf den eigenen Etat übernommen;

2. diejenigen Beträge, welche auf die vom Staate für Gesellschaftsrechnung verwalteten Privatbahnen entfallen, unter kurzer Bezeichnung der Sache auf das für jede derartige Bahn anzulegende Vorschuss- bezw. Depositenconto verrechnet;

b) wenn die regulirende Verwaltung einer vom Staate für Gesellschaftsrechnung betriebenen Privatbahn vorsteht, so werden:

1. die von den einzelnen Staatsbahnen und für Rechnung des Staates verwalteten Privatbahnen zu zahlenden Beträge mit ihrer Gesammtsumme von der regulirenden Verwaltung unter kurzer Bezeichnung der Sache auf ein Vorschussconto der Staatsbahnen, diejenigen Beträge aber, welche auf die vom Staate für Gesellschaftsrechnung verwalteten Privatbahnen entfallen, auf das für jede derselben ebenfalls anzulegende Vorschussconto gebucht.

Die Vorschusscontien enthalten drei Colonnen und zwar:

a) gezahlte Beträge für Entschädigungen,

b) erstattete Fahr- und Frachtgelder, und

c) gezahlte Beträge aus Verschleppungen.

Beträge, welche aus Verschleppungen aufkommen, sind unter kurzer Bezeichnung der Sache in einem Depositenconto, welches nur die Rubrik „zu empfangende Beträge aus Verschleppungen“ führt, zu buchen. Die vorbezeichneten Contien werden am 15. Februar jeden Jahres abgeschlossen, die Einnahme mit der Ausgabe verglichen und der sich ergebende Betrag

a) des Staatsbahncontos nach den Kilometerlängen der am Beginn des betreffenden Etatsjahrs bei jeder Staatsbahn und für Rechnung des Staates verwalteten Privatbahn im Betriebe befindlichen Strecken auf die einzelnen Bahnen vertheilt;

b) der einzelnen Contien der vom Staate für Gesellschaftsrechnung verwalteten Privatbahnen der betreffenden Bahn gut geschrieben oder zur Last gesetzt.

Die bezüglichen Beträge werden jeder Verwaltung mitgetheilt und erfolgt nach Saldirung der Guthaben der Baarausgleich und die definitive Verausgabung.

§ 5. Das Uebereinkommen, betreffend die Behandlung der Reclamationen aus dem Personen-, Gepäck- und Güterverkehr vom 1. Januar 1878 (E. V. B. von 1878 S. 31—33) nebst Nachträgen wird aufgehoben.

Harzbahnproject.

Betrachtet man die Eisenbahnkarte von Deutschland in der Gegend des Harzes, so wird schon aus der eigenthümlichen Gestaltung des Eisenbahnnetzes in der Umgebung desselben ersichtlich, dass entweder eine Ueberschreitung dieses Gebirges seine besonderen Schwierigkeiten habe oder dass keine besonders zwingenden Gründe vorlagen, um eine oder die andere der bis jetzt gebauten Bahnlinien in directer Linie über diesen Gebirgsstock fortzuführen. Unserer Ansicht nach treffen für den Harz beide Gründe zu; einmal bietet das theilweise schroff aus der Ebene

aufsteigende Gebirge mannigfache Schwierigkeiten für den Bau einer Bahn, welche dem grossen Verkehr dienen soll und daher normalspurig und in den sonstigen Constructionsverhältnissen den „Normen für die Construction und Ausrüstung der Eisenbahnen Deutschlands vom 12. Juni 1878“ entsprechend gestaltet werden müsste, andererseits aber dürften auch bei der allgemeinen geographischen Lage und der verhältnissmässig nur geringen Längen- und Breitenausdehnung dieses Gebirges weder in commercieller noch in strategischer Beziehung Gründe für die Nothwendigkeit oder Zweckmässigkeit der Ueberschreitung desselben durch eine „Hauptbahn“ geltend gemacht werden können. Bei der Anlage von Eisenbahnen im Harzgebirge kann daher von vornherein und auch für die Zukunft lediglich der Localverkehr in Betracht kommen. Und da ferner dieser Localverkehr wohl schwerlich ein so bedeutender sein wird, um die Verausgabung der hohen Kosten zu rechtfertigen, welche bei den vorliegenden Terrainschwierigkeiten durch die Herstellung einer normalspurigen Eisenbahn, auf welche die Wagen der Hauptbahnen übergehen können, entstehen würden, so kann man wohl die Ansicht aussprechen, dass für den vorliegenden Fall eine Schmalspurbahn völlig am Platze ist, ja dass sich wohl für die betreffende Gegend die Frage darauf zuspitzen wird: „entweder eine möglichst billige Schmalspurbahn oder gar keine Eisenbahn!“ Wie wir erfahren, wird in diesem Sinne auch das Project für eine Bahnverbindung zwischen Quedlinburg und Nordhausen über Suderode, Gernrode, Mägdesprung, Alexisbad und Stolberg von dem dafür constituirten Comité, als dessen technischer Beirath der Grossherzoglich Sächsische Baurath Herr Hostmann fungirt, als Schmalspurbahn projectirt. Im Interesse der wirthschaftlichen Entwickelung jenes Landestheils, wie im Interesse der Hebung des Verkehrs auf den anschliessenden Hauptbahnen ist zu wünschen, dass dieses Comité die zur Erreichung seiner Ziele nöthige Unterstützung finde und die projectirte schmalspurige Eisenbahn baldigst zur Ausführung gelange

Aus dem Deutschen Reich.

Berlin, 21. Februar. (Politische Wochenschau. Reichseisenbahnetat. Statistik über die Deutschen Eisenbahnen. Rhein-Nahe Eisenbahn. Eilgutverkehr. Rumänische Eisenbahnstreitfrage.)

In voriger Woche, am 15. cr., ist der Deutsche Reichstag eröffnet worden. Die Thronrede, welche von dem Vicepräsidenten des Staatsministeriums, Graf Stolberg, verlesen wurde, ist, soweit es sich um die innere Politik handelt, in geschäftsmässigem Tone gehalten. Sie hat auch wenig Neues gebracht, denn die angekündigten Steuervorlagen und der Gesetzentwurf, die zweijährigen Etatsperioden betreffend, stammten noch aus der vorigen Session. Der Reichsetat zeigt einen Zuwachs von 57½ Millionen in den Ausgaben. In Bezug auf die auswärtigen Angelegenheiten werden in der Thronrede die günstigsten Aussichten für Erhaltung des Friedens in Europa gegeben, jedoch fehlt es auch nicht an der Andeutung, dass die Griechisch-Türkische Frage trotz der Bemühungen der Mächte nicht auf friedlichem Wege zu schlichten sein könnte; in diesem Falle würde der Krieg jedoch localisirt bleiben. Die betreffenden friedlichen Aeusserungen haben in ganz Europa den besten Eindruck gemacht. — Die Präsidentenwahl des Reichstags hat diesmal zwei Tage in Anspruch genommen. Am ersten Tag wurde Graf von Arnim-Boitzenburg zum Präsidenten, Freiherr von Frankenstein zum ersten und der Abgeordnete Ackermann zum zweiten Vicepräsidenten gewählt. Da jedoch Graf Arnim erklärt hatte, mit einem Mitglied des Centrums nicht zusammen functioniren zu wollen, so musste zum zweiten Mal zur Wahl geschritten werden und war das Resultat derselben die Ernennung des conservativen Unterstaatssecretärs im Cultusministerium, Herrn von Gossler, zum Präsidenten. — Das Herrenhaus hat das Gesetz, betreffend den dauernden Steuererlass genehmigt, trotzdem die Budgetcommission die Vorlage abgelehnt hatte. Es hat des ganzen gewichtigen Einflusses des Fürsten Bismarck bedurft, um eine Majorität für die Vorlage zu schaffen. Bei den Debatten in der hohen Körperschaft ist es zu sehr heftigen Auseinandersetzungen zwischen dem früheren Finanzminister Camphausen und dem Fürsten Bismarck gekommen, die wohl von beiden Seiten bedauert werden. Bei der Abstimmung über den dauernden Steuererlass fanden sich unter den Gegnern desselben drei Minister, die mit dem Reichskanzler zusammen gearbeitet haben, nämlich Graf zu Lippe, Camphausen und Friedenthal, ferner eins der Mitglieder, welche vor einigen Jahren bei Ablehnung der Kreisordnung durch den Pairsschub in's Haus kamen, der frühere Generalstaatsanwalt beim Obertribunal Wever. — Die Berathungen des Abgeordnetenhauses haben wenig Interesse in Anspruch genommen. Dasselbe genehmigte ohne längere Debatten die Berichte über die Ergebnisse des Betriebes der Staatsbahnen in 1879/80 und über die Bauausführungen in der Zeit vom 1. October 1879 bis ebendahin 1880, desgleichen die Denkschrift über die bisherigen Erfolge der Erweiterung und Consolidation des Staatseisenbahnnetzes. Der Schluss des Abgeordnetenhauses wird übermorgen stattfinden; eine Nachsession scheint ausgeschlossen. Grösseres Interesse erweckten die Verhandlungen der Verwendungsgesetz-Commission. Ein positives Ergebniss wurde nicht erzielt, sondern die Berathungen vertagt und versprach der Finanzminister in der nächsten Session ein Verwendungsgesetz wieder vorzulegen. — In Folge der Bedenken, welche sich im Bundesrathe gegen die Position „Ausgaben für den Deutschen Volkswirthschaftsrath“ im Etat des Reichsamts des Innern erhoben haben, wird der Reichskanzler eine bezügliche Gesetzesvorlage einbringen, so dass also auch der Reichstag bei der Beschlussfassung über die Zusammensetzung des künftigen Deutschen Volkswirthschaftsrathes mitzusprechen haben wird.

Der Reichseisenbahnetat ist ebenso wie die sämmtlichen übrigen Etats dem Reichstage bereits zugegangen. Wir entnehmen demselben folgende Daten: Im Rechnungsjahre 1879/80 hat die Bruttoeinnahme der Reichseisenbahnverwaltung rund 37 490 000 ℳ betragen = 28 995 ℳ auf 1 km Betriebslänge. Bei Aufstellung des Etats für 1880/81 ist eine Einnahme von 36 392 000 ℳ = 27 590 ℳ auf 1 km angenommen. Obgleich sich die Einnahme in 1879/80 für das Kilometer Bahnlänge gegenüber der im Jahre 1878/79 etwas gebessert hat, so wird doch der kilometrische Ertrag früherer Jahre nicht erreicht, und hierdurch wiederum bestätigt, dass der eigene Verkehr der in den letzten Jahren eröffneten, zur Förderung der Landeswohlfahrt und im Interesse der Landesvertheidigung erbauten Linien sich nur langsam entwickelt, und dass der Ertrag der alten Strecken durch den theilweisen Uebergang ihres Verkehrs auf die kürzeren neuen Linien vermindert wird. Die für 1881/82 angenommene Einnahme von 37 635 000 ℳ übersteigt die wirkliche Einnahme in 1879/80 um 145 000 ℳ, den Voranschlag für 1880/81 um 1 243 000 ℳ, der kilometrische Ertrag in 1881/82 mit 27 673 ℳ stellt sich in Folge Zutritts der Linien Château-Salins-Saaralben, Buchsweiler-Schweighausen und Château-Salins- bezw. Vic-Landesgrenze bei Chambrey um 4,6 pCt. geringer als derjenige im Jahre 1879/80 mit 28 995 ℳ Auf die Eisenbahnen in Elsass-Lothringen entfallen von den Betriebseinnahmen des Jahres 1879/80 rund 32 882 000 ℳ, für 1880/81 ist die Einnahme auf 31 901 000 ℳ = 27 764 ℳ auf 1 km veranschlagt. Der Ansatz für 1881/82 mit rund 33 076 000 ℳ ist um 194 000 ℳ höher als die wirkliche Einnahme in 1879/80, um 1 175 000 ℳ höher als der Voranschlag für 1880/81. Gegen den kilometrischen Ertrag von 29 280 ℳ in 1879/80 bleibt der kilometrische Ertrag von 27 795 ℳ in 1881/82 um 5,1 pCt. zurück. Im Einzelnen ist die Einnahme wie folgt ermittelt worden: Aus dem Personen- und Gepäckverkehre 8 814 000 ℳ gegen rund 8 490 000 ℳ in 1879/80. Die Einnahme für das Personenwagenachskilometer hat im Jahre 1878/79 = $0,_{1786}$, in 1879/80 = $0,_{1676}$ ℳ betragen. Da der Ertrag im letzten Jahre durch den überaus harten Winter nachtheilig beeinflusst ist, kann für 1881/82 ein Einheitssatz von $0,_{171}$ ℳ angenommen werden. Danach ergiebt sich bei 48 179 068 Personenwagenachskm, welche nach dem Anschlage werden gefahren werden, eine Einnahme von rund 8 239 000 ℳ Im Gepäckverkehre berechnet sich unter Zugrundelegung des für 1879/80 ermittelten Einheitssatzes von rund $0,_{025}$ ℳ für das Achskilometer bei 23 022 288 Achskm für 1881/82 ein Ertrag von rund 575 000 ℳ, wovon 10 000 ℳ auf die Beförderung von Hunden entfallen. Aus dem Güterverkehre 22 583 000 ℳ Der Ertrag für das Achskilometer betrug im Jahre 1878/79 = $0,_{0969}$ ℳ, im Jahre 1879/80 nur rund $0,_{096}$ ℳ Unter Zugrundelegung des letzteren Ertrages ergiebt sich in 1881/82 bei 228 187 167 Achskm eine Einnahme von rund 21 906 000 ℳ Diesem Betrage sind zuzusetzen: für die Beförderung von Baugut 80 000 ℳ, von Pferden und Vieh, worauf 3 630 000 Achskm gerechnet sind, 560 000 ℳ und für Postgut 37 000 ℳ Vergütung für Ueberlassung von Bahnanlagen und für Leistungen zu Gunsten Dritter 387 000 ℳ Die Betriebseinnahme der Wilhelm-Luxemburgbahn ist bei unveränderter Betriebslänge von rund 4 481 000 ℳ in 1878/79 auf rund 4 607 000 ℳ in 1879/80 gestiegen. Die für 1881/82 veranschlagte Einnahme von 4 559 000 ℳ = 26 818 ℳ auf 1 km bleibt daher um 48 000 ℳ gegen die wirkliche Einnahme des Vorjahres zurück und ist im Einzelnen, wie folgt, ermittelt worden: Aus dem Personen- und Gepäckverkehre 709 000 ℳ Die nach dem Voranschlage zu fahrenden 5 091 312 Personenwagenachskm ergeben zu einem Einheitssatze von $0,_{133}$ ℳ, welcher zwischen den in den Jahren 1878/79 und 1879/80 erzielten Erträgen von $0,_{130}$ ℳ und $0,_{135}$ ℳ ungefähr die Mitte hält, einen Ertrag von rund 677 200 ℳ Die Einnahme aus dem Gepäckverkehre ist dem Ergebniss des Vorjahres entsprechend auf $0,_{013}$ ℳ für das Achskilometer, mithin bei 2 350 864 Achskm mit rund 30 600 ℳ einzustellen; hierzu treten noch 1 200 ℳ aus der Beförderung von Hunden. Aus dem Güterverkehre 3 462 000 ℳ Im Jahre 1878/79 sind $0,_{112}$ ℳ, im Jahre 1879/80 $0,_{1094}$ ℳ für das Achskilometer aufgekommen. Für 1881/82 kann der Ertrag nicht höher, als auf $0,_{109}$ ℳ geschätzt werden, was bei 31 512 148 Achskm des Voranschlages eine Einnahme von rund 3 435 000 ℳ ergiebt. Für die Beförderung von Pferden und Vieh, auf welche 150 000 Achskm gerechnet sind, ist nach dem Ergebniss der Vorjahre eine Einnahme von 21 000 ℳ

für Postgut eine solche von 6 000 *M.* veranschlagt. Vergütung für Ueberlassung von Bahnanlagen und für Leistungen zu Gunsten Dritter 217 600 *M.* Die Ausgabe hat in 1879/80 rund 25 233 600 *M.* = 19 516 *M.* auf 1 km betragen, im Etat für 1880/81 ist sie auf 25 946 000 *M.* = 19 671 *M.* auf 1 km veranschlagt. Der für 1881/82 angenommene Betrag von 26 509 000 *M.* = 19 492 *M.* auf 1 km stellt gegenüber dem Etat für 1880/81 eine Vermehrung im Gesammtbetrage um 2,2 pCt. und im kilometrischen Durchschnitt eine Verminderung um 0,9 pCt. dar; gegen die wirkliche Ausgabe in 1879/80 enthält er eine Erhöhung im Gesammtbetrage um 5,1 pCt., während der kilometrische Durchschnitt nahezu derselbe ist. Ausser auf den in der Denkschrift zum Etat für 1880/81 erwähnten fünf Zweigbahnen mit 66 km Gesammtlänge sind auf noch 3 anderen Linien mit 40 km Länge die nach der Bahnordnung für Bahnen untergeordneter Bedeutung zulässigen Vereinfachungen des Betriebes eingeführt worden. Die weitere Ausdehnung des Secundärbetriebes ist in Erwägung genommen. Die Wilhelm-Luxemburgbahn hat nach dem § 11 unter B des mehrerwähnten Staatsvertrages an allen Betriebsausgaben für die der Generaldirection der Eisenbahnen in Strassburg unterstellten Eisenbahnen theilzunehmen, und zwar: 1. an den Kosten für die allgemeine Verwaltung, ausschliesslich der Steuern, Communalabgaben und öffentlichen Lasten, nach Verhältniss der Bahnlängen, 2. an den Kosten für die Bahnverwaltung, sowie an den Steuern, Communalabgaben und öffentlichen Lasten nach Massgabe der wirklichen Ausgaben innerhalb ihres Bereiches, 3. an den Kosten der Transportverwaltung: a) an den Kosten für Unterhaltung, Ergänzung und durch den Verschleiss bedingte Erneuerung der Locomotiven nach Verhältniss der von den Locomotiven auf jeder Strecke zurückgelegten Locomotivachsmeilen, b) an den Kosten für Unterhaltung, Ergänzung und durch den Verschleiss bedingte Erneuerung der Wagen nach Verhältniss der von den Wagen auf jeder Strecke zurückgelegten Wagenachsmeilen, c) an den Ausgaben für Benutzung fremden Betriebsmaterials, bei den Locomotiven nach Verhältniss der Locomotivachsmeilen, bei den Wagen nach Verhältniss der Wagenachsmeilen, d) an allen übrigen Kosten der Transportverwaltung nach Verhältniss der zusammengerechneten, auf jeder Bahnstrecke durchlaufenen Locomotivachsmeilen und Wagenachsmeilen.

Eine Statistik über die Deutschen Eisenbahnen hat das Reichseisenbahnamt mit dem Beginn dieses Jahres zum erstenmale für das Betriebsjahr 1880 aufgestellt. Schon im Juni 1873 hatte der Reichstag eine dahingehende Resolution gefasst. In der Sache liegende Schwierigkeiten haben die Ausführung des Beschlusses erst jetzt ermöglichen lassen, da vorab der Mangel gleichförmiger Grundlagen behoben und insbesondere die grosse Verschiedenheit in dem bei der Berechnung der Einnahmen und Ausgaben von den einzelnen Bahnverwaltungen beobachteten Verfahren beseitigt werden musste. Das Reichseisenbahnamt hat einheitliche Grundsätze hierfür und ein gemeinsames Buchungsformular aufgestellt und nach langwierigen Verhandlungen zur Annahme gebracht. Die für die Statistik ausgearbeiteten Formulare enthalten 35 Tabellen, jede mit einer grösseren, bis auf 190 sich steigernden Anzahl von Spalten, welche nach den gegebenen Ueberschriften von den Bahnverwaltungen auszufüllen sind. Zweimal jährlich muss zu bestimmten Terminen dieses Material dem Reichseisenbahnamte unterbreitet werden und auf Grund desselben wird die zu veröffentlichende Statistik aufgestellt. Es ist eine Auflage von 1 800 Exemplaren à 70 Druckbogen in Aussicht genommen.

Der Gesetzentwurf, betreffend die Ermächtigung zum Erwerbe der Rhein-Nahe Eisenbahn durch den Staat lautet nach den letzten Commissionsbeschlüssen wie folgt: § 1. Die Staatsregierung wird ermächtigt, mit der Rhein-Nahe Eisenbahngesellschaft einen Vertrag auf der Grundlage der beigedruckten Vertragsbedingungen abzuschliessen. Diese Ermächtigung erlischt, wenn der bezügliche Vertrag nicht bis längstens zum 1. Juli 1881 in rechtsverbindlicher Form abgeschlossen und von der Generalversammlung der Rhein-Nahe Eisenbahngesellschaft statutgemäss genehmigt worden ist. § 2. Der Minister der öffentlichen Arbeiten und der Finanzminister werden ermächtigt, sofern und sobald der im § 1 bezeichnete Vertrag rechtsgültig zu Stande gekommen ist, die Auflösung der Rhein-Nahe Eisenbahngesellschaft nach Massgabe dieses Vertrages herbeizuführen. § 3. Zur Erfüllung der vom Staate nach § 1 und 2 übernommenen Verpflichtungen wird der Staatsregierung die Summe von 3 907 350 *M.* zur Verfügung gestellt. Der Finanzminister wird ermächtigt, zur Beschaffung des erforderlichen Betrages Schuldverschreibungen auszugeben. § 4. Der Finanzminister wird ferner ermächtigt, die bisher begebenen Anleihen dieser Gesellschaft zum Betrage von 24 750 000 *M.*, soweit dieselben nicht inzwischen getilgt sind, zur Rückzahlung beziehungsweise zum Umtausche gegen Staatsschuldverschreibungen zu kündigen, auch die hierzu erforderlichen Geldbeträge durch Veräusserung eines entsprechenden Betrages von Staatsschuldverschreibungen aufzubringen. § 5. Ueber die Ausführung der in den §§ 2, 3 und 4 getroffenen Bestimmungen hat die Staatsregierung dem Landtage bei jedesmaliger Vorlage des Etats der Eisenbahnverwaltung Rechenschaft zu geben. § 6. Wann, durch welche Stelle und in welchen Beträgen, zu welchem Zinsfusse, zu welchen Bedingungen der Kündigung und zu welchen Coursen die Schuldverschreibungen verausgabt werden sollen (§§ 4 und 5) bestimmt der Finanzminister. Im Uebrigen kommen wegen Verwaltung und Tilgung der Anleihe, wegen Annahme derselben als pupillen- und depositalmässige Sicherheit und wegen Verjährung der Zinsen die Vorschriften des Gesetzes vom 19. December 1869 (Gesetzsamml. S. 1197) zur Anwendung. § 7. Jede Verfügung der Staatsregierung über die im § 2 bezeichnete Eisenbahn, — den Erwerb derselben nach § 2 vorausgesetzt — durch Veräusserung, bedarf zu ihrer Rechtsgültigkeit der Zustimmung beider Häuser des Landtages. Alle dieser Vorschrift entgegen einseitig getroffenen Verfügungen sind rechtsungültig. — Der Gesetzentwurf wird in Folge des bereits übermorgen stattfindenden Schlusses des Landtages nicht mehr zur Berathung kommen.

Den Eilgutverkehr betreffend, hat der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten die Bahnverwaltungen am 6. d. M. instruirt, die in der Anlage D zum § 48 des Betriebsreglements unter II.—XXXV. bezeichneten Gegenstände künftig nicht mehr ohne Weiteres vom Eilgutverkehr auszuschliessen, wie das hinsichtlich einzelner oder aller dieser Gegenstände bisher zumeist beliebt worden ist. Es soll vielmehr bei jeder einzelnen der vorkommenden Sendungen geprüft werden, ob sie sich zur Beförderung als Eilgut eignet, und nur wenn dies nicht der Fall, ist die Eilgutbeförderung abzulehnen.

Die Entscheidung des Reichsgerichts in Sachen der Rumänischen Eisenbahnen, welche am 22. d. Mts. in der bekannten Processsache des Herrn Ludwig von Kaufmann wider die Direction der Rumänischen Eisenbahnactiengesellschaft in oberster Instanz entgültig gefällt wurde, hat die öffentliche Meinung aus den verschiedenartigsten Gründen auf das lebhafteste in Bewegung gesetzt. Das Urtheil lautet dahin, dass die in der ausserordentlichen Generalversammlung vom 3. März 1880 gefassten Beschlüsse für rechtsungiltig und unverbindlich zu erklären seien und dass der Vorstand der Rumänischen Eisenbahnactiengesellschaft schuldig erkannt werde, sich der Ausführung dieser Beschlüsse zu enthalten und eine bereits geschehene Ausführung derselben wieder rückgängig zu machen, sowie die im Handelsregister veranlassten Eintragungen wieder löschen zu lassen.

Die Tragweite resp. die Consequenzen dieses unerwarteten Process-Ausganges lassen sich erst übersehen, wenn die Motivirung des Erkenntnisses bekannt sein wird.

Die Geschichte des Processes (man vergl. übrigens vorigen Jahrg. unserer Zeitung No. 1 S. 3; No. 12 S. 169; No. 14 S. 193; No. 19 S. 250; No. 20 S. 273; No. 24 S. 328 und No. 84 S. 1054) fasst die „Nat.-Ztg.“ folgendermassen zusammen:

„Schon vor der am 3. März v. J. abgehaltenen Generalversammlung der Rumänischen Eisenbahngesellschaft war es allgemein bekannt, dass in derselben die Gegensätze zwischen der Firma Jacob Landau einerseits und der Discontogesellschaft wie der Firma Bleichröder andererseits, an deren einträchtiges Zusammenwirken bei mannigfachen Operationen man bis vor Kurzem gewöhnt war, zu einem unzweideutigen Ausdruck gelangen würden. Ein ausführliches Memorandum hatte bereits alle Angriffspunkte gegen die beabsichtigte sogen. „Verstaatlichung“ zusammengestellt, in mehrfachen Entgegnungen hatten die Angegriffenen die erhobenen Beschuldigungen zurückzuweisen unternommen und zuletzt mit überwältigender Majorität in der erwähnten Generalversammlung ihre Verstaatlichungsbeschlüsse durchgesetzt, ungeachtet der lebhaften und wiederholten Proteste des Vertreters der Firma Landau. Aus der Generalversammlung übertrug sich demnächst der Kampf auf das juristische Gebiet. Dem mit der Führung des Handelsregisters betrauten Richter gegenüber wiederholte der Kläger die erhobenen Proteste, als die Organe der Gesellschaft die Eintragung der gefassten Beschlüsse beantragten. Der Handelsrichter setzte die Entscheidung aus, war aber genöthigt, die Eintragung zu bewirken, nachdem auf Anrufen des Beschwerderichters dieser die erhobenen Proteste für unbegründet erklärt hatte. Von gleicher Erfolglosigkeit blieb der Versuch des Klägers, im Wege des Arrestes, mittelst einer beantragten einstweiligen Verfügung die Ausführung der Generalversammlungsbeschlüsse zu verhindern. Er wurde auch hier in erster wie in zweiter Instanz abgewiesen. — Inzwischen war das Conversionsgeschäft im ausgedehntesten Umfange und mit grosser Schnelligkeit betrieben worden und nachdem alle beschlossenen Statutenänderungen sowie der neue Gesellschaftsvorstand im Handelsregister eingetragen waren, konnte der eigentliche Streit als practisch ausgetragen angesehen werden. Der Kläger verliess nunmehr das präparatorische Verfahren und betrat den ordentlichen Processweg, indem er unterm 23. April v. J. bei der Kammer für Handelssachen des Königlichen Landgerichts I. mit dem Antrage klagbar wurde, zu erkennen: dass die in der ausserordentlichen Generalversammlung der Rumänischen Eisenbahnactiengesellschaft unterm 3. März 1880 gefassten Beschlüsse für rechtsungültig und unwirksam zu erklären und demgemäss die Beklagte schuldig, sich der Ausführung der gedachten Beschlüsse zu enthalten, beziehentlich die geschehene Ausführung durch Wiederherstellung des vor den angefochtenen Beschlüssen vorhandenen Zustandes wieder rückgängig zu machen und die bezüglichen, auf Grund der gedachten Beschlüsse bewirk-

ten Eintragungen im Handelsregister wieder zur Löschung zu bringen.

Die Entscheidung des ersten Richters fiel zu Ungunsten des Klägers aus, die eingelegte Berufung wurde vom Kammergericht verworfen, und als demnächst der Kläger die Revisionsinstanz beschritt, konnte man mit Recht fragen, ob er selbst erhebliche Hoffnungen an diesen letzten Kampfzug setze und nicht vielmehr nur bedacht sei, die letzten Folgerungen seines einmal eingeschlagenen Vorgehens zu ziehen. Mannigfache Gründe schienen für die absolute Aussichtslosigkeit der eingelegten Revision zu sprechen. Die erdrückende Majorität von mehr als 90 pCt. sämmtlicher Actionäre, die ihren Entschluss gegenüber einem Einzelnen kundgegeben hatten, Rücksichten der Opportunität, Hinweise auf bedenkliche Anwendungen ähnlicher Proteste gegen die Verstaatlichungsverträge der Preussischen Regierung, der ganze Zug der Judicatur des obersten Gerichtshofs gegenüber der Geltendmachung von Individualrechten, — Alles dies und manches Andere erzeugte ein Gefühl von Sicherheit für die Aufrechterhaltung der abweisenden Urtheile. Einigermassen schwankend wurde diese Auffassung, als das Reichsgericht in seiner Sitzung vom 5. d. M. die Verkündigung des Urtheils auf 14 Tage aussetzte. Trotzdem wirkte die telegraphisch eingegangene Nachricht, dass das Reichsgericht die Vorentscheidungen aufgehoben und die beklagte Gesellschaft durchweg nach den Klageanträgen und in sämmtliche Kosten verurtheilt habe, gleichsam sensationell und beeinflusste die Börse in einer Weise, die jedes andere Interesse dort zurückdrängte.

Das neue Processverfahren hat sich in Beziehung auf prompte Erledigung bei diesem wichtigen Process vortrefflich bewährt. In wenig mehr als 9 Monaten hat das Verfahren, und zwar in einem Falle, der eine reiche Fülle thatsächlichen und rechtlichen Stoffes zu bewältigen Anlass gab, alle 3 Instanzen durchlaufen, ohne dass man sagen kann, dass der Wichtigkeit der Sache nicht ihr volles Recht zu Theil geworden sei. Ein gleiches Ergebniss würde unter der Herrschaft des alten Processes erst nach Jahren zu erzielen gewesen sein.

Dass das gefällte Urtheil, das seiner ganzen Natur nach von präjudizieller Bedeutung ist, mit besonderer Sorgfalt auf die verschiedenen Streitpunkte eingehen wird, ergiebt sich neben Anderem schon daraus, dass die Publication der Entscheidung auf 14 Tage ausgesetzt worden; augenscheinlich hat der Gerichtshof die einzelnen Entscheidungsgründe einer eben so eingehenden Berathung unterworfen, wie das Gesammturtheil selbst.

Für die im Flusse befindlichen Vorarbeiten zur Reform des Actiengesellschaftsrechts wird die ergangene Entscheidung unter allen Umständen von besonderem Gewichte sein, indem sie die Frage von dem Schutze der Individualrechte der Actionäre gegenüber den Majoritätsbeschlüssen in eingehenderer Weise behandelt, als es in den bisher ergangenen Einzelentscheidungen der Fall gewesen ist“.

Aus Bayern.

⊙ **München**, den 19. Februar 1881. **Bahnlinie Lohr-Wertheim.** Die am 1. August d. J. zu eröffnende Bahnlinie Lohr-Wertheim misst bis zu der in Mitte des Mainflusses bei Wertheim liegenden Bayerisch-Badischen Landesgrenze 35,5 km, während sie sich auf Badischem Gebiet bis in die Mitte des Bahnhofes Wertheim noch auf weitere 1,7 km erstreckt. Die Maximalsteigung beträgt 5‰, die Länge des kleinsten Curvenradius 300 m. Die Bahn verlässt den Bahnhof Lohr und senkt sich bei dem Orte Wombach in das Mainthal. In diesem Thale zieht sie sich in südlicher Richtung auf dem rechtseitigen Ufer, den grösseren Windungen des Flusses folgend, bis in die Nähe des jenseitigen Badischen Ortes Bettingen fort, verlässt dann dasselbe, um mittelst zweier nahe bei einander gelegener Tunnel den sogenannten Bettingberg und den Kaffelstein zu durchbrechen und hierauf, an das Flussufer zurückgekehrt, in der Nähe der Stadt Wertheim den Main und damit die Landesgrenze zu überschreiten. Mehrmals wird hierbei die Bahn durch das weit gegen den Main vortretende steil abfallende Gehänge, namentlich an den längs solcher Stellen gebauten Ortschaften Neustadt, Rothenfels und Hafenlohr, bis an den Fluss gedrängt, so dass auf längeren Strecken Sicherungsarbeiten gegen das Hochwasser geboten sind. Von Lohr bis zur Landesgrenze erhält die Bahn 5 Zwischenstationen und zwar bei Neustadt a. M., Rothenfels, Hafenlohr, Marktheidenfeld und Lengfurt, sowie 2 Anhaltstallen bei Rodenbach und vor der Einmündung in den Kaffelsteintunnel ca. 1,5 km von dem Orte Kreuzwertheim entfernt, für diesen Marktflecken. Ausser dem ca. 600 m langen, im Mittel 11 m hohen Damm über das Lohrbachthal kommen zwar noch mehrere langgestreckte Dämme von 4 m bis 10 m Höhe, sonst aber keine bedeutenden Erdarbeiten vor. Bemerkenswerthe Kunstbauobjecte sind: Die 3 Bahnbrücken im Lohrbachthal mit je einer 18 m weiten mit Fachwerkträgern überdeckten Mittelöffnung und beiderseitigen theilweise eingefüllten Gewölben von je ca. 6 m Weite. Die Höhe der Brücken über der Thalsohle beträgt im Mittel 12 m. Die erwähnten beiden durch Buntsandsteinfelsen zu treibenden Tunnel unter dem Bettingberg und Kaffelstein liegen in der Nähe der Bayerischen Landesgrenze. Der erstere erhält bei 57 m Maximalterrainhöhe über Planie eine Bohrlänge von 730 m, der letztere bei 37 m Terrainhöhe eine Länge von 230 m. Die zur Hälfte auf Bayerischem, zur Hälfte auf Badischem Gebiete liegende und deshalb auf gemeinschaftliche Kosten zur Ausführung kommende Brücke über den Main, welche ausser dem Bahngeleise auch eine den Bayerischen Marktflecken Kreuzwertheim mit der Badischen Stadt Wertheim verbindende Strasse aufzunehmen hat, erhält 2 Oeffnungen von je 66 m und eine dritte Oeffnung von 38 m Weite mit eisernen Fachwerkfahrbahnen. Die Planie liegt im Mittel 12 m über der Fusssohle. Pfeiler und Widerlager erhielten zum Theil ziemlich tiefe Fundationen. Im Jahre 1879 war an mehreren Stellen der Bahn mit den Erdarbeiten, im Lohrbachthal auch mit der Fundation und Mauerung der Brücken, sowie bei den beiden Tunneln mit dem Treiben der Sohlenstollen und sogar auch mit dem Vollausbruch begonnen. Am Kaffelstein erfolgte Ende October 1879 der Durchschlag, während im Bettingberg der Sohlenstollen auf eine Länge von 435 m getrieben worden war.

Gotthardbahn.

—st.— 97. **Monatsbericht.** I. Grosser Tunnel. Am 31. December 1880 war der Stand der Arbeiten Folgender (in laufenden Metern):

Nordseite (Göschenen): Richtstollen (7 744,7), Erweiterung der Calotte (7 704,7), Sohlenschlitz (6 954,0), Strosse (5 969,8), Vollausbruch (4 800,0), Gewölbmauerwerk (6 977,0), östliches Widerlager (4 729,0), westliches Widerlager (5 191,5), Wasserabzugscanal (4 616,0), vollständiger Tunnel (4 616,0).

Südseite (Airolo): Richtstollen (7 167,7), Erweiterung der Calotte (7 167,7), Sohlenschlitz (6 489,1), Strosse (5 855,8), Vollausbruch (4 989,0), Gewölbmauerwerk (7 004,7), östliches Widerlager (5 301,3), westliches Widerlager (5 352,8), Wasserabzugscanal (5 172,0), vollständiger Tunnel (4 945,7).

Durchschnittlich waren auf beiden Seiten zusammen 2 781 Arbeiter beschäftigt; die ausgeführten Arbeiten repräsentiren einen Werth von 51 551 660 Frcs.

Werkplatz Göschenen. Der Sohlenschlitz ist um 217,1 m vorgerückt und dessen oberer Theil, bis auf 80 m an der schlimmen Mittelparthie, vollständig ausgehoben; die Strosse hat eine Verlängerung von 250 m erfahren. An der druckhaften Stelle unter dem Plateau von Andermatt, war für den 13. Gewölbering der Aushub gegen Mitte des Monats vollendet, worauf mit den Mauerungsarbeiten begonnen wurde. Die übrigen neu aufgeführten Gewölberinge sind bis jetzt ohne jegliche Beschädigung geblieben. Bei der schlimmen Mittelparthie wurde ein 2. Gewölbering von 0,7 m Schlusssteinstärke vollständig und ein 3. zur Hälfte aufgemauert. Die mittlere Temperatur der Luft 6 000 bis 7 000 m vom Portal entfernt betrug 27,9° C., mithin merkwürdigerweise 2,4° C., weniger als im Vormonat.

Werkplatz Airolo. Auf dieser Seite waren die Fortschritte am Sohlenschlitz 195,1 m, an der Strosse 227,9 m. Auch hier beobachtete man eine geringere mittlere Temperatur der Luft, als im November, nämlich 29,0° C., gegen 30,4° C.

II. Zufahrtslinien. Die Witterung war den Arbeiten im Freien ziemlich günstig, aber die vielen Feiertage haben den Fortgang, namentlich auf der Südseite, beeinträchtigt. Am 15. December wurde der Leggissteintunnel, einer der 7 spiralförmigen, durchgeschlagen und sind die beiderseitigen Stollen sehr gut zusammengetroffen. Im Pfaffensprungtunnel zeigte sich das Gestein etwas weniger hart, unglücklicherweise konnte aber, wegen eines Unfalls an einer Compressionspumpe, vom 15. December an, nur mit einem Druck von 50 bis 60 Atmosphären gearbeitet werden. Der Fortschritt betrug 57 m. Am Ceneretunnel wurde der Richtstollen auf der Südseite (Handbohrung) um 26,0 m, auf der Südseite (Maschinenbohrung) um 101,0 m verlängert.

Ende December waren hergestellt von den Erdarbeiten 80 pCt., von den Kunstbauten 75 pCt., von den eisernen Brückenfahrbahnen 38 pCt. Das definitive Geleise ist gelegt von Flüelen weg auf ungefähr 4 km, auf der Strecke Airolo-Biasca in einer Länge von etwa 2 750 m. Beschäftigt waren auf den beiderseitigen Zufahrtslinien zusammen durchschnittlich 8 655 Arbeiter, (gegen 9 991 im November), davon 5 265 bei den Tunnels.

Russische Correspondenz.

St. Petersburg, im Februar 1881.

Eine neue Commission wurde beim Communicationsministerium unter dem Präsidium des Directors des Departements für Eisenbahnen, Herrn Jouravsky, am 21. Januar/2. Februar eröffnet, zu der auch Vertreter der Ministerien der Finanzen und des Innern, der Präsident des Gouvernements-Landschaftsamtes und mehrere Producenten gehören. Die Commission soll sich mit der Frage beschäftigen, unter welchen Bedingungen es sich nützlich erweisen könnte, in Bezug auf den Betrieb der Bahnen, Vertreter der Landschaft und der Kaufmannschaft zur Controle über die Eisenbahnagenten zuzulassen. In der ersten Sitzung

der Commission ist einstimmig die Ansicht ausgesprochen worden, dass die Einführung solcher Aufsichtsdeputationen entschiedenen Nutzen zu bringen versprechen.

Bei der Nicolaibahn ist die Frage über den Nachfolger des verstorbenen Directors König, wie es scheint, noch immer nicht erledigt. Die „Stimme“ meldete gestern, die Gesellschaft habe beschlossen, die Verwaltung der Nicolaibahn mit der der Linie Moskau-Nischni Nowgorod zu verbinden und an die Spitze der combinirten Verwaltung den Ingenieur Röhrberg, den jetzigen Director der Nicolaibahn zu stellen. Wie wir aus sicherer Quelle erfahren, wird das Ministerium der Communicationen zu einer solchen Combination seine Einwilligung nicht geben, weil dadurch zu viel Verantwortung auf eine Persönlichkeit geladen würde.

Mit Pferdebahnlocomotiven werden seit einiger Zeit in Petersburg, speciell auf Wassili-Ostrow, auf den Schienen der dort liegenden Pferdebahn Versuche angestellt, Waggons mit Locomotiven statt mit Pferden zu befördern. Die beiden dort arbeitenden Maschinen waren aus dem Auslande, die eine aus der Fabrik „Société Suisse pour la construction des locomotives et machines“, die andere von Krauss & Co. in München. Die Resultate erwiesen sich sehr günstig und soll die sog. zweite Pferdebahngesellschaft die Locomotiven in nächster Zeit zu Fahrten auf der recht langen Strecke nach dem Forstcorps einstellen wollen.

Den Eisenbahnfonds beabsichtigt der Finanzminister Abasa, wie die „Stimme“ berichtet, noch im Laufe dieses Jahres aufzuheben und alle Umsätze desselben mit denen der allgemeinen Reichscasse zu verbinden. Es heisst, dass namentlich der Präsident der Eisenbahnenquêtecommission, Graf Baranow, die Unzweckmässigkeit dieser Institution erkannt und nachgewiesen habe, dass den Eisenbahnverwaltungen selbst es oft unmöglich gemacht werde, sich einen klaren Einblick in ihre eigene Finanzlage zu verschaffen.

Ueber die Frage des jetzt üblichen Systems der Eisenbahnbillets, ihrer Verrechnung und Controle, wurde in einer Sitzung der Eisenbahnenquêtecommission verhandelt. Specialisten aller hierauf bezüglichen practischen Dienste waren anwesend. Das jetzt allgemein angenommene System Edmonson ist in manchen Beziehungen unbequem: es lässt eine leichte Renovation schon gebrauchter Billets zu und ruft die Nothwendigkeit hervor, dem Stationscassirer Billets auf eine enorme Summe Geldes anzuvertrauen; so z. B. befinden sich auf dem St. Petersburger Bahnhof der Nicolaibahn beim Cassirer der III. Classe, welcher einen sehr bescheidenen Gehalt erhält, Billets auf die Summe von 2½ Millionen Rubel. Ferner macht dies System die tägliche Abrechnung sehr verwickelt; erleichtert zum Schaden der Bahn betrügerische Abmachungen zwischen den Oberconducteuren, Zugcontroleuren und den Passagieren, welche keine Billets an der Casse nehmen wollen; erschwert überhaupt die Controle der Einnahmen etc. Nach Ansicht der Specialisten war das frühere Billetsystem der Nicolaibahn zur Zeit der Kronsverwaltung überhaupt besser als das Edmonson'sche und würde nach einigen Verbesserungen noch heute gute Resultate liefern. Von H. Komarsky ist ein neues System recht scharfsinnig ausgedacht, aber einzelne Details sind zu complicirt und verlangen Vereinfachung; Komarsky hält sich an das Princip der langen Papierstreifen, wie sie früher auf der Nicolaibahn üblich waren, aber er complicirt die Sache durch das doppelte Billet, den Talon und den Stamm; die beste aller von ihm vorgeschlagenen Verbesserungen ist sein System über Kinderbillets und ihre Controle. Man kam schliesslich in der Sitzung überein, das System Komarsky auf irgend einer grösseren Bahn der practischen Probe zu unterwerfen, um nach einer genügend langen Zeit seine dauernde Verwendbarkeit beurtheilen zu können.

Fusion. Laut Ministerialbefehl vom 12./24. Januar 1881 ist die bereits am 2./14. August 1880 durch das Ministercomité bestätigte Fusion der Gesellschaften der Konstantinower und der Donetzbahn als vollendet zu betrachten, wobei die Konstantinower Eisenbahn in die Donetzkohlenbahn aufgegangen ist. Die Inspection der Konstantinower Bahn, ehemals einen Theil der Kursk-Charkow-Asower Inspection bildend, ist nun aufgehoben, aber in der Inspection der Donetzbahn ist eine neue Gehilfenstelle creirt.

Französische Correspondenz.

Die Französische Deputirtenkammer hat auf vielfache an sie gerichtete Beschwerden von Bahnbeamten wegen der Unsicherheit ihrer Stellungen und ihrer Zukunft eine Commission eingesetzt zur Prüfung der Mittel, um die Beziehungen zwischen den Eisenbahngesellschaften und ihren Beamten zu regeln.

Die Commission hat ein Project entworfen, worin sie bis jetzt folgende Bestimmungen festgesetzt hat:

Die Gesellschaften müssen die Statuten über die zu Gunsten ihrer Beamten errichteten Pensionscassen der ministeriellen Genehmigung unterwerfen.

Die Beamten selbst können ebenfalls Pensions- oder Hülfscassen organisiren, deren Statuten bedürfen aber auch der ministeriellen Genehmigung.

Endlich darf die Entlassung oder der freiwillige Abgang eines Beamten nicht ohne „berechtigende Gründe“ stattfinden, bei Strafe einer zu Gunsten des betroffenen geschädigten Beamten oder der betreffenden Gesellschaft durch gerichtliches Verfahren festzusetzenden Entschädigung.

Die Commission überlässt die Festsetzung der Bestimmung der „berechtigenden Gründe“ der Entlassung oder des Abgangs einem von der Staatsverwaltung aufzustellenden Reglement.

Incorporation einer neuen Linie in das Staatseisenbahnnetz. Auf Grund früherer Gesetze und Bestimmungen hat der Präsident der Republik folgendes Decret erlassen:

„Die Eisenbahn von Pons nach La Tremblade mit der Abzweigung von Saujeon nach Royeau soll vom 1. Januar 1881 an als ein Theil des durch die Decrete vom 25. Mai 1878 provisorisch unter der Bezeichnung „Staatseisenbahnen“ constituirten Specialnetzes betrachtet werden. Die Bestimmungen der bezeichneten Decrete vom 25. Mai 1878 sind auf die genannte Linie anzuwenden. Die Verrechnung der Einnahmen und Ausgaben dieser Linie ist indessen getrennt von derjenigen zu führen, welche sich auf die Theile des in Gemässheit der Gesetze vom 18. Mai 1878 zurückgekauften Netzes bezieht. Der Minister der öffentlichen Arbeiten wird mit der Ausführung dieses Decretes beauftragt“.

Erklärung des öffentlichen Interesses für Eisenbahnlinien. Das „Journal officiel“ vom 3. Februar 1881 veröffentlicht zwei Gesetze, welche die Erklärung des öffentlichen Interesses bezüglich der Eisenbahn von Forcalquier nach Volx und der ersten Abtheilung der Eisenbahn von Saint-Florentin nach Vitry le François zwischen Saint-Florentin und Brienne-le-Chateau zum Gegenstande haben.

In der Sitzung vom 31. Januar cr. hat die Deputirtenkammer nach Erklärung der Dringlichkeit den Gesetzentwurf genehmigt, betreffend das öffentliche Interesse bezüglich einer Verbindung der Eisenbahn von Cahors nach Lot bei Capdenac mit der Linie von Brive nach Lot.

Die Deputirtenkammer hat ferner am 1. Februar cr. vier Gesetzentwürfe genehmigt, betreffend die Erklärung des öffentlichen Interesses bezüglich der nachstehenden Linien:

1. Erste Abtheilung der Eisenbahn von Laon nach Mezières zwischen Laon und der Linie von Hirson nach Amagne;
2. von Saumur nach Chateau-du-Loir;
3. von Chaum nach Pont-du-Roi;
4. von Moneteau bei Auxerre nach Saint-Florentin.

Am 5. Februar cr. hat schliesslich die Kammer noch nach Erklärung der Dringlichkeit den Gesetzentwurf genehmigt, betreffend die Erklärung des öffentlichen Interesses bezüglich einer Eisenbahn von Laumes nach Epinac.

Schneeverwehungen in England.

F. W. Das Unwetter der letzten Wochen hat in England den Betrieb der Eisenbahnen in ganz ungewöhnlichem Masse gefährdet. Um ein Bild davon zu geben, entnehmen wir den „Building and Engineering Times“, dass allein im Netze der Great-Westernbahn nicht weniger als an 141 einzelnen Stellen der Verkehr unterbrochen war, hauptsächlich in den Grafschaften von Berks, Oxford, Wilts, Dorset, Sommerset und Devon. Die Länge der eingetretenen Schneeverwehungen variirte zwischen 30 m — 11,6 km; die gesammte Länge derselben betrug etwa 180 km! Die Zahl der eingeschneiten Personenzüge belief sich auf 51, diejenige der eingeschneiten Güterzüge auf 13. Einen der stecken gebliebenen Züge zu befreien, brauchte man nahezu 4 Tage. Die längste der eingetretenen Verkehrsstockungen betrug 6 volle Tage. Bei den Aufräumungsarbeiten wurde ein Arbeiter getödtet, ein anderer verwundet. Von den Passagieren ist in diesen aufregenden Tagen nicht einer zu Schaden gekommen. Dieselben trugen die grossen Unbequemlichkeiten der unwillkommenen Aufenthalte so gut es ging mit Geduld und Humor, der vis major sich fügend.

Saharabahn.

Paris, 16. Febr. Der Senat nahm den Gesetzentwurf, betreffend den Bau von Eisenbahnen am Senegal an. Die eine dieser Bahnen soll von Dakar nach St. Louis, die andere von Medine nach Boufalabe führen. Im Laufe der Berathung suchte der Senator Jauréguiberry nachzuweisen, dass es nothwendig sei, eher als die Concurrenten den Niger zu erreichen. Die projectirten Eisenbahnen würden ein reiches Land durchschneiden, dem sie vor Allem Baumwolle entnehmen würden. Freycinet bemerkte, dass die Eisenbahn von Medine nach Boufalabe nur die erste Etappe nach dem Innern von Sudan sein würde.

Denkschrift der Handelskammer zu Köln, betreffend den Mosle'schen Unterscheidungszoll.

—st.— Die Denkschrift gründet sich auf Gutachten, welche die genannte Handelskammer von den dortigen namhaftesten Vertretern der in Betracht kommenden Geschäftszweige über die

Mosle'schen Intentionen eingeholt hat und spricht sich auf das allerentschiedenste gegen den Unterscheidungszoll aus. Abgesehen von der Vertheuerung der überseeischen Producte durch einen derartigen Zoll wäre auch Deutschlands Industrie dadurch bedroht, dass solche Producte nicht in ihrem ursprünglichen Zustande, sondern, soweit dieses möglich ist, als Halb- oder Ganzfabrikate in Deutschland eingeführt werden. Der Unterscheidungszoll wird hierdurch umgangen, zugleich jedoch werden der nationalen Industrie Zweige ihrer bisherigen Thätigkeit entzogen. In Bezug auf den Handel der Binnenplätze bestände die Besorgniss, dass nach Einführung des Unterscheidungszolles die grossen See- und Stapelplätze, vermöge ihrer auf natürlicher Grundlage beruhenden Position im Welthandel, nicht nur das Emporkommen der Binnenhandelsstädte als Importplätze ausschliessen, sondern weiter sogar deren bisherige Selbstständigkeit im Zwischenhandel aufheben würden. Mosle verheisse zwar, dass die grossen Binnenhandelsplätze am Rhein an die Stelle der Ausserdeutschen Importhäfen treten werden; in Wirklichkeit aber wird diese Erbschaft Hamburg und Bremen zufallen. Es wird sonach der Handel der Rheinstädte durch den Mosle'schen Unterscheidungszoll sowohl an Umfang, als auch an Selbstständigkeit nicht nur nicht gewinnen, sondern verlieren und die Industrie im Rheingebiete durch die Vertheuerung einer grossen Menge von Rohstoffen, sowie durch die Prämiirung der Einfuhr von Fabrikaten aus denselben schwer beeinträchtigt werden. Ebenso muss die Annahme Mosle's, dass durch den Unterscheidungszoll der Verkehr auf dem Rheine gepflegt und gefördert werde, als unzutreffend betrachtet werden.

Nachdem noch darauf aufmerksam gemacht ist, dass wenn Mosle den in seiner Broschüre aufgestellten Ausspruch: „Die Handels- und Schifffahrtspolitik eines grossen Volkes darf sich nicht von abstracten Doctrinen leiten lassen, sie muss sich nach den gegebenen Zuständen des Landes richten" selbst beherzigt hätte, sein Buch über den Unterscheidungszoll niemals das Licht der Welt erblickt haben würde, schliesst die Denkschrift mit dem Wunsche, dass von derartigen Massnahmen zur künstlichen Hebung des Deutschen Handels, bei welchen schliesslich doch nur ein Theil auf Kosten eines anderen bevorzugt, die Gesammtheit aber geschädigt werden würde, abgesehen und der wirthschaftlichen Thätigkeit Deutschlands endlich wiederum die nöthige Ruhe gegönnt werde, um in gleicher Weise, wie es seit Abschluss des Deutsch-Französischen und der übrigen Handelsverträge bis zum Jahre 1870 der Fall gewesen, allmälig, aber beharrlich fortschreiten zu können.

Als Anlagen sind Auszüge aus den gutachtlichen Aeusserungen der Kölner Firmen und der Mosle'sche Gesetzentwurf nebst Tarif beigefügt.

Literatur.

—st.— **Technische Mittheilungen des Schweizerischen Ingenieur- und Architectenvereins.** 20. Heft. **Die Stollenförderung im Tunnelbau** von F. Bergmann, Ingenieur. Mit 3 Blatt Zeichnungen. Zürich. Orell Füssli & Co. 1881.

In der Einleitung zur vorliegenden Abhandlung zeigt der Verfasser, dass im Tunnelbauwesen die Verbesserungen der Transporteinrichtungen nicht gleichen Schritt mit der Entwickelung des Gewinnungsbetriebes gehalten haben. Fast bei jedem Tunnelbau war für den Förderbetrieb eine eigenartige Vorrichtung und Handhabung anzutreffen und die herumprobirende Unsicherheit und Meinungsverschiedenheit auf diesem Gebiet dürften erst in neuester Zeit, namentlich durch die Erfahrungen beim Bau des Cochemer Tunnels, ihren Abschluss gefunden haben.

Als Beitrag zur Lösung der so wichtigen Frage unterzieht dann der Verfasser die verschiedenen Fördereinrichtungen einer Prüfung auf ihre Wirksamkeit, Zweckmässigkeit und ihren practischen Werth und da die meisten Anlagen theils unzulänglich, theils wegen grosser Kostspieligkeit nicht empfehlenswerth erscheinen, bringt er ein neues und einfacheres Verfahren in Vorschlag.

Es behandelt sonach Cap. I die Förderung einzelner Wagen auf einem Geleis, Cap II den Förderbetrieb mit Wagenzügen auf einem Geleis, Cap. III die Förderung auf einem Hauptgeleis mit Rangirgeleis, Cap. IV die Förderung auf zwei Hauptgeleisen, Cap. V die Förderung auf einem Hauptgeleis und einem schmalspurigen Nebengeleis (Betrieb im Firststollen des Gotthardtunnels), Cap. VI die Förderung auf einem Hauptgeleis und zwei festen Nebengeleisen mittelst Hülfstransportwagen (Einrichtung im Cochemer Tunnel). Letztere Baumethode lieferte befriedigende Resultate, ist aber sehr kostspielig und schwer betriebsfähig zu erhalten. Diese Mängel will der Verfasser durch sein neues Verfahren beseitigen, welches als „Förderung auf einem Hauptgeleis und zwei fahrbaren Nebengeleisen mittelst Hülfstransportwagen" in Cap. VII näher beschrieben wird. Die vorgeschlagene Methode bildet eine vereinfachte Analogie der Cochemer Einrichtung und soll sehr geringe Anlage- und Betriebskosten erfordern, keine Störungen für die Tunnelförderungen herbeiführen und sich in allen Fällen ohne nennenswerthe Vorbereitungen zur Ausführung bringen lassen. Im Interesse der Sache bittet der Autor um eine eingehende vorurtheilsfreie Kritik.

Der verdienstvollen Arbeit sind als Anhang beigefügt: Bemerkungen über Maschinenförderung im Tunnelbau und das Beispiel einer Disposition des Förderbetriebes für den Bau eines längeren Tunnels mit Sohlstollen.

Miscellen.

(H S) Die Construction der grossen **Brücke über den Forth** in Schottland ist nunmehr ganz aufgegeben, nachdem bereits 2 Millionen Reichsmark ausgegeben waren. Der Grund ist, dass die Ansprüche der Englischen Behörden durch das Unglück, welches der Tay Bridge passirte, dermassen gestiegen sind, dass die Pläne vollständig umgearbeitet und ein viel grösseres Capital erfordert haben würden, als möglicherweise verzinsbar gemacht werden konnte. — Bekanntlich hatte auch Krupp eine grosse Stahllieferung für diese Brücke übernommen.

Das statistische Büreau der Vereinigten Staaten von Amerika veröffentlicht eine Tabelle, welche die **Variationen in den Eisenbahnfrachten** während der 1878 vorhergehenden 10 Jahre angiebt. Daraus geht hervor, dass die Tarife, welche im Jahre 1878 galten, nur eben die Hälfte von denen in 1868 waren, — in vielen Fällen sogar viel weniger. Z. B. betrug auf der Newyork-Centralbahn 1868 die Fracht $2_{,743}$ Cents pro Tonne und pro Englische Meile, während sie 1878 nur mehr $0_{,914}$ Cents betrug. Ebenso interessant ist die grosse Verschiedenheit in den Frachtsätzen; so sind z. B. die Frachten auf der Chicago und der North-Western Eisenbahn nahezu dreimal so hoch, als auf der Philadelphia und Erie. — Im Allgemeinen ist aber das Bestreben aller Bahnen nicht zu verkennen, die Transportkosten auf lange Distanzen so einzurichten, dass Güter billig nach den östlichen Staaten gebracht werden, um so die weiteren Kosten der Seefracht noch tragen und in Europa concurriren zu können.

Einnahmen verschiedener Vereinsbahnen im Monat December 1880 *).

Name der Bahn	Betriebslänge		Befördert wurden				Die Einnahmen betrugen			Differenz gegen denselb. Monat im Vorjahre	Einnahme ab 1. Januar	Differenz gegen das Vorjahr
			Personen		Güter		aus dem Pers.-Verkehre	aus dem Güter-Verkehre	in Summa incl. Extraord.			
	1880	1879	1880	1879	1880	1879						
	km	km			kg	kg	M.	M.	M.	M.	M.	M.
Bayerische Staatsb.	4 190	4 135	769 169	619 287	523 830 080	612 090 410	1 206 126	4 633 926	5 840 052	— 767 078	74 731 691	+1108358
Pfälzische Bahnen.	632	—	344 930	—	264 729 820	—	220 075	909 474	1 129 549	—	13 886 383	—
Lugwigseisenbahn (Nürnberg-Fürth)	6	—	100 493	—	2 270 000	—	20 198	2 043	23 288	—	276 791	—
							fl.	fl.	fl.	fl.	fl.	fl.
Niederl. Centralb. .	102	102	35 285	34 186	9 622 544	11 900 491	37 178	30 079	67 909	— 8 971	834 797	+ 30 159
„ Rheinb. . .	214	214	180 641	151 495	91 483 772	103 980 891	183 936	210 549	394 485	— 61 706	3 797 674	— 397 928
„ Staatsb. .	1 072	1 025	347 704	310 335	226 328 650	216 270 500	319 327	404 555	740 290	+ 53 104	—	—
	Meilen	Meilen			Centner	Centner	Rubel	Rubel	Rubel	Rubel	Rubel	Rubel
Warschau-Wiener .	46	46	110 008	94 729	10 708 379	9 237 156	115 270	534 251	695 564	+ 165 853	7 611 370	+1046931
„ Bromberg.	196/7	196/7	25 080	24 268	2 268 824	2 231 167	24 793	58 940	103 981	— 14 467	1 218 423	+ 33 009

*) Der Einnahmenachweis der Holländischen Bahnen ist noch nicht fertig gestellt und werden wir denselben alsbald nach Eingang bringen.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Tarif-Bekanntmachungen.

I. Localtarife.

Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft. Zum Tarif für die Beförderung von **Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren,** auf den unter unserer Verwaltung stehenden Bahnen, ist ein mit Gültigkeit vom 1. April cr. zur Einführung gelangender Nachtrag I erschienen, welcher ermässigte Sätze für Vieh in Wagenladungen zwischen verschiedenen Ostholsteinischen Stationen und Stationen der Neumünster-Oldesloer Zweigbahn einerseits und Stationen der Strecke Elmshorn-Schulterblatt andererseits enthält.

Das Nähere ist bei unsern Güterexpeditionen zu erfahren, auch kann der Nachtrag von unserer Betriebscontrole hier unentgeltlich bezogen werden. Altona, den 18. Februar 1881. Die Direction. (563)

Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft. Zum **Local-Gütertarif** für unsere Bahnen ist ein **Nachtrag XXI** erschienen, durch welchen bezüglich Berechnung von Deckenmiethe mit 1. März cr. eine zusätzliche Bestimmung zur Einführung gebracht wird.

Nähere Auskunft ertheilen unsere sämmtlichen Güterexpeditionen. Altona, den 19. Februar 1881. Die Direction. (562)

Alföld-Fiumaner Eisenbahn. Trajectverkehr über die Donau zwischen Gombos-Erdöd wurde am 18. Februar für Fracht- und Eilgüter unbeschränkt eröffnet.

Von den Personen befördernden Zügen werden blos die gemischten Tagzüge 5 und 6 trajectirt, während die gemischten Züge 9 und 10 bis auf Weiteres nicht trajectirt werden, bei diesen sonach auch keine Fahrkarten über die Donau ausgegeben werden und kein Gepäck aufgenommen wird. Budapest, den 18. Februar 1881. Die Betriebsdirection. (560)

Oberschlesische Eisenbahn. Fortan werden die von einer Staats- oder Privatbahnverwaltung, deren Sitz innerhalb des Deutschen Reichs belegen ist, abgestempelten Frachtbriefe auf unseren Stationen auch dann als gültig anerkannt, wenn die betreffende fremde Verwaltung eine Güterexpedition an dem nämlichen Orte nicht besitzt. Breslau, den 12. Februar 1881. Königliche Direction. (565)

Rumänische Eisenbahnen. Am 1. Februar l. J. ist Nachtrag IV zum Localpersonentarif und Nachtrag XIV zum Localgütertarif in Kraft getreten. (584)

II. Tarife für directe Verkehre mit besonderen Namen.

Vom 10. d. Mts. ab ist im **Bergisch-Märkisch-Nassauischen resp. Frankfurt-Bebraer Verkehre** der Frachtsatz des Specialtarifs III Schwelm-Biebrich auf 0,64 ℳ pro 100 kg ermässigt worden. Frankfurt a. M., den 19. Februar 1881. Königliche Eisenbahn-Direction. (581)

Im **Bergisch-Märkisch-Grand Central Belge-Verbands-Güter-Verkehr** treten vom **1. März cr.** ab für den Verkehr der Stationen Deutz, Mülheim a. Rhein und Siegen mit den Stationen der Grand Central Belgebahn an der Strecke Herenthals-Vlodrop **ermässigte** Sätze in Kraft.

Näheres ist bei den genannten Stationen und bei unserem Tarifbureau hier zu erfahren. Elberfeld, 16. Februar 1881. Königliche Eisenbahn-Direction. (553)

Am 1. März d. Js. tritt der Nachtrag I zu dem Tarife (Theil III) für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im **Berlin-Sächsischen Verbande** in Kraft. Insoweit Frachterhöhungen gegen die bisherigen Taxen eintreten, erlangen die neuen Sätze erst am 15. April d. J. Giltigkeit. Exemplare des Tarifnachtrags sind bei den betheiligten Güter- resp. Gepäckexpeditionen zum Preise von 0,20 ℳ pro Stück zu erlangen. Dresden, den 18. Februar 1881. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung. (574)

Hessische Ludwigsbahn. Am 1. März a. cr. erscheint der II. Nachtrag zum **Böhmisch-Bayerisch-Hessischen Gütertarif** gültig vom 1. Juli 1879. Derselbe enthält: directe Frachtsätze für unsere neu aufgenommenen Stationen Camberg, Griesheim, Höchst a. M., Idstein, Niederselters, Oberbrechen und Wiesbaden mit sämmtlichen Stationen des Haupttarifs, Berichtigungen der Böhmischen Kohlenzechenfrachten, sowie Ausnahmetarife für den Transport von Kaffee und Rohzucker.

Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Stationen, sowie unser Tarifbureau, von welchem auch Exemplare zum Preise von 60 ₰ bezogen werden können. Mainz, den 17. Februar 1881. In Vollmacht des Verwaltungsrathes. Die Special-Direction. (564)

An Stelle des ab 1. Juli 1877 gültigen Tarifs für den directen Güterverkehr im **Cottbus-Grossenhain-Sächsischen Verbande** tritt am 1. April cr. ein anderweiter Tarif in Kraft, durch welchen theils Erhöhungen, theils Ermässigungen der z. Zt. bestehenden Frachtsätze eintreten.

Auskunft über Höhe der neueinzuführenden Frachtsätze ertheilt ab 15. März cr. unser Tarifbureau. Cottbus, den 16. Februar 1881. Die Direction der Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn-Gesellschaft, zugleich im Namen der betheiligten Verwaltungen. (569)

Deutsch-Russischer Eisenbahn-Verband. Vom 1. März 1881 n. St. ab wird die Station Sokolka der St. Petersburg-Warschauer Eisenbahn für den Salzverkehr in Wagenladungen mit der Station Inowrazlaw der Oberschlesischen Eisenbahn via Alexandrowo in den rubricirten Verbandverkehr bezw. in den Deutsch-Russischen Gütertarif vom 1. Januar 1880 n. St. aufgenommen. Die Entfernung und die Frachtsätze zwischen Inowrazlaw und Sokolka betragen:

Entfernung: 512 Kilometer.
Fracht für Salztransporte:
à 5 000 kg 0,91 Rubel und 0,35 Mark,
à 10 000 kg 0,61 Rubel und 0,19 Mark
pro 100 Kilogramm. Bromberg, den 12. Februar 1881. Königliche Eisenbahn-Direction als geschäftsführende Verwaltung. (567 J)

Deutsch-Russischer Eisenbahnverband. Vom 1. März cr. neuen Styls ab ermässigt sich im rubricirten Verbande im Verkehr zwischen den Stationen Hamburg der Berlin-Hamburger Bahn einerseits und St. Petersburg der St. Petersburg-Warschauer Eisenbahn, Riga der Riga-Dünaburger Bahn, Riga der Mitauer Bahn und Moskau der Moskau-Brester Eisenbahn andererseits, sowie im Verkehr zwischen den Stationen Hamburg der Köln-Mindener Eisenbahn einerseits und St. Petersburg der St. Petersburg-Warschauer Eisenbahn andererseits für die Deutschen Strecken das Personenfahrgeld in der I. Wagenclasse für Erwachsene um 0,20 Mark und in der II. Wagenclasse für Kinder um 0,30 Mark. Bromberg, den 16. Februar 1881. Königl. Eisenbahn-Direction als geschäftsführende Verwaltung. (583 J)

Deutsch-Russischer Eisenbahnverband. Vom 1. März 1881 neuen Styls ab wird die Station Moskau der Nicolai-Eisenbahn in den Ausnahmetarif für Feld-, Wald- und Wiesensamen im Verkehr mit der Station Königsberg i/Pr. (Kaibahnhof) des Königlichen Eisenbahn-Directionsbezirks Bromberg aufgenommen.

Exemplare des dieserhalb herausgegebenen I. Nachtrages zum Anhang VI des Deutsch-Russischen Gütertarifs vom 1. Januar 1880 n. St. können von der Stationscasse zu Königsberg i/Pr. käuflich bezogen werden. Bromberg, den 14. Februar 1881. Königl. Eisenbahn-Direction als geschäftsführende Verwaltung. (582 J)

Im **Hanseatisch-Preussischen Verbande** werden Kartoffeln fortan auch während der Monate October bis incl. April unfrankirt zur Beförderung angenommen mit Ausnahme jedoch der Oberschlesischen Verbandstationen, für welche der Frankaturzwang noch bestehen bleibt. Bromberg, den 18. Februar 1881. Königliche Eisenbahn-Direction als geschäftsführende Verwaltung. (572 J)

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Unter Aufhebung des Personen- und Gepäcktarifs vom 1. Juli 1877 nebst sämmtlichen Nachträgen tritt am 1. April d. J. ein neuer Verbandstarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck in Kraft, durch welchen die seitherigen Taxen theils um geringe Beträge erhöht, theils ermässigt, sowie auch neue Billetpreise etc. eingeführt und bisher bestandene directe Verkehrsbeziehungen beseitigt werden. Der neue Tarif ist vom 15. März cr. ab bei sämmtlichen Verbands-Expeditionen zur Einsicht aufgelegt und für den darauf vorgedruckten Preis käuflich zu haben. Erfurt, den 17. Februar 1881. Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft, als geschäftsführende Verwaltung. (559)

Niederdeutscher Eisenbahn-Verband. Am 1. April cr. tritt der Nachtrag 9 zum Gütertarife vom 1. April 1878 in Kraft, welcher anderweite ermässigte, theilweise auch erhöhte Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen der Altona-Kieler Bahn excl. Kiel und Neustadt, sowie mit den Stationen der Westholsteinischen und Holsteinischen Marschbahn enthält.

Der Nachtrag ist in den Güter-Expeditionen der Verbandsstationen käuflich zu haben. Hannover, den 17. Februar 1881. Königliche Eisenbahn-Direction, Namens der Verbands-Verwaltungen. (573)

Norddeutscher Verband. Zum Tarife für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im obigen Verbande vom 1. April 1880 ist der Nachtrag 1 herausgegeben, welcher Ausdehnung des directen Verkehrs mit Halle B. A. und Wiedereinführung von Tarifsätzen für den Verkehr mit Leipzig B. A. enthält. Exemplare des Nachtrages werden auf den Verbandstationen verkäuflich abgelassen. Hannover, den 16. Februar 1881. Königl. Eisenbahn-Direction, Namens der Verbands-Verwaltungen. (579)

Am 1. März d. Js. tritt der Nachtrag II zu dem Tarife (Theil III) für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im **Norddeutsch-Sächsischen Verbande** in Kraft. Exemplare dieses Tarifnachtrags sind bei den betheiligten Güter- resp. Gepäckexpeditionen zum Preise von 0,10 ℳ pro Exemplar zu erlangen. Dresden, den 18. Februar

1881. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung. (561)

Nord - Ostsee - Hannover - Thüringischer Verband. Am 1. März cr. tritt zum Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren vom 1. März pr. Nachtrag II in Kraft.

Derselbe enthält Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen Altona, Ottensen, Schulterblatt und Sternschanze der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn und Berichtigungen des Vorworts zum Tarif.

Exemplare sind bei den Verbands-Expeditionen zum Preise von 5 ₰ pro Stück käuflich zu haben. Erfurt, den 14. Februar 1881. Namens der Verbands-Verwaltungen. Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft. (550)

Ostdeutsch - Böhmischer Verband. Am 20. d. Mts. tritt zum Heft I des Ostdeutsch-Böhmischen Verbandtarifs der Nachtrag I in Kraft, welcher Frachtsätze für einige neue Relationen, sowie Aenderungen beziehungsweise Berichtigungen von Frachtsätzen des Haupttarifs enthält. Soweit hierdurch Erhöhungen bestehender Frachtsätze herbeigeführt werden, so erlangen dieselben erst vom 3. April d. J. ab Gültigkeit.

Druckexemplare des Nachtrags sind zum Preise von 0,70 ℳ von den Verbandstationen zu beziehen. Breslau, den 17. Februar 1881. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn im Namen der Deutschen Verband-Verwaltungen. (576)

Am 1. März d. J. kommt im **Ostdeutsch-Niederländischen Verbande** ein Tarif für die Beförderung von Eisenbahnfahrzeugen und lebenden Thieren zur Einführung.

Derselbe kann zum Preise von 0,20 ℳ von den Verbands-Verwaltungen bezogen werden. Hannover, den 16. Februar 1881. Namens der Verbands - Verwaltungen, Königliche Eisenbahn-Direction. (551)

Preussisch - Oberschlesischer Verband. Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 14. d. Mts., betreffend den am 1. April cr. in Kraft tretenden neuen Verbandtarif, bringen wir hierdurch zur Kenntniss, dass ausser den in qu. Bekanntmachung sub 1 bis 4 genannten, zur Aufhebung gelangenden Tarifen und Frachtsätzen auch die in dem vom 1. Juli 1880 ab giltigen Gütertarif der unterzeichneten Direction zwischen Posen, Kreuz, Stargard i. Pom. und Obornik, einerseits und mehreren Stationen unseres Bezirks andererseits enthaltenen Frachtsätze, zugleich unter Wegfall bezw. Erhöhung einzelner Ausnahmefrachtsätze für Getreide etc. und Holz des Specialtarifs II in den neuen Tarif übertragen werden und aus dem vorbezeichneten Gütertarif für den Localverkehr ausscheiden. Bromberg, den 17. Februar 1881. Königliche Eisenbahn-Direction im Namen der Verbands-Verwaltungen. (568 J)

Schweizer- und Vorarlberg-Nordungarischer Getreideverkehr. Die Frachtsätze des seit 15. September v. J. giltigen Ausnahmetarifes mit den Stationen der Schweizerischen Nordostbahn, der Bötzbergbahn, der Aargauischen Südbahn, der Schweizerischen Centralbahn, der Westschweizerischen Bahnen, der Jura-Bern-Luzernbahn und der Vereinigten Schweizerbahnen werden mit 28. Februar l. J. ausser Kraft gesetzt.

Als Schnittsätze sub B bleiben die Taxen nach Stationen der Vorarlberger Bahn in Kraft.

Romanshorn und **Rorschach** mit den bisherigen Frachtsätzen sind als **Bayerische** Stationen handschriftlich nachzutragen. Budapest, am 16. Februar 1881. Die General-Direction der K. K. pr. Kaschau-Oderberger Eisenbahn. (Nachdruck wird nicht honorirt.) (553)

Eisenbahnen in Elsass - Lothringen. Für die directe Abfertigung von Gütern zwischen Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und der Wilhelm-Luxemburgbahn, sowie der Station Athus der Prinz Heinrichbahn einerseits und Stationen der Schweizerischen Bötzbergbahn und Nordostbahn andererseits kommt am 1. März 1881 ein Tarif (Heft VI des **Südwestdeutsch-Schweizerischen Tarifs**) zur Einführung, welcher von unseren betheiligten Stationen zum Preise von 0,80 ℳ bezogen werden kann. Strassburg, den 16. Februar 1881. Kaiserliche General-Direction der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. (570)

An Stelle der seit dem 1. December 1877 im **Westdeutschen Verbande** gültigen directen Tarifsätze im Verkehr der H.-L.-B.-Stationen Mainz, Mainz-Gartenfeld und Gustavsburg nach und von Stationen der Main-Weserbahn, treten diejenigen, welche nach und von Mainz und Castel N. B. (F.-B.-B.) vom 1. Januar d. J. an im Preussischen Staatsbahnverkehre in Anwendung kommen. Hannover, den 15. Februar 1881. Königliche Eisenbahn-Direction. (566)

Westdeutscher Eisenbahnverband. Unter Bezugnahme auf die von den Directionen der Altona-Kieler und Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaften gemeinschaftlich erlassene Publication vom 15. Januar cr. wird bekannt gemacht, dass der — directe Sätze nach und von Altona, Ottensen, Schulterblatt und Sternschanze enthaltende — 2. Nachtrag zum Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren vom 1. December 1880 erschienen und bei den Verbands-Güterexpeditionen zu haben ist. Hannover, den 15. Februar 1881. Namens sämmtlicher Verbands-Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direction. (578)

III. Tarife für andere directe Verkehre.

Mit dem 1. April cr. wird ein **neuer Personengeld-Tarif** für den Verkehr zwischen **Stationen** der **Moselbahn,** der **Nassauischen** sowie der **Main-Weserbahn** einerseits und Stationen der Richtung **Halle-Leipzig-Breslau** bezw. der Richtung **Nordhausen-Sandersleben-Berlin-Bromberg** bezw. **Stettin** herausgegeben.

Die einzelnen Relationen sowie die gleichzeitig eintretenden, nur unerheblichen Erhöhungen sind in unserem Verkehrsbureau Sachsenhausen, Hedderichstrasse 59, zu erfahren. Frankfurt a. M., den 16. Februar 1881. Königliche Eisenbahn-Direction. (555)

IV. Specialtarife für bestimmte Transport-Artikel.

In Folge anderweiter Normirung der Ungarischen Transportsteuer erleiden die Frachtsätze

a) des **Ausnahmetarifs** für den Transport von Getreide etc. im Ungarisch-Rheinländisch-Westfälischen Verbande vom 1. August 1880;

b) des **Ausnahmetarifs** für den Transport von Rinden Europäischer Holzarten etc. in demselben Verbande vom 5. August 1880 und

c) des Tarifs für den Ungarisch-Rheinländisch - Westfälischen Güterverkehr vom 1. December 1880 vom 1. April cr. ab eine Erhöhung.

Näheres hierüber ist demnächst bei den betreffenden Verbandstationen zu erfahren. Köln, den 16. Februar 1881. Namens der betheiligten Verbandsverwaltungen, Königliche Direction der Köln-Mindener Eisenbahn. (552)

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Der unterm 10. December v. J. zur Einführung gelangte **Ausnahmetarif** ab Amanweiler Grenze für den **Transport roher Baumwolle** von Le Hâvre wird mit dem 20. Februar l. J. aufgehoben. An dessen Stelle tritt mit Gültigkeit vom gleichen Tag ein neuer Ausnahmetarif mit ermässigten Frachtsätzen in Kraft.

Exemplare dieses Tarifs können durch Vermittlung der Güterexpeditionen bezogen werden. Karlsruhe, den 17. Februar 1881. Generaldirection. (557)

Die Frachtsätze für die Beförderung von **Eisenerzen etc.** ab Elsass-Lothringischen und Luxemburgischen Stationen nach Oberlahnstein Hafen, welche in dem **Südwestdeutschen Ausnahmetarif** vom 1. November 1879 resp. in dessen Nachtrage enthalten sind, werden Ende März d. Js. aufgehoben. Frankfurt a/M., den 19. Februar 1881. Königliche Eisenbahndirection. (580)

Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. Am 1. k. Mts. kommt der **Nachtrag I** zum **Ausnahmetarif** für die Beförderung von **metallurgischen Erzeugnissen** von Pfälzischen, Saarbrücker, Luxemburgischen und Elsass-Lothringischen Stationen nach Westschweizerischen Stationen vom 1. August 1880 zur Einführung. (5 ₰). Derselbe enthält directe Frachtsätze ab Deutsch-Oth. Strassburg, den 17. Februar 1881. Kaiserliche Generaldirection. (575)

Oberschlesische Eisenbahn. Für **Steine** (rohe) in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen gelangt für die Strecke Strehlen-Sosnowice transito ein **Ausnahmefrachtsatz** von 0,55 ℳ pro 100 kg zur Erhebung. Breslau, den 20. Februar 1881. Königliche Direction. (577)

2. Submissionen.

Eisenbahn - Directions - Bezirk Frankfurt a. M. Die in den Werkstätten zu Halle, Limburg, Fulda, Eschwege, Oberlahnstein, und Castel vorhandenen alten für diesseitige Bahnzwecke unbrauchbaren Materialien sollen verkauft werden. Bedingungen hierfür können von dem unterzeichneten Bureau gegen Einsendung von 35 ₰ bezogen werden und sind Offerten frankirt und mit der Aufschrift:

„Verkauf alter Werkstattsmaterialien“

bis zum 1. März cr., Vormittags 10 Uhr, an dasselbe einzusenden. Frankfurt a. M.-Sachsenhausen, 11. Februar 1881. Königliche Eisenbahn-Direction. Maschinentechnisches Bureau. (556)

Köln-Mindener Eisenbahn. Die Lieferung von 400 Stück vierrädrigen offenen Güterwagen zu 10 000 kg Tragfähigkeit soll in 4 Loosen zu 50 Wagen ohne Bremsen und in 4 Loosen zu 50 Wagen mit Bremsen im Wege der Submission vergeben werden. Zeichnungen und Bedingungen sind gegen Einsendung von 2 ℳ von unserem maschinentechnischen Bureau Köln, Ursulaplatz 6, zu beziehen und sind dort auch die Zeichnungen der Einzelconstructionen einzusehen.

Die Ablieferung der Wagen muss spätestens bis zum 1. October d. Js. erfolgen. Die Offerten mit Angabe etwaiger früherer Lieferungstermine sind mit der äusseren Bezeichnung „Submission auf Güterwagen“ bis zum 7. März Abends an uns einzureichen und bleiben Submittenten bis zum 31. März an ihre Offerten gebunden.

Die Eröffnung der Offerten geschieht am 8. März cr., Vormittags 10 Uhr, in unserm Geschäftslocale hierselbst, Domhof 48, in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten. Köln, 15. Februar 1881. Königliche Direction. (558)

3. Betriebs-Ergebnisse.

A. p. Kaiser Ferdinands Nordbahn. Transport-Einnahmen pr. Nachtrag.

	Kaiser Ferdinands Nordbahn				Mährisch-Schlesische Nordbahn			
	1879		1880		1879		1880	
	fl.	kr.	fl	kr.	fl.	kr	fl.	kr.
Bis 31. December wurden ausgewiesen	25 502 907	—	26 034 710	—	1 276 106	—	1 355 702	—
Hierzu: Die auf Grund der buchhalterischen Richtigstellung resultirenden Mehreinnahmen pro November	298 265	51	375 685	26	40 841	31	42 410	37
	25 801 172	51	26 410 395	26	1 316 947	31	1 398 112	37

Wien, 17. Februar 1881. (571)

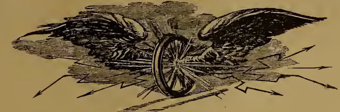
PRIVAT-ANZEIGEN.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin SW. (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 16. Zeitung des Vereins 1881.

Die Zeitung erscheint
Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin SW., Kleinbeerenstr. 3.
Commissionär für den Buchhandel:
Adolph Refelshöfer,
Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.



Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate
wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von H. S. Hermann,
Berlin SW., Beuth-Strasse 8, einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3000 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.
Einundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 28. Februar 1881.

Dieser Nummer liegt No. 4 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Verein für Eisenbahnkunde.

Sitzung vom 8. Februar 1881.

Vorsitzender: Herr Geh. Oberregierungsrath Streckert.
Schriftführer: Herr Eisenbahnbauinspector Jungnickel.

Herr Oberingenieur Frischen spricht „über Signaltaubheit“. In einem Aufsatz der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen ist der sogenannten „Signaltaubheit“ als einer neuen Eisenbahnkrankheit erwähnt worden, wonach Bahnwärter die akustischen Glockensignale nicht richtig oder gar nicht hören; in einem späteren Artikel derselben Zeitung ist das Vorhandensein der Signaltaubheit bestritten und das beobachtete Vorkommniss bei einzelnen Bahnwärtern als „Signalfaulheit“ bezeichnet worden. Der Vortragende, welcher in dem Verfasser des erstbezeichneten Artikels einen Oesterreicher vermuthet, glaubt, dass beide streitenden Theile Recht haben und zwar je nach den verschiedenen Systemen für Glockensignale. Die Vermuthung, dass der Artikel aus Oesterreich stamme, begründet der Vortragende durch Mittheilung der vielen — im Ganzen 11 — auf den Eisenbahnen Oesterreich-Ungarns in Anwendung befindlichen Glockensignale, welche aus verschiedenen mit Zwischenpausen gebildeten Glockenschlägen bestehen, während die Deutsche Signalordnung nur 4 Glockensignale kennt, welche sich nur durch verschiedene aus der gleichen Anzahl von Schlägen bestehende Gruppen unterscheiden. Der Vortragende bemerkt nun, dass Jedermann gewöhnt täglich zu bestimmter Zeit eine Anzahl Glockenschläge zu hören, wie beispielsweise um die zehnte Abendstunde, beim Ertönen der erwarteten Glockenschläge diese nicht immer mitzählen wird und es daher leicht überhören kann, wenn ausnahmsweise nur 9 oder 11 Glockenschläge ertönen; dagegen werde man sofort aufmerksam werden, wenn statt der erwarteten 10 Glockenschläge dieselben nach einer kurzen Pause abermals laut werden oder ein anhaltendes Ertönen von Glockenschlägen stattfindet, und in diesem Vorkommniss etwas Aussergewöhnliches finden. So könne ein Bahnwärter, der stets zu bestimmten Zeiten das Signal ... ... (Zug fährt nach X) zu hören gewohnt ist, es unvorbereitet sehr leicht überhören, wenn ausnahmsweise zu einer der bestimmten Zeiten das Signal ertönt ... ... (Zug fährt nicht nach X). Wenn der Wärter in der That das zweite Signal überhört, d. h. wenn er dasselbe falsch hört, indem er dasselbe in der bestimmten Erwartung des ersten Signals für dieses hält, so kann man allerdings von einer „Signaltaubheit“ reden, deren Existenz daher beim Oesterreichischen Signalsystem möglich sei. Wenn dagegen in Deutschland ein Bahnwärter ein Glockensignal falsch oder gar nicht hört, so könne das nur als „Signalfaulheit“ bezeichnet werden, da die Glockensignale hier so wesentlich von einander verschieden sind, dass er beim Ertönen eines anderen, als des erwarteten Signals sofort auf die Abweichung von der gewöhnlichen Regel aufmerksam werden müsse. Darnach sei es auch als sehr richtig zu bezeichnen, dass die Deutsche Signalordnung für aussergewöhnliche Ereignisse ein von den täglich oftmals vorkommenden Glockensignalen besonders abweichendes Signal vorschreibe. Der Vortragende hält seinerseits den in dem bezeichneten Artikel der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen gemachten Vorschlag zur Abwendung der aus der Signaltaubheit hervorgehenden Unzuträglichkeiten, nämlich die electrische Verbindung eines optischen mit dem akustischen Signal, wonach also der Wärter an einem optischen Signal erkennen soll, dass ein akustisches Signal gegeben worden ist, nicht für vortheilhaft.

Aus der sich an diesen Vortrag anschliessenden Discussion, an welcher sich die Herren Betriebsdirector Bessert-Nettelbeck, Geh. Oberregierungsrath Kinel, Regierungs- und Baurath Reder, Oberingenieur Frischen, Fabrikdirector Weidtmann und Geh. Regierungsrath v. Weber betheiligten, ergab sich, dass die Ansichten über die Vortheile der Combinirung optischer Signale mit den akustischen, sowie über die angemessenste Art des Abläutens der Züge sehr auseinandergehen. Hervorzuheben ist, dass nach Mittheilung des Herrn Bessert-Nettelbeck auf der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn die Züge während des gewöhnlichen Betriebes in den Wochentagen nur nach Massgabe des Fahrplans abgeläutet werden, ohne dass vorher eine telegraphische Verständigung der betreffenden benachbarten Stationen stattfindet und dass sich bisher Unzuträglichkeiten bei diesem Verfahren nicht ergeben haben. Die Combinirung optischer Signale mit den akustischen wird einerseits unter gewissen Umständen, z. B. auf Bahnen von geringem Verkehr, für vortheilhaft bezeichnet, weil hier die Wärter sich häufig behufs der Streckenrevision weit von dem Orte des Glockensignals entfernen und weil es sich empfehle, denselben bei ihrer Rückkehr auf ihren Standort durch ein optisches Signal anzuzeigen, dass in der Zwischenzeit ein akustisches Signal gegeben worden ist. Andererseits wird vor einer nicht dringend gebotenen Complication der Signale gewarnt. Herr v. Weber bezeichnet aus eigener Erfahrung die Oesterreichischen Glockensignale für nicht nachahmenswerth, da die meisten Störungen auf Oesterreichischen Eisenbahnen durch die Glockensignale veranlasst und die letzteren daher auch dort bei ausnahmsweise eintretenden starkem Betriebe gänzlich suspendirt werden.

Herr Regierungs- und Baurath Reder spricht über die „Ergebnisse des Bahnomnibusbetriebes Berlin-Grünau im Betriebsjahre vom 15. October 1879 bis 14. October 1880. Der Bahnomnibusbetrieb wurde, wie in der Sitzung vom 11. März 1879 eingehend erörtert ist, deshalb eingerichtet, um auf eine billigere Weise, wie durch Einlegung einer grösseren Zahl von Vollbahnzügen, die zur Hebung des Localverkehrs zwischen Berlin und den nächstgelegenen Haltepunkten Johannisthal, Adlershof und Grünau gebotenen häufigeren Bahnverbindungen herzustellen und ferner um die Colonisation des im Osten Berlins zwischen dem linken Spreeufer und der Görlitzer Bahn belegenen ausgedehnten Villenterrains zu fördern und dadurch einen neuen grösseren Verkehr der Bahn zuzuführen.

Nach kaum zweijähriger Einführung des Bahnomnibusbetriebes kann schon jetzt constatirt werden, dass vorgenannte Zwecke theils schon erreicht sind, theils mit Sicherheit künftig werden erreicht werden.

Allen billigen Ansprüchen des Localverkehrs wird durch die jetzt verkehrenden Vollbahn- und Bahnomnibuszüge in auskömmlicher Weise Genüge geleistet und hat bereits die starke Nachfrage nach Sommerwohnungen in jener, sehr günstige sanitäre Verhältnisse bietenden Gegend, zu vielfachen Neubauten dort geführt; diese Nachfrage nach Sommerwohnungen ist wesentlich gesteigert, nachdem die Bahnomnibuszüge vom 1. April bis 1. Oct jeden Jahres dem Schulbesuch der Kinder und den Comptoirstunden der Geschäftsleute in Berlin entsprechend befördert werden.

Anzahl der beförderten Züge. Während des Winterfahrplans (15. October 1879 bis 14. Mai 1880) wurden täglich 4 und im Sommerfahrplan (vom 15. Mai bis 14. October 1880) täglich 6 Bahnomnibuszüge in jeder Richtung — im ganzen Jahre 3 446 Züge mit 48 244 Zugkm expedirt.

Im Betriebsjahre 1878/79 sind im Winter nur 3 Züge täglich in jeder Richtung gefahren; auf diesen Satz ist jetzt auch wieder zurückgegangen, da der pro 1879/80 versuchsweise mehr eingelegte vierte Zug — Morgens 8^{25} von Berlin nach Grünau und Abends 11^{0} von Grünau nach Berlin zurück — so sehr auch das Publikum vorher danach verlangte, fast gar nicht benutzt ist.

Betriebsmaterial. Das rollende Material war dasselbe wie im Vorjahre: zwei kleine Tendermaschinen und ein Omnibuswagen."

Nur 57 der im Ganzen beförderten 3 446 Bahnomnibuszüge mussten durch Vollbahnlocomotiven gefahren werden, und zwar 30 Züge wegen hohen Schneefalles (der Zwischenraum zwischen Schienenkopf und Unterkante der Umkleidung der Tramwaymaschine beträgt nur 15 cm) und 27 dergleichen, weil die Revision der einen Tramwaymaschine mit der Reparatur der anderen zusammenfiel; der ganze andere Dienst ist von jenen für den Bahnomnibusverkehr von Krauss & Co. (München) gelieferten, bereits früher eingehend beschriebenen Tramwaymaschinen geleistet und machte dabei

die Maschine Adlershof 33 698 Zugkm und
„ „ Grünau 13 748 „

Die Leistung der ersteren Maschine ist danach eine bedeutende gewesen (nach dem statistischen Bericht der Sächsischen Staatsbahnen pro 1879 haben von 714 Locomotiven 62 Stück eine gleiche Leistung wie die vorerwähnte aufzuweisen, während 405 Locomotiven weniger und nur 247 Stück mehr Zugkilometer gemacht haben).

Der ebenfalls von Krauss & Co. gelieferte, reichlich 120 Personen fassende zweietagige Omnibuswagen (mit 4 Achsen auf 2 Truckgestellen) ist, wenn auch sehr leicht construirt, doch 1 070 kg schwerer wie ein gewöhnlicher zweiachsiger 3. Classenwagen, und wird deshalb, so lange nicht mehr wie 40 Personen in einem Zuge zu befördern sind, was fast durchweg bei den Zügen des Winterfahrplans der Fall ist, nur ein Wagen der letzteren Art befördert. Erst bei stärkerem, mit Ende April jeden Jahres eintretendem Verkehre wird der zweietagige Omnibuswagen eingestellt und werden demselben je nach Bedarf 2 bis 4 gewöhnliche 3. Classewagen angehängt. Der stärkst besetzte Bahnomnibuszug beförderte 286 Personen und bestand aus dem vollbesetzten Omnibuswagen und 4 ebenfalls vollbesetzten 3. Classewagen. Die Maschine Adlershof beförderte spielend diesen 56 700 kg schweren Zug.

Im Jahresdurchschnitt bestand jeder Bahnomnibuszug aus 3,19 Personenwagenachsen.

Billetpreise. Wie bereits in dem Eingangs erwähnten Vortrag mitgetheilt wurde, ist für die Bahnomnibuszüge ein einheitlicher Fahrgeldsatz eingeführt, er entspricht dem Satze der Vollbahnzüge für die Strecke Berlin-Adlershof und beträgt für ein einfaches Billet 40 ₰, für ein Retourbillet 70 ₰ und für Kinder und Militärs 25 ₰. Ausserdem werden noch Abonnementskarten für 1—3 und 6 Monat Gültigkeit, mit 50—60 und 70 pCt. Fahrpreisermässigung, ausgegeben. Je nachdem nun die eine oder andere Sorte der vorgenannten Billets zur Ausgabe gelangt (im Winter fast nur Tour- und Retourbillets für Erwachsene, im Sommer in grösserer Zahl die Kinderbillets und die billigeren Abonnementskarten für Erwachsene und Kinder), stellt sich der Durchschnittssatz pro Billet für die verschiedenen Betriebsperioden höher oder niedriger, er betrug für den Winterfahrplan 45,37 ₰, für den Sommerfahrplan 39,20 ₰ und im Jahresdurchschnitt 40,83 ₰.

Aus dem gleichen Grunde erklärt sich die Differenz zwischen dem Durchschnittspreise pro Billet im Betriebsjahre 1878/79 37,84 ₰ und dem vorgenannten von 40,83 ₰.

Betriebsausgaben. Die Ausgaben für die Beförderung von 3 446 Zügen betrugen 18 133 ℳ, während sich die des Vorjahres, bei nur 3 012 beförderten Zügen, auf 19 348 ℳ beziffert haben.

Diese Ausgaben stellen sich zusammen:

1. aus den eigentlichen Transportkosten, das sind Kosten für das Heiz-, Schmier- und Beleuchtungsmaterial, die Reparatur der Maschinen und Wagen und die Meilengelder für das Zugpersonal, im Ganzen $15,_{814}$ ₰ pro Zugkilometer.

(An Koke sind incl. Anheizen und Feuerreserve pro Zugkilometer $2,_{675}$ kg erforderlich gewesen, die Maschinenreparatur hat $3,_{162}$ ₰ und das Meilengeld des Zugpersonals $3,_{442}$ ₰ pro Zugkilometer betragen.)

2. aus den generellen Kosten, als:

a) Kosten für Gehalte und Emolumente des Zugpersonals; sie betrugen für die Winterperiode $13,_{37}$ ₰ und für die des Sommers $19,_{085}$ ₰ pro Zugkilometer. Diese Differenz ist darin begründet, dass im Winter wegen der kürzeren Dauer des täglichen Dienstes $1^{1}/_{9}$ Zugcorps (à 1 Führer, 1 Heizer und 1 Schaffner) genügen, während der 16stündige Dienst im Sommer die Verwendung von 2 Zugcorps (das eine leistet den täglichen Fahrdienst, das andere hat Ruhe) erforderlich macht.

b) Kosten der Verzinsung und Amortisation des Anschaffungscapitals des rollenden Materials. Diese stellen sich umgekehrt im Sommer niedriger wie im Winter, weil im Sommerfahrplan die Zahl der täglich beförderten Züge eine grössere ist wie im Winter.

Pro Zugkilom. betrugen erstere $4,_{331}$ ₰ und letztere $6,_{279}$ ₰.

c) Mehrkosten für Heiz- und Schmiermaterial und Reparatur der zur Beförderung von 57 Bahnomnibuszügen statt der Tramwaymaschinen eingestellten Vollbahnmaschinen. Diese Kosten betrugen im Ganzen nur 97,36 ℳ

Die aus der Summirung der vorgenannten Kosten resultirenden Gesammtbetriebskosten haben pro Zugkilometer

während des Winterfahrplans . 35,68 ₰
für den Sommerfahrplan . . . 39,42 „
und im Durchschnitt . . . . 37,59 „

betragen.

Besetzung der Züge. Um vorgenannte Betriebskosten zu decken, muss bei der 14 km betragenden Entfernung zwischen Berlin und Grünau, und unter Zugrundelegung der oben erwähnten durchschnittlichen Billetpreise für die verschiedenen Betriebsperioden, jeder Bahnomnibuszug mit

11 Personen in der Winterperiode und
14,8 „ im Sommer, oder mit
12,89 „ „ Jahresdurchschnitt besetzt sein.

Von sämmtlichen 1 688 Zügen des Winterfahrplans waren besetzt:

788 mit 0 bis 11 Personen (also die Selbstkosten nicht deckend),
598 „ 12 „ 20 „
230 „ 21 „ 30 „ und
72 „ 31 und mehr Personen.

Für den Verkehr im Sommerfahrplan stellt sich das Verhältniss erheblich günstiger.

Nur 274 Züge von den in dieser Periode beförderten 1 758 Zügen deckten, weil nur mit 0 bis 15 Personen besetzt, die Selbstkosten nicht, während die andern wie folgt besetzt waren:

686 Züge mit 15 bis 30 Personen,
320 „ „ 31 „ 45 „
207 „ „ 46 „ 60 „
127 „ „ 61 „ 75 „
63 „ „ 76 „ 100 „
41 „ „ 101 „ 150 „
40 „ „ 150 „ 286 „

Vorstehende Zugfrequenznachweisung für die Sommerperiode enthält, was besonders hervorgehoben werden muss, nicht den Sonn- und Festtags-Nachmittagsverkehr zwischen Berlin und Grünau. Dieser Verkehr muss seiner Grösse wegen durch Vollbahnextrazüge vermittelt werden.

Für einen Bahnomnibusextrazug reduciren sich die Betriebskosten, da die generellen Kosten (Gehalte des Zugpersonals und Verzinsung etc.) bereits bei den fahrplanmässigen Zügen abgerechnet sind, lediglich auf die reinen Transportkosten „von $15,_{814}$ ₰ pro Zugkilometer", zu deren Aufbringung das Fahrgeld von rot. 6 Personen schon genügt.

Mehrkosten der Beförderung durch Locomotiven. Bei Einrechnung der oben sub 2 c erwähnten Mehrkosten für Heizung, Schmiermaterial und Reparatur der statt der Tramwaymaschine eingestellten Personenzuglocomotive drängt sich unwillkürlich die Frage auf, um welchen Betrag sich die Betriebskosten erhöhen, wenn durchweg, statt der Tramwaymaschinen, Personenzuglocomotiven zur Beförderung der Bahnomnibuszüge verwandt worden wären und ergiebt eine genaue Berechnung, dass diese Mehrkosten pro Zugkilometer 19,66 ₰ oder 34,3 pCt. betragen würden. Hierbei ist die schädliche Einwirkung der Vollbahnlocomotiven auf den Bahnoberbau noch nicht mit in Betracht gezogen, was bei der Schwere der Locomotiven für eine richtige Berechnung doch geschehen müsste; für die Tramwaymaschinen kann diese Einwirkung füglich ausser Acht gelassen werden; das Gewicht dieser Maschine im betriebsfähigen Zustande beträgt nur 7 200 kg, auf jede Achse derselben kommt mithin noch nicht die Hälfte des Druckes, den jede Achse eines beladenen Kohlenwagens auf das Bahngeleise ausübt.

Bilanz. Die Gesammtausgaben für den Bahnomnibusbetrieb haben, wie bereits oben erwähnt, 18 133 ℳ betragen, diesen Ausgaben steht eine Gesammteinnahme von 36 275 ℳ gegenüber und ergiebt sich danach ein reiner Ueberschuss von 18 142 ℳ (im Jahre 1878/79 nur 6 946 ℳ), von welchem 2 238 ℳ auf die Winter- und 15 904 ℳ auf die Sommerfahrplanperiode entfallen. Befördert sind endlich im Ganzen 88 839 Personen gegenüber 69 490 Personen im Vorjahre.

Ausdehnung des Bahnomnibusbetriebes auf andere Strecken. Vorstehend mitgetheilte, sehr günstige Ergebnisse des Bahnomnibusbetriebes Berlin-Grünau im Betriebsjahre 1879/80 haben die Verwaltung der Berlin-Görlitzer Bahn veranlasst, einen gleichen Bahnomnibusbetrieb wie zwischen Berlin und Grünau auch auf der 32,89 km langen Strecke zwischen Görlitz und Zittau in Aussicht zu nehmen.

Die Construction des Fahrplans für Bahnomnibuszüge über längere Bahnstrecken wird durch die Bestimmung des § 27 der Bahnordnung für die Deutschen Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung, „dass eine grössere Fahrgeschwindigkeit wie 30 km in der Stunde nicht angewandt werden dürfe", sehr erschwert und würde die Zulassung einer Maximalgrundgeschwindigkeit von 40 km in der Stunde ganz wesentliche Vortheile dadurch bieten, dass einmal mehr Züge gefahren, dann die Kreuzungsstationen bequemer erreicht und endlich, was das Wichtigste ist, dass die Zeiten zwischen Ankunft und Wiederabgang der Züge auf den Endstationen zur Restauration der Maschinen verlängert werden können.

Die Unterstellung der Bahnomnibuszüge unter die Bestimmungen der vorgenannten Bahnordnung ist gewiss sachlich begründet, es ist aber auch der Wunsch berechtigt, dass da, wo die Eigenartigkeit des Bahnomnibusbetriebes Gefahren ausschliesst, die mit dem gewöhnlichen Betriebe von Bahnen untergeordneter Bedeutung verbunden sind, auch die entsprechenden Erleichterungen dem Bahnomnibusverkehre gewährt werden.

Bei Einschiebung eines Bahnomnibusverkehrs zwischen den Vollbahnbetrieb einer Strecke ist für jeden Bahnomnibuszug die Bahn wie bei den Vollbahnzügen auf allen Punkten bewacht und wird jeder derartige Zug von dem vorschriftsmässigen Fahrpersonal begleitet. Es beschränkt sich mithin die den Bahnomnibuszügen gegenüber den Vollbahnzügen gewährte Erleichterung, da die Gestattung der Beförderung in nur einer Wagenclasse bei Bemessung der Sicherheit des Betriebes nicht in Frage kommt, lediglich auf den Wegfall des Schutzwagens vor den mit Personen besetzten Wagen.

Herr Geh. Regierungsrath Simon bemerkt, dass das Publikum mit dem auch auf der Strecke Berlin-Spandau der Berlin-Hamburger Eisenbahn eingerichteten Bahnomnibusbetrieb Anfangs sehr zufrieden gewesen sei, weil man die dadurch herbeigeführte Vermehrung der sonstigen Zugverbindungen freudig begrüsst habe; allmälig aber seien mehrfache Klagen laut geworden und zwar über die lange Fahrzeit, über die mangelnde Heizung der Wagen im Winter und über das Fehlen von Damen- und Nichtraucher-Coupées. Die Heizung der Wagen erscheine bei einer nur 20 bis 25 Minuten dauernden Fahrt ebenso wenig erforderlich, wie in den Pferdebahnwagen der Strassenbahnen; wolle man die Heizung einführen, so würde man bei der Anwendung von Briquets eine genügende Wärme auch erst bei Beendigung der Fahrt erzielen, da der für das gute Brennen der Briquets erforderliche Luftzug erst während des Fahrens erzeugt werde.

In der sich hieran anschliessenden weiteren Discussion, an welcher sich die Herren Regierungs- und Baurath Reder, Regierungsrath Hartnack, Geh. Oberbaurath Franz, Betriebsdirector Bessert-Nettelbeck und der Vorsitzende betheiligten, wurde der Wunsch geäussert, es möchte Seitens der Aufsichtsbehörden eine Erhöhung der Geschwindigkeit der Omnibuszüge von 30 auf 40 km in der Stunde zugelassen werden; dem gegenüber wurde jedoch betont, dass das Publikum auf die Dauer auch mit einer so erhöhten Geschwindigkeit nicht zufrieden sein werde, dasselbe wolle dann schliesslich mit den Omnibuszügen ebenso schnell fahren, wie mit den sonstigen Zügen; das Publikum müsse aber darauf hingeführt werden, dass der Omnibusbetrieb ein Ausnahmebetrieb sei und dass derselbe nur durchführbar sei, wenn derselbe in jeder Weise einfacher eingerichtet werde als der sonstige Hauptbetrieb; hierzu gehöre auch eine geringere Geschwindigkeit und es empfehle sich, den Charakter der Omnibuszüge durch eine Geschwindigkeit zu kennzeichnen, welche auffällig von derjenigen der Hauptzüge abweiche.

Herr Betriebsdirector Illing macht Mittheilung von einem am 27. Januar d. J. stattgehabten Bandagenbruch bei dem Köln-Berliner Expresszuge zwischen Stadthagen und Haste. Die Bandage des rechten Rades der Vorderachse an dem letzten Wagen des genannten Zuges zersprang etwa 6 km vor dem Bahnhof Haste, in Folge dessen diese Achse sofort entgleiste, sich nach und nach aus den Achsgabeln löste und sich vor die Mittelachse des Wagens setzte. Während der Durchfahrt durch den Bahnhof Haste wurde auch die Mittelachse aus ihren Lagern gerissen und setzten sich schliesslich beide Achsen kreuzweise vor die Hinterachse. Inzwischen war der Locomotivführer durch die Zeichen der auf dem Perron des Bahnhofs Haste stehenden Beamten auf den Unfall aufmerksam gemacht worden und brachte den Zug etwa 300 m hinter dem Perron zum Stillstand. Nach Aussage der Stationsbeamten ist auch die dritte Achse während der Durchfahrt durch den Bahnhof bereits entgleist gewesen; dieselbe hat jedoch ihren Lauf dicht neben den Schienen fortgesetzt, während der Wagenkasten selbst, welcher noch fest in den Nothketten hing, vorn auf- und niederschwankte, ohne jedoch die Schienen zu berühren. Sehr arg können die Stösse des Wagens nicht gewesen sein, weil Beschädigungen des Wagenkastens nicht entstanden sind; dieser Umstand dürfte darin seine Erklärung finden, dass die entgleiste Achse etwa 4 km auf eisernem Langschwellenoberbau (System Hill) fortgeschleift ist und auch auf dem hart gefrorenen Boden ohne Schwierigkeit fortrollen konnte. Während die Nothketten gehalten haben, ist die Patentkuppelung gerissen, doch ist anzunehmen, dass der Bruch derselben erst auf der letzten kurzen Strecke, als der Wagen die starken Auf- und Niederbewegungen machte, erfolgt ist. Von dem 4 km langen eisernen Langschwellenoberbau waren 1 362 Laschenschrauben, 1 132 Langschwellenbolzen, 615 Deckplättchen, 470 Verbindungsstangen, dagegen auf dem 2 km langen hölzernen Querschwellenoberbau ungefähr 1 000 Stück Schienennägel und Schraubennägel beschädigt und mussten durch neue Materialien ersetzt werden.

Durch übliche Abstimmung wurden zu ordentlichen einheimischen Mitgliedern aufgenommen: die Herren Generalmajor Albrecht, Regierungsbaumeister Boedecker und Regierungsrath Seebold.

Zur Frage der Rentabilität des Personenverkehrs.

Zwar ist beinahe zu befürchten, dass die Leser dieser Blätter unwillig ob der häufigen Wiederholung des in der Ueberschrift genannten Themas die Zeitung aus der Hand legen, aber wenn sich Verfasser trotz dieser Möglichkeit und trotz der in dieser Zeitschrift schon zu wiederholten Malen veröffentlichten umfassenden Besprechungen der in Rede stehenden Frage gestattet, nochmals darauf zurückzukommen, so geschieht es in der Ueberzeugung, dass eine die finanzielle Seite und das allgemeine Wohl in gleichem Masse befriedigende Lösung derselben zu den dankbarsten und wichtigsten Aufgaben unserer Eisenbahnverwaltungen gehört und in der Hoffnung, dass vielleicht einige der nachstehenden Betrachtungen nicht ganz unwerth sind, beachtet und eventuell weiter verfolgt zu werden.

Es kann wohl als eine unbestrittene Thatsache hingestellt werden, dass die Entwickelung und damit die Rentabilität des Personenverkehrs, sowohl im Vergleiche mit der gleichen Verkehrsart unserer auf derselben Culturstufe stehenden Nachbarn, als auch im Vergleiche mit der so rasch fortschreitenden Entwickelung des eigenen Güterverkehrs in Deutschland unverhältnissmässig zurückgeblieben ist. Ebenso dürfte wohl kaum das ungesunde, oder doch zum mindesten das unnatürliche eines derartigen Zustandes geleugnet werden können. Denn ungesund und unnatürlich ist es doch zweifellos, wenn die eine Verkehrsart, der Güterverkehr, beinahe ganz allein, nicht nur zur Bestreitung der selbst verursachten Betriebskosten, sondern auch zur Verzinsung und Amortisation des Anlagecapitals der ganzen Bahn herangezogen werden muss. Ja oft genug muss sogar der Güterverkehr noch zu der Deckung der Selbstkosten des Personenverkehrs beitragen, also gewissermassen dessen Aufrechterhaltung überhaupt erst ermöglichen; so dass aus dem Frachtbetrag einer jeden Tonne Waare ein gewisser Theil dazu verwendet werden muss, um die Personenbillets zu dem landesüblichen Tarife an die Passagiere verausgaben zu können. Und dass im Grossen und Ganzen in Deutschland die Verhältnisse so liegen, lehrt leider die Statistik.

Es werden also behufs Aufrechterhaltung billiger Personentarife unausbleiblich die Gütertarife vertheuert. Aber selbst trotz unserer billigen Personentarife ist die Belebung des Personenverkehrs eine keineswegs befriedigende.

Es mag ja zuzugeben sein, dass der Frachtenverkehr eher geeignet ist mit höheren Tarifsätzen belastet zu werden, als der Personenverkehr, denn letzterer empfindet hohe Tarife viel unmittelbarer als ersterer, und die grosse Masse der Bevölkerung, welche sich mehr und mehr daran gewöhnt, die Eisenbahnen als öffentliche, dem allgemeinen Wohle dienende Verkehrswege anzusehen, würde sich selbst und damit das allgemeine Interesse durch hohe Personentarife — ähnlich der Einwirkung der directen Steuern im Gegensatze zu den indirecten — empfindlicher geschädigt sehen, als durch hohe Gütertarife, aber ein derartiges Verhältniss darf nicht zu weit getrieben werden. Wir wollen dahin gestellt sein lassen, ob dieser Gesichtspunkt überhaupt berechtigt ist; jedenfalls werden in ärmeren Gegenden — und im Vergleiche zu unsern Nachbarn müssen wir unser ganzes Land hierzu rechnen — hohe Personentarife sehr schwer ertragen, sie führen unabänderlich zur Einschränkung des Personenverkehrs und damit auch nicht zu dem gewünschten Resultate. Aus diesen Betrachtungen dürfte sich ergeben, dass dasjenige Mittel, welches zur Behebung des beregten Uebelstandes am ein-

fachsten und durchschlagendsten erscheint und auf welches uns besonders auch ein Vergleich mit unsern Nachbarn hinzuweisen scheint, dass die Erhöhung der Personentarife ohne Weiteres nicht anwendbar ist; ja, dass es überhaupt wohl nicht, oder doch nicht so bald zu erreichen sein wird, dass auch bei uns der Personenverkehr einen seiner Bedeutung entsprechenden Theil zur Verzinsung des Anlagecapitals beiträgt. Aber unter allen Umständen muss das verlangt werden und zu erreichen sein, dass wenigstens die Selbstkosten reichlich gedeckt werden und dass auch über diese hochgegriffenen Selbstkosten hinaus ein wenn auch nur bescheidener Ueberschuss erzielt wird, um so den Personenverkehr auch finanziell selbstständiger und vom Güterverkehr unabhängiger wie bisher zu machen.

Bevor diejenigen Mittel besprochen werden, welche wohl in erster Linie geeignet sein können, dem angestrebten Ziele näher und näher zu kommen, sei beiläufig auch eines Umstandes gedacht, welcher unverkennbar die geringe Ertragsfähigkeit des Personenverkehrs in ziemlich erheblichem Masse mit verschuldet, nämlich der Gratisleistungen der Eisenbahnen für die Post, wie sie leider gesetzlich festgestellt sind. Es ist zu hoffen, dass, begünstigt durch die mehr und mehr um sich greifende Verstaatlichung der Eisenbahnen, das jetzige unnatürliche, um nicht zu sagen unsittliche, Verhältniss immer gebieterischer Lösung verlangt. Während unsere Zeit mit Macht dahin strebt, das Reich finanziell so vollkommen auszurüsten, dass es aus seinen Ueberschüssen mit voller Hand den Einzelstaaten in ihren Bedrängnissen Hülfe leisten kann, ist hier umgekehrt das Reichspostinstitut in seinen finanziellen Ergebnissen lediglich von den Gratisleistungen der Eisenbahnen, also der Einzelstaaten bezw. sogar einzelner Gesellschaften abhängig, so dass die thatsächlichen wirthschaftlichen Ergebnisse der verschiedenen Verkehrsbetriebe zum Schaden klarer Uebersicht aus dem Durcheinander nicht zu entwirren sind. Ja es zeigt sich sogar, dass die Post mit ihren billigen Packettarifen, welche sie nur in Folge der Gratisleistungen der Eisenbahnen aufrecht erhalten kann und mit welchen sie beinahe ausschliesslich auf den Personenverkehr und dessen Ertrag drückt, dem Eisenbahngüterverkehr, auf dem jetzt die ganze Last der Verzinsung des Anlagecapitals der Eisenbahnen ruht, Concurrenz macht. Doch dies nur beiläufig; sicherlich würde zwar eine Lösung dieser unnatürlichen und veralteten Verhältnisse die Ertragsfähigkeit des Personenverkehrs etwas bessern, aber die Hauptmittel zu gründlicher Kur müssen anderswo gesucht werden und sie sind auch schon in diesen Blättern wiederholt erwähnt worden; es sind hauptsächlich:

1. Hebung und Belebung des Localverkehrs.
2. Reduction der Classen und
3. Ausgleichung der unnatürlich hohen Differenz in den Tarifen für einfache und Retourbillets.

Wenn man einen Blick auf einen Fahrplan unserer grossen Durchgangsbahnen wirft, so sieht man in der Regel eine übergrosse Anzahl langgezogener Durchgangszüge, welche über das Bedürfniss des Durchgangsverkehrs entschieden weit hinausgehen und dem Localverkehr nur in unzureichendem Masse Rechnung tragen können. Denn naturgemäss liegt ein Zug in den Nachtstunden und in der vollen Mittagszeit für den Localverkehr unpassend, während bei Berücksichtigung des Durchgangsverkehrs die eine oder andere Gegend schlechterdings mit Nacht- oder Mittagszügen bedacht werden muss. Ist diese Gegend nun eine dichtbevölkerte, so muss ihr zu Liebe ein weiterer Zug construirt werden, der für sie günstiger liegt, und auch dieser wird wieder über Hunderte von Kilometern durchgeführt und mit allen möglichen und unmöglichen Anschlüssen ausgerüstet. Auf diese Weise wird nun in mehrfacher Hinsicht gegen die Interessen der Eisenbahnen und des Localverkehrs verstossen. Zunächst würde mancher Zug auf weiten, dünn bevölkerten Strecken ganz oder doch theilweise ausfallen können, wenn nicht die alte Tradition der Berücksichtigung des Durchgangsverkehrs seine Beibehaltung wollte; dann liesse sich der Localverkehr durch passend gelegene Züge, besonders auf kurzen Entfernungen, wesentlich stärken und beleben und schliesslich ist anzunehmen, dass sich derartige Localzüge, welche auf nicht zu weiten Strecken hin- und herfahren, mit besserer Wagen-, Personal- und Maschinenausnutzung betreiben lassen, als die langgestreckten Durchgangspersonenzüge. Dabei ist noch zu berücksichtigen, dass diese letzteren, in Folge der übertriebenen Rücksicht, welche bei ihrer Fahrplanconstruction auf die Anschlüsse fremder Bahnen genommen werden, auf gewissen Strecken ausserordentlich knapp bemessene, auf andern Strecken aber wieder überreichlich lange Fahrzeit erhalten, was auf alle Betriebsverhältnisse erschwerend und vertheuernd einwirkt. Der Durchgangsverkehr ist aber keineswegs so wichtig, dass er die jetzt beinahe allgemeine übertriebene Rücksichtsnahme verdient, er mag getrost auf die wirklichen Durchgangszüge verwiesen werden, auf die Schnell- etc. Züge, deren er sich ja auch thatsächlich vorzugsweise bedient, während die Personenzüge ihrem eigentlichen Zwecke: der Bedienung, Belebung und Förderung des Localverkehrs im Interesse des Volks nicht minder, wie der Eisenbahnen, zuzuführen sind.

Nach den statistischen Nachrichten des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen pro 1878 kommen auf den Binnenverkehr ca. 90 pCt. aller Eisenbahnreisenden Deutschlands. Nun kann man zwar Binnenverkehr nicht mit Localverkehr identificiren, aber immerhin ist der Localverkehr der wichtigste Theil des Binnenverkehrs und wenn der letztere schon jetzt etwa 90 pCt. der Reisenden und ca. 70 pCt. des Ertrages des Gesammtpersonenverkehrs ausmacht, obgleich so vielfach die Zuglage dem Localverkehre geradezu ungünstig ist, so ist wohl mit Sicherheit anzunehmen, dass günstige Zugverschiebungen, unter Belebung und Hebung des Localverkehrs, den Eisenbahnen vermehrte Einnahmen zuführen werden.

Es mag ja in früheren Zeiten die Concurrenz vielfach dazu gezwungen haben, dem Durchgangsverkehr mehr Rechnung zu tragen, als dem Localverkehr, indem man vor allen Dingen darnach trachtete, den finanziell relativ ergiebigeren Durchgangsverkehr, welcher eventuell auch auf Concurrenzrouten übergehen konnte, für die eigene Bahn festzuhalten, während man dem ursprünglich wenig entwickelten Localverkehr, der zudem auch in der Regel keine Concurrenzwege auf andern Bahnen aufsuchen konnte, nur geringe Bedeutung beimass. Inzwischen haben sich aber die Verhältnisse wesentlich geändert; nicht nur, dass der Localverkehr sich zu ansehnlicherer Bedeutung entwickelt hat, sondern es hört auch, theils als Frucht der Verstaatlichung der grossen Durchgangslinien, die unsinnige Concurrenzmacherei mehr und mehr auf, und da sich der Durchgangsverkehr überhaupt, oder doch in der Regel, der Eisenbahnen bedienen muss, so ist nicht zu befürchten, dass er für die Eisenbahnen verloren geht, wenn er auf eine etwas geringere Zugzahl verwiesen, oder dazu gezwungen wird, sich da und dort eine kleine Unannehmlichkeit des Umsteigens oder dergleichen mehr gefallen zu lassen, wenn er eigensinniger Weise die Personen- statt der Schnell- etc. Züge benutzt. Andererseits aber wird auf kurzen Entfernungen, im Localverkehr, die Eisenbahn durch alle möglichen andern Transportmittel, vom Schustersrappen bis zur Pferdebahn, aufs lebhafteste concurrenzirt und sie wird hier sehr häufig mit Leichtigkeit und sicherer Aussicht auf Erfolg diesen schlechtern und daher oft theurern Transportmitteln gegenüber treten können, wenn sie nur den Interessen des Localverkehrs die gebührende Rechnung trägt. Es ist also nicht zu befürchten, dass etwaige Zugverlegungen, welche zur Belebung des Localverkehrs nothwendig erscheinen, zu Einbussen von irgend welchem Belange am Durchgangsverkehr und damit an den Gesammteinnahmen führen werden.

Nehmen wir ein concretes Beispiel: Auf der Berlin-Kölner Route über Stendal - Hannover verkehren täglich 6 geschlossen durchgeführte Züge, wovon 2 mit I. und II Classe, einer mit den 3 ersten Wagenclassen — diese 3 Züge sind Schnellzüge etc. und vertheilen sich ziemlich gleichmässig über Tag- und Nachtzeiten, — sowie 3 mit allen 4 Classen ausgerüstet sind. Welcher Sorte von directem und Durchgangsverkehr sollen nun diese 3 Personenzüge mit allen 4 Wagenclassen dienen? Personen der 2 ersten Wagenclassen werden sich dieser Züge auf längern Strecken, also für den grössern directen und Durchgangsverkehr wohl unter keinen Umständen bedienen, wer III. Classe weit reisen und vom Fleck kommen will, gewiss auch nur ausnahmsweise, denn der Schnellzug befördert ihn zu keinem sehr erheblich theurern Preise bedeutend schneller; — und für das Publikum von kleinern Zwischenstationen bleibt auch bei Auflösung durchgehender Personenzüge in Localzüge die Möglichkeit des Uebergangs auf Schnellzüge gewahrt —; nun, so bleiben dann die Reisenden IV. Classe übrig, welche im Jahre 1879 im directen Berlin-Kölner Verkehr in einer Gesammtzahl von 11 166 Köpfen durchschnittlich pro Person auf Köln-Mindener Strecke 27,37 km durchfahren haben und mit dieser Leistung sicherlich keine 3 Züge rechtfertigen.

Diese 3 Züge sind aber auf weiten Strecken, sowohl im Osten, wie im Westen, für die Bedürfnisse des Localverkehrs absolut unbrauchbar, da sie in die tiefste Nachtzeit zu liegen kommen.

Verfasser ist durchaus kein Anhänger des Prinzips der gemischten Züge, aber jedenfalls sind diese auf kurze Strecken für die Bedürfnisse des Localverkehrs unter Umständen geeigneter, als jene langgestreckten Durchgangsbummelzüge, und wo man letztere ganz eingehen lassen kann, weil sie für die localen Bedürfnisse absolut werthlos sind, wird man häufig mit erheblich geringern Kosten durch Einlegung event. auch eines gemischten Zuges erhöhte Einnahmen erzielen können. (Schluss folgt.)

Ueber die Verstaatlichung der Kaiserin Elisabethbahn.

Der Gesetzentwurf, betreffend die Verstaatlichung der Kaiserin Elisabethbahn und Uebernahme des Betriebes, event. Einlösung der Bahn, ist am 22. d. Mts. dem Oesterreichischen Abgeordnetenhause behufs Annahme unterbreitet worden, und sprechen alle Anzeichen dafür, dass das Parlament seine Sanction hierzu ertheilen wird. Damit die Verstaatlichungsaction der Regierung in bedeutsamer Weise inaugurirt werden, denn das in

Rede stehende Object ist bekanntlich die wichtigste Exportlinie der Monarchie nach dem Westen und ist berufen, den Ausgangspunkt sowie den Hauptbestandtheil der zu creirenden grossen Oesterreichisch-Schweizerischen Transitbahn zu bilden.

Laut dem Gesetzentwurf sollen nach Annahme des auf die Verstaatlichung der Kaiserin Elisabethbahn bezüglichen Präliminarübereinkommens folgende Bahnen in staatlichen Betrieb vereinigt werden, nämlich:

die Kaiserin Elisabethbahn	942 km
„ Kronprinz Rudolfbahn	800 „
„ Staatsbahnlinie Tarvis-Pontafel	24,7 „
„ K. K. Niederösterreichischen Staatsbahnen	162,5 „
„ K. K. Staatsbahnlinie Braunau-Strasswalchen	37,4 „
zusammen	1 966,6 km

Diese Bahnlinien bilden einen zusammenhängenden Complex, der später durch folgende Bahnen eine Ergänzung erfahren soll:

die Arlbergbahn (Innsbruck-Bludenz)	137 km
„ Vorarlberger Eisenbahn	87,6 „

Damit wird ein Staatsbahnnetz von 2 191 km geschaffen werden, welches auch ohne die weiters eventuell vorzunehmenden Verstaatlichungen die Regierung in den Stand setzt, auf die westlichen Verkehrsrichtungen einen bestimmenden Einfluss zu üben. Der Motivenbericht giebt keine Anhaltspunkte bezüglich der weiteren Verstaatlichungspläne der Oesterr. Regierung.

In dem Momente als der Bau der Arlbergbahn beschlossen wurde, musste man auch daran denken, derselben die Attribute eines selbstständigen internationalen Verkehrsweges zu verschaffen, durch Verschmelzung mit einer grossen Oesterreichischen Anschlussbahn. Unter den dazu geeigneten Projecten nahm man zu dem rationellsten die Zuflucht, d. h. die künftige Staatslinie über den Arlberg sollte ihre Verlängerung bis an die Reichshauptstadt erhalten, was nur mittelst Ankaufs der Kaiserin Elisabethbahn möglich war. Vermöge des Ankaufes dieser Bahn für den Staat entfällt auch jedes Sonderinteresse, welches dieselbe, wenn sie in ihren jetzigen Verwaltungs- und Besitzverhältnissen belassen worden wäre, gehabt hätte und wird künftighin der Staat in der Lage sein, auf den Verkehr innerhalb der dabei in Betracht kommenden Gebiete Einfluss zu nehmen resp. nach besten Ermessen zu regeln. Um nun die ganze Verkehrsrichtung zu beherrschen, wird nach Verstaatlichung der Kaiserin Elisabethbahn noch die Südbahnstrecke Wörgl-Innsbruck zu diesem Zwecke dienstbar zu machen sein. So weit sich dies derzeit beurtheilen lässt, dürfte man das Auskunftsmittel in einem Betriebs-Péagevertrag suchen, der die tarifarische Unabhängigkeit für die genannte Theilstrecke bringen würde. Ausserdem ist es zweiffellos, dass auch die Verstaatlichung der Vorarlberger Eisenbahn bis zur Eröffnung der Arlberglinie durchgeführt sein wird, somit das angestrebte Ziel einer unabhängigen Linie bis an die Schweizer Einbruchsstationen resp. bis an den Bodensee zur Thatsache werden wird.

Die Verstaatlichung der Kaiserin Elisabethbahn bedeutet demnach einen bedeutungsvollen Wendepunkt in der praktischen Durchführung des Staatsbahnprincips in Oesterreich. Ob die so eingeleitete Action zur völligen practischen Durchführung der Staatsbahntheorie in Oesterreich führen wird, darüber kann man sich angesichts der jetzt schwankenden inneren politischen Situation kein Urtheil bilden.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Wien, 21. Februar 1881. (Localbahnproject und Ministerialerlass. Bosnathalbahn. Arlbergbahndebatte und Denkschrift. Communicationsministerium. Weibliche Bedienstete. Mürzzuschlag-Neuberg. Getreide- und Weintarife. Zustreifungsdienst. Elisabethbahnalmanach. Kaschau Oderberger Eisenbahn. Eisenbahnclub und Vortrag. Börsennotiz.)

Ueber die Begutachtung der Localbahnprojecte wurde folgender Erlass des Oesterreichischen Handelsministers den Landesstellen hinausgegeben: „Unter den zahlreichen Localbahnprojecten, bezüglich welcher im Vorjahre, insbesondere seit Erlassung des Localbahngesetzes vom 25. Mai 1880 die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten angesucht worden ist, befinden sich manche Linien, welche von vornherein nicht klar erkennen lassen, ob dieselben lediglich berechtigten localen Verkehrsbedürfnissen Rechnung tragen sollen, oder ob von den betreffenden Projectanten nicht vielmehr die Bildung von Concurrenzunternehmungen für bereits bestehende Eisenbahnverbindungen beabsichtigt wird. Da ich meinerseits durchaus nicht in der Lage wäre, Eisenbahnprojecte zu fördern, welche zwar die Bezeichnung von Localbahnen tragen, in der That aber nicht so sehr den Anforderungen des Localverkehrs entsprechen, als vielmehr die Concurrenzirung bestehender Eisenbahnlinien bezwecken, so erscheint es mir zur Hintanhaltung eines ungerechtfertigten Arbeits- und Geldaufwandes, sowie der mit derartigen Projecten stets verbundenen unliebsamen Agitationen in hohem Grade wünschenswerth, derartigen Concurrenzbestrebungen schon im Stadium der ersten Anregung entgegenzutreten, beziehungsweise die Vornahme technischer Vorarbeiten für solche Projecte überhaupt nicht zuzulassen. Die K. K. . . . wird demnach beauftragt, bei der Begutachtung neuer Localbahnprojecte, insbesondere solcher, welche sich nicht als Zweig- oder Flügelbahnen, sondern vielmehr als Verbindungsbahnen bestehender Hauptlinien darstellen, die bisher in der Regel erst in späteren Verhandlungsstadien, insbesondere bei der Tracenrevision erörterte Frage der eventuellen Concurrenzirung bestehender Eisenbahnlinien erforderlichenfalls nach der Einvernehmung der betheiligten Bahnverwaltungen unter Beachtung der vorstehend angedeuteten prinzipiellen Gesichtspunkte in eingehende Erwägung zu ziehen und nur solche Localbahnprojecte zu befürworten, welche in der bezeichneten Hinsicht zu begründeten Bedenken nicht Anlass geben.“ — Wie stark die Ueberfluthung mit Localbahnprojecten ist, zeigt dass für Wien allein zwei Londoner Unternehmern für 12 Zweig- und Verbindungslinien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten ertheilt wurde. Andererseits wird über unmotivirte Abweisungen solcher Gesuche geklagt, indem sich oft ohne alle Aufklärung der Anstände, welche zu beseitigen wären, nur auf § 3 al. 1 des Eisenbahnconcessionsgesetzes berufen wird. Diese Gesetzesstelle lautet: „Die Bewilligung zu den Vorarbeiten wird nur dann ertheilt, wenn weder in Bezug auf die Person, noch in Bezug auf die privatrechtlichen und öffentlichen Rücksichten dagegen ein Anstand obwaltet.“

Das Gesetz über den Ausbau der Bosnathalbahn von Zenica nach Sarajevo wurde publicirt. Bosnien und die Herzegowina erhalten ein Darlehen für die wirklichen Baukosten bis zum Maximalbetrage von 3 831 000 fl. Diese Bahn ist so schmalspurig zu bauen, dass deren Umgestaltung in eine normalspurige erfolgen könne; deshalb sind sämmtliche Kunstobjecte, wie Brücken, Tunnels etc., schon jetzt derart herzustellen, dann die Krümmungs- und Neigungsverhältnisse derart anzulegen, wie dies beim Bau einer normalspurigen Bahn nothwendig ist.

Im Budgetausschusse wurde über den Arlbergbahnbau vom Referenten bemerkt, dass es fraglich erscheine, ob die bei Vergebung der Arbeiten geforderte Caution entsprechend war, da sie nicht im Verhältnisse zu der sonst üblichen 10procentigen Caution stand. Bezüglich der Bausumme habe er zu bemerken, dass kaum der mit 6,5 Millionen präliminirte Betrag ganz zur Verwendung gelangen werde, da noch unverwendete Baucredite der Regierung zur Verfügung stehen, für welche wohl eine Verlängerung gewährt werden wird. Referent beantragt daher, statt 6,5 Millionen nur 5,5 Millionen einzustellen, mit welchen wohl die Regierung das Auskommen finden wird, was auch angenommen wurde. Ein Abgeordneter fragt den Regierungsvertreter, ob die Gerüchte sich bewahrheiten, welche von bedrohlichen Erscheinungen an der Westseite des Arlbergtunnels zu berichten wussten; es war sogar von dem Vorhandensein eines Rutschterrains die Rede. Der Regierungsvertreter und Director für die Staatseisenbahnbauten, Oberbaurath Lott, erwidert bezüglich der Einwendungen gegen die Cautionshöhe: Die Caution wurde so gering fixirt, um eine grössere Concurrenz für den Bau zu schaffen, da sonst nur allererste Capitalkräfte sich an der Concurrenz betheiligt hätten. Es haben sich nur zwei Concurrenten gemeldet, von denen eine Offerte wegen wesentlicher formeller Gebrechen zurückgewiesen werden musste; doch habe die geringere Caution die Wirkung gehabt, ein viel billigeres Angebot zu erzielen, dessen Differenz mindestens mit 2—3 Millionen zu beziffern ist. Ferner hat sich die Regierung nebst der geringeren Caution noch die volle Ingerenz auf die ganze Bauführung vorbehalten, und kommen auch alle Investitionen, Maschinen, Arbeitshäuser, Wasserleitungen u. s. w. in den Besitz der Regierung. Wie wichtig diese Bestimmung ist, hat sich bei der Gotthardbahn gezeigt, wo die Regierung trotz ihrer früheren Erkenntniss der Sachlage nicht in der Lage war, eine unrichtige Stollenführung zu verhindern und unvorhergesehene Nachtheile abzuwenden, und selbst dort erscheint die Caution bei Richtigstellung der Rechnung nicht viel höher. Bezüglich der Gerüchte über das Vorhandensein eines Rutschterrains am westlichen Eingange des Tunnels könne er aus eigener Anschauung — da er gleich nach Lautwerden jener Gerüchte sich an Ort und Stelle begab — constatiren, dass ein eigentliches Rutschterrain bei Langen nicht vorhanden sei. Wohl ist beim westlichen Eingang des Tunnels Schiefer nahezu senkrecht auf die Thalsohle vorhanden, welche von Bächen durchzogen ist, der etwas Wasser durchlässt. Dieses Verhältniss ist unangenehm, aber in keiner Weise bedrohlich oder ernstlich störend. Es verzögert mässig den Fortschritt und erfordert nur auf dieser Strecke die Einwölbung mit starkem Quaderbau. So absurd es klingen mag, so lehrt doch die Erfahrung, dass man im weichen Terrain viel langsamer vorwärts kommt, als im harten. Uebrigens wurden diese Verhältnisse auch vorausgesehen, wie die Bauvoranschläge beweisen. Wie übrigens die jetzigen Resultate zeigen, wird das bestimmte Mass von 3,1 m pro Tag doch eingehalten.

Eine Denkschrift über den Fortschritt der Projections- und Bauarbeiten der Arlbergbahn wurde vor einigen Tagen von der Direction für Eisenbahnbauten veröffentlicht. Die Denkschrift

erstreckt sich nach dem der „N. F. P." entnommenen Resumé auf die Zeit vom 15. Mai 1880, dem Tage, an welchem die Direction den Auftrag zur Einleitung des Baues erhielt, bis Ende December 1880. Zunächst werden die Voreinleitungen, hauptsächlich die Feststellung des Arbeitsprogrammes besprochen. Es ist bekannt, dass man die Theilstrecke Innsbruck-Landeck (72,8 km) am frühesten, im Herbste 1882, fertigstellen will; man hofft, damit unter Anderm auch für den Bau des Tunnels grosse Vortheile zu gewinnen. Die beiden Zufahrtstrecken Landeck-St. Anton und Langen-Bludenz (zusammen 53,5 km) sollen im Sommer 1884, der Tunnel im Herbste 1885 vollendet sein. Man beabsichtigt jedoch, sobald nur die Zufahrtstrecken in Betrieb gesetzt sind, den Verkehr zwischen den Stationen St. Anton und Langen auf der Arlbergstrasse per Axe zu vermitteln. Die Baudirection theilt weiter die Ergebnisse der Tracenrevision und Stationscommission mit. Hieran reiht sich der Bericht über den Stand der Projectirungsarbeiten, das sind insbesondere die ersten Feldarbeiten und die Vorarbeiten für die Grundeinlösung. Wir erfahren daraus, dass die Projectirungsarbeiten der Bauleitung Innsbruck zum Abschlusse gelangt sind, die der Bauleitung Bludenz aber einen langsameren Fortschritt nehmen. Uebergehend zu dem Berichte über die Inangriffnahme der Tunnelarbeiten, erwähnt die Direction des verunglückten Projectes, einen Seitenstollen bei Rautz zu bauen, und erklärt den „scheinbaren Misserfolg" damit, dass man zur Zeit, als das Project ausgearbeitet wurde, von der Voraussetzung ausging, dass die Durchschnittsleistung der Stollenbohrung nur 3 m pro Tag betragen werde. Man glaubte mit dem Seitenstollen 1 Jahr Bauzeit zu ersparen und um diesen Preis die Wassergefahr übernehmen zu können. Da man aber später die Ueberzeugung gewann, dass sich die Bohrfortschritte auf 3,3 m pro Tag heben lassen, entfiel die Nothwendigkeit, den Bau des Seitenstollens zu „riskiren". Die Denkschrift bespricht nun die Vorbereitungen für den Tunnelbaubetrieb, die Verwendung der Wasserkräfte und der Percussionsbohrmaschine auf der Ost-, wie der Brandt'schen Bohrmaschine auf der Westseite. Je nach den Erfahrungen mit den beiden letzteren Bohrsystemen wird später ausschliesslich das eine oder das andere derselben gewählt werden. Die Denkschrift bespricht sodann die Stollenbauten im Accordwege, sowie den Umfang und die Kosten der Installationen. Diese stellten sich bisher auf 631 000 fl.; für die spätere Vervollständigung ist der Maximalbetrag von 1 040 000 fl. präliminirt. In einer besonderen Tabelle wird die Verwendung der Arbeiter und Hilfsmittel statistisch dargestellt. Hieran wird folgende Bemerkung geknüpft: „Die in Verwendung gestandenen Arbeiter waren in überwiegender Zahl Südtyroler, welche eine vorzügliche Eignung für den Stollenbau besitzen, dann Tiroler, im Uebrigen aber Angehörige verschiedener Länder der Monarchie und nur ein kleiner Theil Ausländer, zumeist Italiener, die allenthalben für den Bahnbau schätzenswerthe Arbeitskräfte stellen". Ein längeres Capitel wird der Vergebung des Tunnelbaues im Wege der Concurrenzausschreibung gewidmet. Die Baudirection sucht den geringen Betrag der Caution zu rechtfertigen und stellt den Bauunternehmern Ceconi und Brüder Lapp ein glänzendes Zeugniss aus. Den Abschluss der Denkschrift bildet eine Schilderung der Baulichkeiten und Anlagen an den beiden Tunnelmündungen. Der Denkschrift sind mehrere tabellarische Ausweise, eine kleine Uebersichtskarte und das Längenprofil beigefügt

Für die Reorganisation des Königlich Ungarischen Communicationsministeriums sowie der Generalinspection für Eisenbahnen und Schifffahrt hat das „Amtsblatt" eine Anzahl Ernennungen publicirt. Seit geraumer Zeit ist im ganzen Communicationsministerium, sowie in der Generalinspection — nachdem Ministerialrath Langer und Ministerialrath Herich pensionirt wurden und Ministerialrath Ribáry derzeit als Präsident des Verwaltungsrathes der Ungarischen Staatsbahnen fungirt — kein einziger Ministerialrath in Amt gewesen. Der äusserst tüchtige Koloman v. Záborszky wurde zum Ministerialrath befördert. Ausserdem hat Se. Majestät auch einen Technischen Senat ernannt, als dessen Präsident Minister Ordody, als Vicepräsident Staatssecretär Hieronymi und als Leiter Ministerialrath Johann Nagy fungirt. Die für die Generalinspection neu eingeführte Instruction werden wir demnächst mittheilen.

Ueber die Ausdehnung, welche die Verwendung von Personen weiblichen Geschlechtes in den einzelnen Dienstzweigen auf den Oesterreichischen Eisenbahnen erfahren hat, wurden die Verwaltungen von den beiderseitigen Regierungen zur Nachweisung der Anzahl, Aufnahmsbedingungen und Entlohnung der während der letzten 10 Jahre 1871 bis 1880 im Telegraphen-, Bahnaufsichts- und sonstigen Dienste verwendeten Personen weiblichen Geschlechtes aufgefordert Dem Vernehmen nach soll diese Verwendung eine äusserst geringe sein.

Bei der Berathung der Budgetpost: „Mürzzuschlag-Neuberger Bahn" wurde hervorgehoben, dass es nothwendig sei, um das günstige Ergebniss dieser Bahn noch zu steigern, eine grössere Geschwindigkeit für deren Personenzüge anzuordnen, da dieselbe jetzt dem Bedürfnisse des Publikums nicht entspreche, und dass die Verlängerung dieser Linie über Mürzsteg nach Schrambach von der Regierung ins Auge zu fassen sei, da diese Bahn das gleich günstige Ergebniss liefern werde und im hohen Interesse des Publikums wie auch des Staates — als Privatbesitzers und aus strategischen Gründen — gelegen sei.

Eine periodische Ermässigung der Frachtsätze für Weizen, Mais und Mehl in vollen Wagenladungen ab verschiedenen Ungarischen Aufgabestationen nach der Schweiz liessen die Oesterreichisch-Ungarischen Bahnverwaltungen zur Begegnung der ausländischen Concurrenz eintreten, welche Frachtbegünstigungen im Wege der Refactie vorläufig bis Ende Juli l. J. in Giltigkeit bleiben sollen. Für die Erstellung eines directen Weintarifes von Ungarn nach Belgien ist wenig Aussicht, nachdem die Preussischen Staatsbahnen auch für den Fall, wenn ihnen aus diesem Verkehr für ihre Strecken normale Antheile zugeschieden würde, dem „Pester Lloyd" zufolge, erklärt haben sollen, diesem Tarife nicht beitreten zu können.

Die nach Wien einlangenden und von da abgehenden Frachtgüter werden meist von den Speditionsfirmen von der resp. zu der Bahn befördert. Die Inconvenienz dieser Einrichtung fühlen auch die Eisenbahnen, indem bei einem lebhaften Verkehre der verspätete Bezug der Waaren die Manipulation in den Magazinen wesentlich erschwert. Diese Nachtheile haben die Verwaltungen der in Wien einmündenden Eisenbahnen schon vor längerer Zeit veranlasst, die Frage aufzuwerfen, ob es nicht zweckmässig wäre, auch zur Zustreifung der Frachtgüter von und zur Bahn einen separaten Dienst einzurichten, wie derselbe bei den Eilgütern factisch geübt wird. Der § 59 des Betriebsreglements sichert den Eisenbahnen dieses Recht zu. Diese Einrichtung käme in erster Reihe dem Publikum zu statten, doch würde dadurch auch die Eisenbahn gewinnen, weil selbe ihre Magazine und ihr Magazinpersonal vermindern und die hierdurch gewonnenen Räumlichkeiten zu anderen Zwecken verwenden könnte. Durch die raschere Abstreifung würden sich zwar die Einnahmen an Lagerzins vermindern, doch wäre diese Verminderung nicht sehr bedeutend und könnte in dem mit den Unternehmern bezüglich der Zu- und Abstreifung zu schliessenden Vertrage auch irgend eine Art der Compensation festgestellt werden. In einer der letzten Sitzungen des Comités der Wiener Verbindungsbahn haben die Vertreter der in Wien einmündenden Bahnen die Einrichtung des fraglichen Dienstes im Principe gebilligt und wurde mit dem Studium dieses Gegenstandes und der Stellung geeigneter Anträge die Oesterreichische Staatseisenbahngesellschaft betraut. In Folge dessen hat die Verkehrsdirection dieser Gesellschaft diesen, auf den wichtigeren Deutschen Bahnen schon seit Jahren bestehenden Dienst studiren und auch einen Vertrag entwerfen lassen, welcher zum Zwecke der weiteren Beschlussfassung den betheiligten Bahnen übermittelt werden wird. Die wesentlichsten Punkte dieses Vertragsentwurfes sind folgende: 1. Zur Beseitigung aller seitens der Verfrächter zu stellenden Einwendungen wird die Zu- und Abstreifung der Frachtgüter im Licitationswege an diejenige Unternehmung vergeben, welche für das Publikum die günstigsten Bedingungen stellt und den Bahnen die grösste Garantie bietet. 2. Die Zu- und Abstreifung ist facultativ. Es wird ein abgesondertes Namensverzeichniss jener Bahnen zusammengestellt, welche avisirt zu werden wünschen, d. h., welche die Zu- und Abstreifung nicht in Anspruch nehmen wollen. 3. Die Zu- und Abstreifung beschränkt sich auf die Stückwaaren. Wagenladungsgüter bleiben deshalb ausgeschlossen, weil die Empfänger solcher Güter in der Regel eigene Fuhrwerke besitzen, übrigens aber auch in vielen Fällen die Auf- und Abladung solcher Güter die Partei selbst zu bewirken hat. 4. Die mit der Zu- und Abstreifung der Frachtgüter betraute Unternehmung hat eine den anlangenden Stückwaaren entsprechende Caution zu leisten. 5. Die Eisenbahn creditirt die auf den einlangenden Gütern haftenden Gebühren auf 48 Stunden. 6. Die festgestellten Gebühren sind sowohl für die anlangenden, als für die abzusendenden Güter giltig und dürfen nicht überschritten werden. 7. Die Eisenbahn erhält für ihre Bemühung und den bei dem Lagerzins erlittenen Verlust ca. 5 pCt. der Zu- oder Abstreifungsgebühr bei den Abgabsgütern.

Ein Almanach für das Personal der Kaiserin Elisabethbahn wird von der Direction dieser Bahn herausgegeben und ist für 1881 kürzlich erschienen. Derselbe enthält ein mit Aufschreibeblättern durchschossenes Kalendarium, die zum Handgebrauche im täglichen Leben und Verkehre dienenden Daten und Notizen, Mass-, Gewichts- und Münztabellen, Couponwerthe, Umrechnungstabellen verschiedener Art, ein Verzeichniss der erschienenen wichtigsten, auf das Personal und die Dienstorganisation bezughabenden Verordnungen, instructive Beiträge über Personal- und Avancementsverhältnisse seit dem Jahre 1874, Personalstatus und Rangliste der Beamten und Diener, die grundsätzlichen Bestimmungen der für die Eisenbahnbediensteten überhaupt und jene der Kaiserin Elisabethbahn insbesondere bestehenden Fonds, Humanitätsinstitute und Stiftungen und andere interessante Daten und Mittheilungen, ausserdem einen „Zur Wiegenepoche der Eisenbahnen" betitelten Aufsatz.

Die Kaschau-Oderberger Eisenbahn erzielte im abgelaufenen Jahre einen Betriebsüberschuss von beiläufig anderthalb Millionen

Gulden, d. i. um 20 pCt. mehr als im Vorjahre. Die Gesellschaft wird heuer zum erstenmale für die Oesterreichische Strecke auf die Staatsgarantie verzichten. Das günstige Ergebniss des Jahres 1880 ist theils die Folge des neuen Cartells, theils die Folge des erhöhten commerciellen Verkehrs.

Im Eisenbahnclub fand der Kampf zwischen Normal- und Schmalspur einen Nachhall, nachdem (wie bereits erwähnt) ein (Norwegischer) Ingenieur die Schmalspur in No. 6 der „Oesterr. Eisenbahnzeitung“ abfällig besprochen und darüber Ingenieur Büchelen interpellirt hatte, welcher dann (s. No. 14 S. 197 dieser Zeitung) für die Schmalspur eintrat. Das Redactionscomité beantwortete ganz correct diese Interpellation dahin, dass es nur auf die Tendenz des Blattes, nicht aber auf den erscheinenden Artikel Einfluss nehme, dessen Richtigkeit nicht prüfe und bereitwilligst allen fachlichen Entgegnungen Raum lasse. Hierauf hielt Oberingenieur Horoszkiewicz der Albrechtbahn einen instructiven Vortrag über einige Einrichtungen des öconomischen Betriebes auf Deutschen Eisenbahnen nach den von ihm selbst auf einer Studienreise gemachten Erfahrungen. Bedauerlicher Weise erlaubte sich ein Mitglied der Versammlung abfällige Bemerkungen über diesen Vortrag, u. A. auch, dass derselbe gar nichts Neues für Oesterreich enthielte (was übrigens unrichtig ist). Wir hätten gewünscht, dass dieser unberufene Kritiker etwas energischer in seine Schranken vom Clubpräsidenten zurückgewiesen worden wäre. Die Vortragenden dürfen nicht solchen Angriffen ausgesetzt werden; ihre Bereitwilligkeit, Vorträge zu halten, verdient vielmehr volle Anerkennung; die Kritik soll sachlich, aber nicht persönlich sein.

Die Hausse in Eisenbahneffecten hält an; der Capitalüberfluss des Auslandes sucht offenbar Anlagen; andererseits vergrössern sich die Chancen für die Einführung des Bimetallismus in den Goldwährungsländern, wodurch sich der Werth unserer auch fast stürmisch begehrten Silberprioritäten erhöht. Nordwestbahn hatte schon den Paricours überschritten; während ängstliche Gemüther oder vielleicht auch die Contremine wieder einen schwachen Rückgang der Nordbahn (2 295) veranlassten, steigen ihre kleinen Nachbarbahnen aus dem angeblichen Motive, dass deren Uebernahme den Preis der Privilegiumsverlängerung bilden soll.

Der elektrotechnische Verein

hielt am 22. d. Mts. unter dem Vorsitze des Ehrenpräsidenten, Herrn Staatssecretärs Dr. Stephan, seine zweite diesjährige, zahlreich besuchte Sitzung. Inzwischen ist, seit Abhaltung der Jahresversammlung, in der Februarnummer der „Elektrotechnischen Zeitschrift“, welche aus mehrfachen Gründen besonderes Interesse beanspruchen darf, — sie enthält z. B. einen sehr anregenden und belehrenden Vortrag des Directors der Berliner Sternwarte, Professors Dr. Förster, über die bei Erdströmen gemachten Beobachtungen und über die nahen Beziehungen, in denen dieselben zu den Nordlichtern stehen — der Bericht des Vorstandes über die Geschäftsthätigkeit des Vereins im verflossenen Jahre erschienen. Derselbe giebt ein erfreuliches Bild von der seitherigen Wirksamkeit und der Ausdehnung des elektrotechnischen Vereins. Wie wir den Mittheilungen des Präsidenten entnehmen, zählt der Verein gegenwärtig 1 525 Mitglieder, 322 hiesige und 1 203 auswärtige. 31, zum Theil aus weitester Ferne eingegangene neue Anmeldungen legen Zeugniss dafür ab, dass das dem Verein aus den verschiedensten Berufsclassen entgegengebrachte Interesse in stetem Wachsen begriffen ist — Nachdem der Vorsitzende den Inhalt einer von dem Director der Deutschen Seewarte in Hamburg, Professor Dr. Neumayer, übersandten Denkschrift über die Verhandlungen und die Ergebnisse der beiden ersten internationalen Polarconferenzen einer kurzen Besprechung unterzogen und den Zweck, sowie die Bedeutung dieser das höchste wissenschaftliche Interesse beanspruchenden Versammlungen näher beleuchtet hatte, machte derselbe die Mittheilung, dass seitens der Verlagsbuchhandlung von Julius Springer in Berlin dem Vereine ein Betrag von 1 000 *M.* zu dem Zwecke zur Verfügung gestellt worden sei, ein wissenschaftliches Thema aus dem Gebiete der Elektrotechnik stellen zu lassen und die beste Bearbeitung aus dem ausgesetzten Betrage zu honoriren. Demnächst hielt Herr von Hefner-Alteneck den angekündigten Vortrag über elektrische Wasserstandszeiger. Diese Apparate haben den Zweck, veränderliche Wasserstände auf grössere Entfernungen hin mittelst Zeigers und Zifferblattes in jedem Momente erkenntlich zu machen und beruhen auf einer synchronischen Bewegung durch elektrische Uebertragung, welche hier dadurch besonders erschwert wird, dass die ursprüngliche Bewegung nach beiden Richtungen vor sich geht. Der interessante Vortrag wurde durch anschauliche Darstellungen auf Wandtafeln und durch Vorzeigen der verschiedenen Wassermesser in Originalapparaten, worunter sich zwei neue bisher noch nicht veröffentlichte Systeme befanden, unterstützt. Nach Beendigung des Vortrages machte der bei der Einrichtung des Fernsprechbetriebes in Mülhausen i/Els. thätig gewesene Herr Telegraphensecretär Elsasser einige Mittheilungen über die Wirksamkeit der Fernsprechanstalten an genanntem Orte, welche Mittheilungen zur Zeit von um so grösserem Interesse sind, als gegenwärtig auch in Berlin und Hamburg die Herstellung der Fernsprechleitungen in flottem Gange ist, in ersterer Stadt der Betrieb sogar bereits begonnen hat und von der Reichstelegraphenverwaltung noch für andere Deutsche Städte derartige Einrichtungen in Aussicht genommen sind. Aus den Anführungen des Vortragenden entnehmen wir, dass in Mülhausen augenblicklich 68 Abonnenten sich der Fernsprechleitungen bedienen und dieselben fleissig benutzen, so dass auf dem Vermittelungsamte häufig an einem Tage in der Zeit von 8 Uhr Vormittags bis 9 Uhr Abends 200 und mehr Verbindungen ausgeführt werden; namentlich nach Eintreffen der Französischen Posten sollen die Apparate nicht einen Augenblick zur Ruhe kommen. Nach den vom Berichterstatter gemachten Angaben sind die in Betreff des Fernsprechbetriebes gehegten Erwartungen übertroffen worden; die Apparate functioniren ausgezeichnet; eine Uebertragung der Ströme aus einer Leitung in die andere ist, mit Ausnahme eines Specialfalles, wo man, um zum Grundwasser zu gelangen, einen 30 m tiefen Brunnen benutzen musste, bei trockenem Wetter niemals vorgekommen, und, wenn hier und da bei sehr feuchtem Wetter eine schwache Uebertragung sich bemerklich machte, so hat diese die Verständigung doch nie gehindert. Im Anschlusse hieran gab Herr Geh. Oberregierungsrath Elsasser einige Mittheilungen über den Stand der Fernsprechanlagen in Hamburg. Danach ist eine Hauptleitung, an welcher 10 Theilnehmer participiren, in der Ausführung begriffen; die anderen Leitungen seien projectirt, und die Eröffnung werde voraussichtlich Ende April stattfinden können. Nicht nur die anhaltende Kälte sei dem raschen Fortgange der Arbeiten hinderlich gewesen, sondern dieselben seien auch in Hamburg, weil jeder Hausbesitzer dort seinen eigenen Architecten und seinen eigenen Rechtsanwalt habe, die in der Regel erst zu Rathe gezogen worden wären, mit besonderen Weitläufigkeiten verbunden gewesen; während in Berlin, Dank dem Entgegenkommen aller einzelnen Besitzer, die Arbeiten sich glatt abgewickelt hätten.

Zum Schluss machte der zum Commissar der Pariser elektrotechnischen Ausstellung für das Deutsche Reich ernannte Geheime Oberregierungsrath Elsasser noch einige Mittheilungen in Bezug auf die Ausstellung, von denen wir hier nur anführen wollen, dass die Anmeldungen seitens der Aussteller, bezw. der Commissionen der einzelnen Länder bis spätestens Ende März in Paris sein müssen. Die hieran sich schliessende Besprechung der Frage bezüglich der Stellung des Elektrotechnischen Vereins zur Ausstellung führte zu dem Ergebniss, dass der Vereinsausschuss beauftragt wurde, die Frage einer näheren Prüfung und Erörterung zu unterziehen und demnächst dem Verein bestimmte Vorschläge, namentlich auch nach der Richtung zu unterbreiten, inwiefern der Verein als solcher sich an der Ausstellung und an dem Congress zu betheiligen haben werde.

Literatur.

Die über die neue Bearbeitung des **Kursbuches der Deutschen Reichspostverwaltung** in No. 10 dieses Blattes gegebene Anzeige schliesst mit der rückhaltlosen Anerkennung: „dass hier dem Publikum ein sowohl nach Form und Inhalt, als auch in typographischer Hinsicht vollendetes Verkehrsbuch geboten wird, das mit anderen, ähnlichen Zwecken dienenden Unternehmungen kaum verglichen werden kann“.

Dieser Anerkennung würden auch wir in vollstem Umfange uns anschliessen, wenn von dem Nutzen dieses Buches für den das ganze Eisenbahnnetz in allen seinen Maschen genau kennenden Fachmann gesprochen worden wäre. Wir können dies aber nicht, da vom „Publikum“ die Rede ist, indem nach genauer Prüfung des für Februar und März vorliegenden Kursbuches wir die Ueberzeugung gewonnen haben, dass der grossen Menge des Reisepublikums das Kursbuch in der neuen Gestalt weniger nützlich sein kann und zusagen wird, als in der alten.

Die Ursache hiervon liegt einzig und allein in dem Umstande, dass ohne langwieriges Studium der Uebersichtskarte und des Buches selbst es unmöglich ist, für eine grössere Tour die bequemste Route zu finden. Ohne Zuhülfenahme der Uebersichtskarte ist solche Orientirung, da es an einer irgend vollständigen Routen-Uebersicht fehlt*), überhaupt unmöglich, was schon insofern unzweckmässig ist, als es nicht Jedermanns Sache ist, zumal im Eisenbahncoupée, auf dieser Karte sich schnell zurecht zu finden. Hier könnte indessen schon eine wesentliche Erleichterung geschaffen werden, wenn die Unterscheidung der Eisenbahnen, auf welchen durchgehende Courierzugverbindungen eingerichtet sind, oder nicht, mit verschiedener Farbe (schwarz und blau, oder blau und roth) gegeben würde. Aber auch dies würde noch lange nicht den grossen Uebelstand aufheben, dass im Kursbuche selbst —, abgesehen von den wenigen am Schluss der drei

---

*) Eine solche alphabet. Routen-Uebersicht liesse sich sehr wohl mit dem alphabetischen Stationsverzeichniss zu einem Register vereinigen.

ersten Abtheilungen und auf S. 324 aufgeführten durchgehenden Reiseverbindungen — keine Routen angegeben sind.

Welche Schwierigkeiten hierdurch erwachsen, mögen die geehrten Leser selbst prüfen, indem sie untersuchen, wie viel Zeit sie nöthig haben um festzustellen, auf welchem Wege sie am billigsten, bequemsten und schnellsten z. B. von Karlsruhe nach Wien, von Stuttgart nach Dresden, von Hannover nach München gelangen können. In der bisherigen Gestalt trug das Kursbuch diesem Bedürfnisse einer erleichterten Uebersicht über die verschiedenen Reisewege in dem Abschnitte „Verzeichniss der Reisewege nebst Angabe der Billetpreise" wenigstens in Etwas Rechnung, und war letzteres Verzeichniss um so werthvoller, als vor jeder Linie die Dauer der Reise für den schnellsten Zug der betreffenden Route annähernd in Stunden angegeben war. Wurde dieses Verzeichniss noch um einige Relationen vermehrt und wurden gewisse Zeichen beigefügt, um anzudeuten, in welcher Route Schlafwagen laufen, ob der Zug Morgens, Mittags oder Abends abgeht, ob Mittagspause gemacht wird etc., so war das Buch auch für den ungeübten Reisenden vollkommen. Statt dessen ist ein solches Verzeichniss in das neue Kursbuch überhaupt nicht hinübergenommen worden. Allerdings sind auf Seite 716 die Preise der directen Billets von einigen Hauptstädten nach den bedeutendsten Orten Deutschlands angegeben. Da aber nur in den wenigsten Fällen zugefügt ist, für welche Route diese Angabe gilt — sie fehlt z. B. für Berlin, Aachen und Köln — auch nicht bemerkt ist, ob diese Preise diejenigen der billigsten Route sind, oder auf welche Seite des Fahrplantheiles des Kursbuches sie Bezug haben, so sind sie werthlos.

Die aus Vorstehendem sich ergebenden Ausstellungen sind aber auch vom Standpunkte des Reisepublikums aus die einzigen, die an dem sonst so trefflichen Werke gemacht werden können.

Sollte die Deutsche Reichspostverwaltung Anlass nehmen, diese Mängel zu beseitigen und eine vollständige „Uebersicht der Reisewege" mit eben der Liebe und Sorgfalt ausarbeiten lassen, wie die übrigen Theile des Kursbuches bearbeitet sind, so zweifeln auch wir nicht, dass sich fortan zu den alten Freunden dieses Buches noch zahlreiche neue gesellen werden, und dass dasselbe bald das Einzige sein dürfte, welches auf Deutschen Eisenbahnen in der Hand der Reisenden gesehen wird.*) Y.

---

*) Dem Vernehmen nach wird die vermisste (allerdings sehr wünschenswerthe) Uebersicht der directen Routen und Billetpreise vervollständigt und neu bearbeitet in der Sommer-Ausgabe des Kursbuches erscheinen. — Was die Eisenbahn-Uebersichtskarte des Kursbuches anlangt, so sind die durchgehenden Courierzugverbindungen auf derselben seit Jahren durch verstärkte Linien hervorgehoben, und ist anerkennend zu bemerken, dass diese instructive graphische Unterscheidung zuerst in dem Kursbuch der Reichspostverwaltung in Anwendung gebracht worden ist. Die Redaction.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Tarif-Bekanntmachungen.

I. Localtarife.

Alföld-Fiumaner Eisenbahn. Trajectverkehr über die Donau zwischen Gombos-Erdöd wurde am 18. Februar für Fracht- und Eilgüter unbeschränkt eröffnet.

Von den Personen befördernden Zügen werden blos die gemischten Tagzüge 5 und 6 trajectirt, während die gemischten Züge 9 und 10 bis auf Weiteres nicht trajectirt werden, bei diesen sonach auch keine Fahrkarten über die Donau ausgegeben werden und kein Gepäck aufgenommen wird. Budapest, den 18. Februar 1881. Die Betriebsdirection. (560)

K. K. priv. Eisenbahn Pilsen-Priesen (Komotau). Mit 1. März 1881 tritt **Nachtrag XI zum Reglement und zu den allgemeinen Tarifen** für Eilgüter und gewöhnliche Güter, gültig vom Tage der Betriebs-Eröffnung der Strecke Pilsen-Neuern (20. September 1879), in Kraft.

Dieser Tarifnachtrag enthält geänderte Frachtsätze für den Transport mineralischer Kohlen (Stein- und Braunkohlen), Coacs und Briquets.

Hierdurch werden die im Nachtrage IV und VI enthaltenen Frachtsätze für den Transport mineralischer Kohlen (Stein- und Braunkohlen), Coacs und Briquets aufgehoben.

Der neue Tarifnachtrag kann in den gesellschaftlichen Stationen und bei der Direction in Prag (Stadtpark 1570) II eingesehen und bezogen werden. Prag, am 13. Februar 1881. Die Direction der K. K. priv. Eisenbahn Pilsen-Priesen (Komotau). (590)

Am 1. März d. J. tritt zum **Local-Gütertarif** der Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahnstrecken der Nachtrag 13 in Kraft.

Derselbe enthält Ergänzungen der Tarifbestimmungen, Tarifsätze für die Haltestellen Wildpark und Prödel und Ausnahmefrachtsätze für Europäisches Holz.

Exemplare des Nachtrages sind zum Preise von 0,10 *M.* pro Stück bei den Expeditionen zu haben. Magdeburg, den 15. Februar 1881. Königliche Eisenbahn-Direction. (588)

Die im diesseitigen **Localtarife** für die Beförderung von **Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren** enthaltenen directen Frachtsätze zwischen Berlin, B.-D. Bahnhof und Leipzig, II.-S.-G. Bahnhof via Dobrilugk treten vom 5. April cr. ab ausser Kraft; vom gedachten Tage findet die directe Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren zwischen Berlin und Leipzig nur noch im Localverkehr der B.-A. Bahn statt. Berlin, den 21. Febr. 1881. Königliche Eisenbahn-Direction. (591)

II. Tarife für directe Verkehre mit besonderen Namen.

Berlin-Hannover-Oldenburgischer Verband. Am 1. März cr. tritt der Nachtrag 1 zum Tarif für die Beförderung von Leichen, Equipagen und anderen Fahrzeugen, sowie von lebenden Thieren im oben bezeichneten Verbande in Kraft.

Durch denselben werden directe Frachtsätze für Vieh excl. Pferde von und nach dem Städtischen Centralviehhof in Berlin eingeführt.

Exemplare des Nachtrages sind bei den Verbands-Expeditionen zum Preise von 0,10 *M.* käuflich zu haben. Magdeburg, 22. Februar 1881. Namens der Verbands-Verwaltungen, Königliche Eisenbahn-direction. (592)

Berlin-Hannover-Oldenburgischer Verband. Für Eisen des Specialtarifs II in Ladungen von mindestens 10 000 kg oder bei Zahlung der Fracht für dieses Quantum pro Wagen im Verkehre zwischen Osnabrück und Berlin (Lehrter und Potsdamer Bahnhof) kommt bis Ende dieses Jahres ein Ausnahmefrachtsatz von 1,29 *M.* pr. 100 kg zur Erhebung.

Für die vor Berlin (Lehrter Bahnhof) belegenen Stationen Spandau, Dallgow, Wustermark, Gr.-Behnitz, Buschow und Nennhausen findet der Ausnahmefrachtsatz gleichfalls Anwendung. Magdeburg, den 18. Februar 1881. Königliche Eisenbahn-direction. (593)

Deutsch-Oesterreichischer Eisenbahn-Verband. Mit 5. März l. J. wird zu den Tarifen Theil II und III für den Deutsch-Oesterreichischen Eisenbahn-Verbandverkehr ein Nachtrag V in Wirksamkeit treten, welcher die Einbeziehung neuer Stationen in den Verband, ermässigte Frachtsätze für Petroleum, Erweiterung des Ausnahmetarifs für Wolltransporte, Ausnahmetarife für den Transport von Kleie, landwirthschaftlichen Maschinen und Geräthen, für Chamotte-Retorten- und Weinsteintransporte und diverse Berichtigungen enthält. Exemplare erliegen bei den betheiligten Bahnverwaltungen und Stationen und können namentlich auch bei der Verkehrsdirection der Oesterreichischen Staatsbahn-Gesellschaft in Wien, I. Pestalozzigasse 8 bezogen werden.

Hannover-Rheinischer Verband. Zum Gütertarife vom 1. Juni 1878 ist der mit dem 1. März 1881 in Kraft tretende Nachtrag 8 herausgegeben, welcher Frachtsätze für die Haltestelle Meiderich, und Aufhebung der Eil- und Frachtstückgutsätze im Verkehr mit der Gutehoffnungshütte zum 15. April cr. enthält.

Exemplare des Nachtrags werden auf den Verbandsstationen verkäuflich abgelassen. Hannover, den 19. Februar 1881. Königliche Eisenbahndirection: Namens der Verbandsverwaltungen. (594)

Stettin-Schlesischer Verband. Im Verkehr von Belgard, Cöslin und Colberg nach Görlitz N.-M. E. und ohne Bahnhofsbezeichnung werden vom 1. März d. J. ab im rubricirten Verbande Gütersendungen aller Art zu den im Stettin-Märkisch-Sächsischen Verbandtarife vom 1. Juni 1879 für Station Görlitz B.-G. E. enthaltenen Frachtsätzen direct befördert. Breslau, den 17. Februar 1881. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn als geschäftsführende Verwaltung. (587)

Mit 10. März 1881 tritt für den Güterverkehr mit dem Elbeumschlagsplatze Hafen-Rosawitz (bei Bodenbach) der Dux-Bodenbacher Eisenbahn einerseits und den Stationen der Buschtěhrader, Dux-Bodenbacher, Pilsen-Priesener und Prag-Duxer Eisenbahn andererseits ein neuer **Uebernahmetarif** bis auf Weiteres, mindestens aber für die Elbeschifffahrts-Saison 1881 in Kraft, welcher directe Frachtsätze in Markwährung für die bezüglichen Relationen enthält.

Exemplare dieses Tarifes sind von den betheiligten Verwaltungen zu beziehen. Teplitz, im Februar 1881. Die Direction der K. K. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn im Namen der betheiligten Bahnen. (595)

III. Tarife für andere directe Verkehre.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit dem 1. März l. J. tritt der **II. Nachtrag** zum Tarif für die Beförderung von Gütern zwischen **Mannheim** und **Ludwigshafen einerseits** und den **Bodenseeuferstationen anderseits** — Ausnahmetaxen für Nutzholzsendungen enthaltend — in Kraft.

Exemplare des Nachtrags sind bei den Güterexpeditionen in Mannheim und Konstanz unentgeltlich zu erhalten. Karlsruhe, den 22. Februar 1881. Generaldirection. (597)

(Fortsetzung der offiz. Anzeigen S. 231).

No. 4. Jahrgang 1881. Berlin, am 28. Februar 1881.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Redaction bis zum 24. Februar incl gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2mal im Monat und ist als selbstständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Colli mit Buchstaben sign.:

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
1	A B H	2/4	3	Colli	Stahl in Stäben	138,5	1	Mainz, Zollhofexp.	Hess. Ludwigsb.	
2	AH	1011	1	Ballen	Caffee	81	2	Werdohl	Berg.-Märk.	
3	A K	48	1	"	?	97	3	Göttingen	Hannov. Staatsb.	bez. Borghorst-Hamburg
4	A K	840	2	Körbe	leer	6	4	Münster	"	
5	A K	8487	1	Bierfass	"	28	5	Essen	Köln-Minden	
6	AR	2	1	Kiste	"	4	6	Münster	Hannov. Staatsb.	
7	A St	5	1	Fass	"	5	7	"	"	
8	B	—	1	Pack	?	13	8	Frankfurt a/M.	K.E.D.Frankf. a/M.	bez. Helder und Arnheim
9	E C B	10	1	Kiste	leer	31	9	Münster	Hannov. Staatsb.	
10	B C	4358	1	Fass	leer	15	10	Magdeburg	Magdeb.-Halberst.	
11	B M	8328	1	Wagen	Kohlen und Schanzen	2200	11	Marten	Berg.-Märk.	
12	B S	16	1	Korb	leer	3	12	Münster	Hannov. Staatsb.	
13	B Z F	2557	1	Sack	Leinen	50	13	Speldorf	Reihnische	
14	C	—	1	Kiste	?	17	14	Frankfurt a/M.	K.E.D.Frankf. a/M.	
15	C J P	—	1	Pack	Säcke	32	15	Berlin	Magdeb.- Halberst.	
16	C S	9662	1	Kiste	Thermometer	25	16	Münster	Hannov. Staatsb.	
17	D	10	1	"	leer	13	17	Bremerhaven	"	
18	D G	133	1	Ballen	gefüllt	12	18	Mainz	Hess. Ludwigsb.	
19	E B	5586	1	Sack	?	70	19	Lauterbach	K.E.D.Frankf. a/M.	bez. Lauterbach
20	E B	8754	1	Kiste	leer	—	20	Nordhausen	Hannov. Staatsb.	
21	E B / S	1	1	"	"	7,5	21	Schladen	Braunschweig	
22	E D S	3625	1	"	Eisenwaaren	35	22	Opladen	Berg.-Märk.	
23	F	2	1	Stück	Guss	2	23	Wetzlar	Köln-Minden	
24	F B	26217	1	Kiste	leer	2	24	Münster	Hannov. Staatsb.	qu. Fass ist im Januar 1881 als leer gemeldet worden.
25	F L / G	420	1	Fass	Olein	190	25	Soest	"	
26	G B	14530	1	Kiste	leer	12	26	Münster	"	
27	G H	—	1	Stange	Eisen	46,5	27	Erkelenz	Berg.-Märk.	
28	G H	2575	1	Ballen	Caffee	12¾	28	Neustettin	K. E.-D. Bromberg	
29	G N E	599	1	—	Kette, 9½ m lang	—	29	Eberstadt	Main-Neckar	auf Wagen G.C.B. 2316.
30	G P	174	1	Ballen	Nessel	175	30	Gesecke	Hannov. Staatsb.	Lagert seit Mai 1880.
31	H	—	1	—	Feuertopf	11,5	31	Mülheim a/Ruhr	Berg.-Märk.	
32	H	—	2	Stück	eiserne Röhren	32	32	Bremen	Hannov. Staatsb.	
33	HH / J	82 / 137	1	Ballen	bw. Abfall	36	33	M.-Gladbach	Berg.-Märk.	
34	H L St	4	1	Sack	alte Säcke	9	34	Hamm	"	bez. G. Linz Friedrichsthal
35	H M	9	1	Ballen	?	10,5	35	Friedrichsthal	K.E.D.Frankf. a/M.	
36	H S L	—	1	Kiste	Stiele	78	36	Mittel (Barmen)	Rheinische	
37	H St / B	156	1	—	Kette nebst Freitel u. Anband	—	37	Braunschweig	Braunschweig	
38	J	—	1	Collo	Ofentheil	—	38	Münster	Hannov. Staatsb.	
39	J G	7285	1	Fass	Seife	29	39	Buckau	Magdeb.-Halberst.	bez.(Rh.B./Kirchhain)
40	J H H	681	1	Kiste	Metallwaaren	22	40	Frankfurt a/M.	K.E.D.Frankf. a/M.	
41	J S	13	2	Pack	Laufkörbe	12	41	Köln, Lagerhaus	Rheinische	überzählig seit December 1880
42	J W	3535	1	Kiste	leer	45	42	Bremen	Hannov. Staatsb.	
43	K B S	679	1	—	Decke	—	43	Mainz	Hess. Ludwigsb.	
44	K M H	—	6	Stäbe	Kupfer	40	44	Wanne	Köln-Minden	
45	L	117	1	Sack	Säcke	50	45	Netzthal	K. E.-D. Bromberg	
46	L H	337/38	2	"	Caffee	125	46	Northeim	Hannov. Staatsb.	bez. (Soden/Solingen)
47	L M	100	1	Korb	Kleider	25	47	Coblenz	K.E.D.Frankf. a/M.	
48	L W & C	5009	1	Fass	Cichorien	34	48	Bremen	Hannov. Staatsb.	
49	M	3	1	Korb	leer	3	49	Münster	"	
50	M	6670	1	Colli	Stahl	13,5	50	Königsberg	K. E.-D. Bromberg	
51	MF	7455	1	Kiste	leer	1	51	Münster	Hannov. Staatsb.	
52	M V	5297	1	"	"	1	52	"	"	bez.Holzwickede-Münster
53	N J	853	1	Ballen	?	120	53	"	"	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
54	{ P C R }	853/5	3	Sack	Saamen —	300	54	Dortmund	Rheinische	
55	R L	1	1	Ballen	? —	21	55	Bebra	K.E.D. Frankf.a/M.	
56	R Z	5	1	Kiste	? —	42	56	Leipzig	Magdeb.-Halberst.	
57	S B	¼	4	Ballen	Säcke —	96	57	Andernach	Rheinische	
58	S C	8256	1	„	? —	14,5	58	Soest	Hannov. Staatsb.	{ bezettelt Speldorf-Soest
59	S C	8257	1	„	? —	16	59	Soest	Hannov. Staatsb.	
60	S & C	33259	1	—	Velociped —	10	60	Harburg	Hannov. Staatsb.	
61	S H	3	1	Kiste	Butter —	100	61	Bremen	Hannov. Staatsb.	bez. Ellwangen
62	S H	2389	1	Sack	? —	51	62	Eschwege	K.E.-D.Frankf.a/M.	bez. Bebra
63	S & V	697	1	Kiste	Hummer in Blechbüchsen	23	63	Bremen	Hannov. Staatsb.	{ überzählig seit Ende Novbr. oder Anfang Decbr. 1880
64	V V	¼	4	Kisten	Glas —	360	64	Aachen	Rheinische	
65	W	85	1	Pack	Papier —	30	65	Arnhein	Niederl. Staatsb.	
66	W E	⅓	3	Colli	Maschinen —	270	66	Rotterdam	Niederl. Staatsb.	
67	W M	—	1	Käsekiste	leer —	2,5	67	Wolfenbüttel	Braunschweig	{ beschrieben Minden und Liege
68	W P	1569	1	Ballen	Leinen —	60	68	Aachen	Rheinische	
					B. Colli mit Adressen sign.					
69	{ Barbara Pirmann }	—	1	Schliesskorb	Kleider —	19	69	Frankfurt a. M.	{ Main-Weser. K.E.-D.Hannov. }	Gepäckstück
70	{ Bochum Hamm }	42	{ 1 1	— —	Helmschachtel — Holzkoffer — }	18	70	Hamm	Berg.-Märk.	
71	{ F. Becker Ludwigs-höhe Oppenheim }	—	1	Fass	leer —	7	71	Oppenheim	Hess. Ludwigsb.	
72	{ Gebr. R. Hamm }	56298	1	{ Holz-verschlag }	6 Puppenwagen —	7,5	72	Bremen	Hannov. Staatsb.	{ überzählig seit Decbr. 1880
72	{ J. A. Hinsch Korndampf-mühle in Hamburg }	—	1	Sack	{ 2 Blecheimer, 2 Petroleumkannen, 5 Blechnäpfe, 1 Nagelkasten, 1 Hammer, 1 Blechscheere, 1 Paar Holzschuhe und altes Tauwerk }	17	73	Hamburg	Köln-Minden	
74	{ J. H. S. und J. Haas Sohn Bordeaux }	4365	1	Fass	Wein oder Cognac —	123	74	Bremen	Hannov. Staatsb.	{ überzählig seit Decbr. 1880
75	{ J. Schütz Amsterdam }	—	1	„	Wein —	190	75	Aachen	Rheinische	
76	{ Koppener Dampf-Brauerei }	—	2	Fässchen	leer —	—	76	Breslau	Oberschlesische	
77	{ L Berlin }	6	1	Ballen	? —	16,5	77	Berlin	Magdeb.-Halberst.	
78	{ R H Neuenhaus b. Elberfeld }	188	1	Korb	Hämmer —	6,5	78	Elberfeld	Berg.-Märk.	
79	{ Singer Mfr. Co. N. Y Trade Mark }	—	2	Stück	Nähmaschinen —	68	79	Königshütte	Oberschlesische	{ von Zug 187 am 31/1, 81. Gepäckschein No. 30
80	{ Station Gand }	292	1	—	Leine (Plombirleine) —	—	80	Göttingen	K.E.-D.Frankf.a/M.	
					C. Colli mit Nummern sig.:					
81	—	35	1	—	klein. gusseisern. Maschinentheil	3	81	Magdeburg	Magdeb.-Halberst.	
82	—	25465	1	Wagen	Eisen —	1680	82	Groningen	Niederl. Staatsb.	
					D. Colli mit Figuren sign.:					
83	{ △ C V }	4650	1	Pack	Papier —	6	83	Groningen	Niederl. Staatsb.	
84	{ △ G. Cassel H. StB. }	7713	1	Kiste	? —	70	84	Berlin	Magdeb.-Halberst.	
85	{ △ G.S. }	160 163 182 190 }	4	Kisten	? —	282	85	Osnabrück	Hannov. Staatsb.	

LaufendeNr	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Kilo.	LaufendeNr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
86	W	8062	1	Kiste	Messingwaaren —	16	86	Hamburg	Köln-Minden	
87	θ	3728	1	Kiste	? —	13	87	Halberstadt	Magdeb.-Halberst.	
88	W	157	1	Ballen	? —	41,5	88	Soest	Hann. Staatsb.	
89	PureSpritsTerpentin JK	—	1	Fass	anscheinend Kienöl —	185	89	Billerbeck	Magdeb.-Halberst.	gefunden bei Bude 69 St. Ue.
					E. Colli ohne Signatur:					
90	—	—	1	Ballen	Watte —	18	90	Cassel	Hannov. Stsb.	qu. beiden Collis lagern seit Weihnachten 1880 als überzählige Postsendungen b. d. Kaiserl. Postamte in Cassel.
91	—	—	1	Korb	Käse —	23,5	91	Cassel	„	
92	—	—	1	—	eis. Brechstange —	8	92	Dortmund	Hann. Staatsb.	
93	—	—	1	—	Cementrinne —	—	93	Nordhausen	Hann. Staatsb.	
94	—	—	4	Colli	Eisen —	53	94	Köln Lagerhaus	Rheinische	
95	—	—	1	Collo	Maschinentheil —	8	95	M. Gladbach	Berg.-Märk	
96	—	—	2	Colli	Ofentheile —	—	96	Münster	Hann. Staatsb.	
97	—	—	1	altes Fass	leer —	8	97	Berlin	K. E. D. Bromberg	
98	—	—	1	—	eis. Haken —	3	98	Aachen M.	Berg.-Märk.	
99	—	—	1	—	lebendes Huhn —	—	99	Dortmund	Köln-Minden	
100	—	—	2	Kisten	leer —	2	100	Münster	Hannov. Staatsb.	
101	—	—	1	Koffer	gefüllt —	42	101	Bingen	Hess. Ludwigsb.	
102	—	—	2	—	Maschinenbolzen —	4	102	Holzwickede	Berg.-Märk.	
103	—	—	1	—	Ofenplatte —	11	103	Frankfurt a/M.	K.E.D. Frankf. a/M.	
104	—	—	2	Pack	Binsenstühle —	16	104	Elberfeld	Berg.-Märk.	
105	—	—	1	„	Eisendraht —	17,5	105	Deutzerfeld	Köln-Minden	
106	—	—	1	„	enth.: 1 Paar Hosen —	—	106	Breslau	Oberschlesische	inWagen 21890 O. S. lose vorgefund.
107	—	—	1	„	2 leere Körbe —	5	107	Münster	Hannov. Staatsb.	
108	—	—	1	„	3 leere Körbe —	20	108	Münster	Hannov. Staatsb.	
109	—	—	1	„	leere Säcke —	9	109	Dortmund	Berg.-Märk.	
110	—	—	1	Partie	Nusskohlen —	ca. 500	110	Deutzerfeld	Köln-Minden	
111	—	—	10	Petroleum-Fässer	leer —	300	111	Geestemünde	Hannov. Stsb.	bez. Hildesheim-Bremerhafen.
112	—	—	1	—	eisernes Rohr —	23	112	Bodenfelde	Hannov. Stsb.	Am 28. Jan. 1881 auf der Strecke Carlshafen-Bodenfelde gefunden.
113	—	—	2	Sack	Hafer —	—	113	Breslau	Oberschlesische	ausWagen 3840 O. S.
114	—	—	8	Stück	Bretter —	—	114	Breslau	Oberschlesische	ausWagen 6887 O. S.
115	—	—	1	Tonne	leer —	1	115	Münster	Hannov. Stsb.	

II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

LaufendeNr	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht Kilo	LaufendeNr	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	A S	1010	1	Fass	Inhalt unbekannt —	181	1	Görz	Südbahn	
2	F H	160/3	4	Bund	Stuhlrohr —	62	2	Kufstein		
3	L W	—	1	Kiste	Inhalt unbekannt —	16,5	3	Villach		
4	R H	30	1	Kiste	Inhalt unbekannt —	74	4	Kufstein		
5	Karl Hartmann in Bremen	—	1	Koffer	Inhalt unbekannt —	121	5	Kufstein		
6	—	7037	1	Kiste	Inhalt unbekannt —	153	6	Marburg		

Schluss d. Tarifbekanntmachungen.

Eisenbahndirectionsbezirk Frankfurt a. M. Der Gütertraject zwischen **Rüdesheim und Bingerbrück** ist seit dem 1. d. Mts. wieder eröffnet. Frankfurt a. M., im Februar 1881. Königliche Eisenbahn-Direction. (596)

2. Dividendenauszahlung.

In Folge Beschlusses der heute abgehaltenen General-Versammlung der Actionäre der **Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft** wird hiermit bekannt gegeben, dass die Superdividende pro 1880 auf 24 ℳ per Actie festgesetzt worden ist und mittelst des Coupons pro II. Semester 1880 vom 28. Februar ab bei dem Bankhause der Herren C. C. Cnopf & Sohn dahier in den Vormittagsstunden zwischen 9 und 12 Uhr erhoben werden kann. Nürnberg, den 23. Februar 1881. Das Directorium der Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft. Ley. Petz (598)

3. Submissionen.

K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Für die Lieferung von circa 1 480 t Bessemerstahlschienen, wovon circa 1 421 t nach eigenem Profil, circa 59 t aber nach dem Normalprofil der Königlich Ungarischen Staatsbahnen für Eisenschienen des leichteren Systems zu walzen sind, wird eine Offertverhandlung stattfinden.

Hierauf bezügliche, mit einem 50 Kr.-Stempel versehene Offerte sind bis 8. März l. J, 12 Uhr Mittags, bei unserem Secretariate, Széchenyigasse No. 2, in Budapest unter versiegeltem Couvert mit der Aufschrift „Offert zu Zahl 3251“ einzureichen.

Die betreffenden Lieferungsbedingnisse, Zeichnungen und Offertbedingungen können bei unserer Materialverwaltung eingesehen und von dort gegen Erlag von Einem Gulden Oe. W. bezogen werden. Budapest, im Februar 1881. Die General-direction. (Nachdruck wird nicht honorirt.)

Köln-Mindener Eisenbahn. Die Lieferung von 400 Stück vierrädrigen offenen Güterwagen zu 10 000 kg Tragfähigkeit soll in 4 Loosen zu 50 Wagen ohne Bremsen und in 4 Loosen zu 50 Wagen mit Bremsen im Wege der Submission vergeben werden. Zeichnungen und Bedingungen sind gegen Einsendung von 2 ℳ von unserem maschinentechnischen Bureau Köln, Ursulaplatz 6, zu beziehen und sind dort auch die Zeichnungen der Einzelconstructionen einzusehen.

Die Ablieferung der Wagen muss spätestens bis zum 1. October d. Js. erfolgen. Die Offerten mit Angabe etwaiger früherer Lieferungstermine sind mit der äusseren Bezeichnung „Submission auf Güterwagen" bis zum 7. März Abends an uns einzureichen und bleiben Submittenten bis zum 31. März an ihre Offerten gebunden.

Die Eröffnung der Offerten geschieht am 8. März cr., Vormittags 10 Uhr, in unserm Geschäftslocale hierselbst, Domhof 48, in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten. Köln, 15. Februar 1881. Königliche Direction. (558)

Privat-Anzeigen.

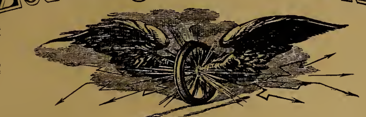
Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin SW. (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 17. 1881.

Die Zeitung erscheint
Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin SW., Kleinbeerenstr. 3.
Commissionär für den Buchhandel:
Adolph Refelshöfer,
Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Zeitung des Vereins



Beilagen zur Zeitung und
Privat-Inserate
wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei
von H. S. Hermann,
Berlin SW., Beuth-Strasse 8,
einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3000 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.
Einundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 4. März 1881.

Vertheilung der Betriebsausgaben der Deutschen Bahnen auf den Personen- und Güterverkehr,

nach der Vereinsstatistik pro 1878.

In nachstehender Tabelle sind für die grösseren Deutschen Bahnen die Columnen 90b, 108b, 200a, 140i und 152c der Statistik des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen pro 1878 zusammengestellt und ist danach die Vertheilung der Betriebsausgaben auf die Personenwagen- und Lastwagenachskilometer unter der Voraussetzung berechnet, dass mit Rücksicht auf die grössere Geschwindigkeit und die entsprechend grösseren Kosten des Personenverkehrs die durchschnittlichen Betriebsausgaben pro Personenwagenachskilometer doppelt so gross als pro Lastwagenachskilometer anzunehmen sind. Die Resultate einer solchen einfachen Berechnung können natürlich auf grosse Genauigkeit keinen Anspruch machen, aber dieselben entfernen sich in den meisten Fällen wahrscheinlich nicht weit von der Wahrheit und gestatten jedenfalls die Anstellung von Vergleichen zwischen der mehr oder weniger öconomischen Verwaltung und der Rentabilität des Personen- und Güterverkehrs der verschiedenen Deutschen Bahnen.

Die beiden letzten Columnen der nachstehenden Tabelle zeigen nämlich, auf die vorstehend beschriebene Berechnung gestützt, den Procentsatz, welchen die Betriebsausgabe pro Personen- und pro Lastwagenachskilometer von der bezüglichen Betriebseinnahme bildet. Die Postwagenachskilometer sind bei dieser Berechnung weder den Personen- noch den Lastwagenachskilometern hinzugerechnet, weil die Leistungen der Bahnen für die Post als eine auf dem ganzen Eisenbahnunternehmen ruhende Last anzusehen sind, deren Unkosten auf den Personen- und Güterverkehr in gleicher Weise wie die übrigen Betriebsausgaben zu vertheilen sind.

(Die hierher gehörige Tabelle befindet sich zu Anfang der S. 234.)

Ungewöhnlich niedrig stellen sich, wie leicht begreiflich ist, die durchschnittlichen Betriebskosten pro Wagenachskilometer auf denjenigen Bahnen, welche den grössten Massenverkehr pro Bahnkilometer und eine verhältnissmässig grosse durchschnittliche Transportweite für diesen Verkehr haben, insbesondere bei der Oberschlesischen, der Köln-Mindener und der Niederschlesisch-Märkischen Bahn. Am höchsten stellen sich die Ausgaben pro Achskilometer auf solchen Bahnen, die einen verhältnissmässig sehr geringen Verkehr pro Bahnkilometer oder eine sehr geringe durchschnittliche Transportweite haben, nämlich auf der Saarbrücker, der Vorpommerschen, der Oberhessischen, der Lübeck-Büchener und der Cöslin-Danziger Bahn. Dabei kommen, wenn es sich um eine Beurtheilung der Höhe der Betriebsausgaben handelt, noch manche besondere Umstände in Betracht, z. B. verursacht beim Güterverkehr der Transport von Vieh und Stückgütern weit höhere Ausgaben pro Achskilometer, als die Beförderung von geringwerthigen Massengütern.

Die Höhe der durchschnittlichen Betriebsausgaben pro Wagenachskilometer kommt aber, sobald es sich um die Rentabilität des Personen- und Güterverkehrs handelt, nur bezüglich ihres Verhältnisses zu der durchschnittlichen Einnahme pro Personen- und Lastwagenachskilometer in Betracht. Die beiden letzten Columnen der vorstehenden Tabelle zeigen nun, dass auf einigen Bahnen mit verhältnissmässig geringem Personenverkehr, nämlich auf der Oberlausitzer, der Oberhessischen und der Cöslin-Danziger Bahn die nach den obigen Voraussetzungen berechneten Betriebsausgaben für den Personenverkehr grösser sind, als die betreffenden Einnahmen, und dass auf der Vorpommerschen, der Berlin-Dresdener und sogar auf der frequenten Berlin-Hamburger Bahn die Einnahme aus dem Personenverkehr fast ganz von den bezüglichen Betriebsausgaben absorbirt wird.

Bei den meisten Bahnen zeigt sich die Rentabilität des Güterverkehrs weit günstiger, als die des Personenverkehrs. Am günstigsten ist die Rentabilität in beiden Verkehren auf der Oberschlesischen, der Rheinischen, der Köln-Mindener und der Rechte-Oderufer Eisenbahn. Am ungünstigsten ist die Rentabilität des Güterverkehrs auf der Oberlausitzer, der Cöslin-Danziger, der Halle-Sorau-Gubener, der Vorpommerschen, der Rhein-Nahe- und der Main-Weser Bahn. Die letztere zeigt überhaupt, trotz ihres grossen Personen- und Güterverkehrs, auffallend hohe Betriebsausgaben und eine auffallend ungünstige Rentabilität in beiden Verkehren. Ungewöhnlich günstig ist die Rentabilität des Güterverkehrs auf der Ostpreussischen Südbahn.

Die am Schluss der nachstehenden Tabelle aufgeführten Durchschnittszahlen zeigen, dass sämmtliche zum Verein der Deutschen Eisenbahnverwaltungen gehörigen Bahnen zusammengefasst im Durchschnitt höhere Betriebsausgaben pro Wagenachskilometer und trotzdem eine bessere Rentabilität im Personen- und Güterverkehr, als die Deutschen Bahnen allein, ergeben. Dieses deutet an, dass die Tarife auf den Deutschen Bahnen ungewöhnlich niedrig sind oder die Ausnutzung der Wagen mangelhaft ist.

Col. der Vereinsstatistik	90 b	108 b	200 a	140 i	152 c				
Bahn	Personenwagenachskm pro Bahnkm	Lastwagenachskm pro Bahnkm	Betriebsausgabe pro Bahnkm *M.*	Einnahme vom Pers.-verkehr pro Person.-wagenachskm ₰	Einnahme vom Güterverkehr pro Lastwagenachskm ₰	Betriebsausgabe pro Personenwagenachskm ₰	Betriebsausgabe pro Lastwagenachskm ₰	Betriebsausgabe in Procenten der Einnahme: Person.-verkehr	Betriebsausgabe in Procenten der Einnahme: Güterverkehr
I. Staatsbahnen.									
Badische Staatsbahn	45 318	149 624	13 893	19,0	9,1	11,6	5,8	61	64
Bayerische Staatsbahn	38 169	154 884	11 370	15,0	8,6	9,8	4,9	65	57
Main-Neckarbahn	138 245	261 949	32 686	15,5	8,7	12,2	6,1	79	70
Oberhessische Bahn	18 103	31 088	4 914	13,6	8,8	14,6	7,3	107	73
Oldenburgische Bahn	23 941	63 700	5 987	18,3	9,2	10,8	5,4	59	59
Sächsische Staatsbahn	70 637	240 363	18 603	12,7	9,1	9,8	4,9	77	54
Elsass-Lothringische Bahn	40 515	215 132	16 547	17,5	9,0	11,2	5,6	64	62
Frankfurt-Bebraer Bahn	44 355	234 597	17 738	17,9	8,5	11,0	5,5	61	64
Hannoversche Bahn	65 016	294 154	20 681	16,1	8,4	9,8	4,9	61	58
Main-Weserbahn	80 563	236 483	26 164	15,7	8,9	13,2	6,6	84	74
Nassauische Bahn	66 957	136 014	16 145	14,5	8,7	12,2	6,1	84	70
Niederschlesisch-Märkische Bahn	58 291	410 554	21 486	14,2	7,1	8,2	4,1	57	58
Preussische Ostbahn	44 829	147 177	11 959	15,1	9,1	10,0	5,0	66	55
Saarbrücker Bahn	37 083	211 581	23 352	18,2	13,5	16,4	8,2	90	61
Westfälische Bahn	30 681	230 276	13 992	12,0	6,9	9,6	4,8	80	70
Württembergische Bahn	45 975	111 027	10 514	15,1	11,1	10,4	5,2	69	47
II. Privatbahnen:									
a) mit Staatsbetrieb.									
Bergisch-Märkische	60 915	352 363	23 136	15,5	9,8	9,8	4,9	63	50
Halle-Sorau-Gubener	26 792	186 953	14 239	14,3	7,8	12,2	6,1	85	78
Stargard-Colberger	31 587	95 868	8 118	17,4	8,6	10,2	5,1	59	59
Köslin-Danziger	30 619	49 994	7 224	13,2	8,3	13,8	6,9	105	83
Oberschlesische	47 188	737 347	25 943	17,0	7,9	6,2	3,1	36	39
Breslau-Posen-Glogau	33 510	315 445	16 384	17,6	6,9	8,6	4,3	49	62
Posen-Thorn-Bromberg	28 366	153 873	9 345	14,7	8,0	8,8	4,4	60	55
Breslau-Mittelwalde	30 180	107 586	8 522	15,4	9,0	10,2	5,1	66	57
Wilhelmsbahn	26 471	143 303	9 296	10,7	9,2	9,4	4,7	88	51
Stargard-Posener	28 815	176 248	11 314	12,7	7,7	9,6	4,8	76	62
Berlin-Dresdener	37 842	100 999	10 317	12,9	8,3	11,6	5,8	90	70
Rhein-Nahebahn	37 227	208 728	18 533	22,2	8,6	13,2	6,6	59	77
b) unter Privatverwaltung.									
Altona-Kieler	40 934	109 590	11 860	22,0	11,0	12,4	6,2	56	56
Schleswigsche	25 606	76 621	7 216	17,1	8,8	11,2	5,6	65	64
Berlin-Anhaltische	62 466	227 742	21 492	18,3	8,8	12,2	6,1	67	69
Oberlausitzer	15 683	53 993	4 691	8,2	6,2	11,0	5,5	134	89
Berlin-Görlitzer	29 852	142 746	10 952	14,5	8,5	10,0	5,0	69	59
Berlin-Hamburger	70 599	301 006	24 648	11,7	9,1	11,2	5,6	96	62
Berlin-Potsdam-Magdeburger	108 441	264 825	21 888	16,8	9,7	9,0	4,5	54	46
Berlin-Stettiner	55 621	159 628	16 605	18,0	10,9	12,2	6,1	68	56
Vorpommersche	36 647	55 552	9 953	15,6	10,1	15,4	7,7	99	76
Braunschweigische	46 713	259 260	17 849	14,8	8,2	10,2	5,1	69	62
Breslau-Schweidnitz-Freiburger	25 701	129 163	8 897	18,7	10,1	9,8	4,9	52	48
Cottbus-Grossenhainer	17 217	93 074	6 765	14,0	9,0	10,6	5,3	76	59
Hessische Ludwigsbahn	43 777	148 637	12 970	19,4	9,3	11,0	5,5	57	59
Köln-Mindener	56 031	411 432	18 579	16,8	7,9	7,0	3,5	42	44
Lübeck Büchener	47 673	137 189	16 878	18,9	14,9	14,6	7,3	77	49
Märkisch-Posener	24 821	75 028	7 254	14,9	10,8	11,6	5,8	78	54
Magdeburg-Halberstädter	51 248	216 254	14 322	17,5	9,5	9,0	4,5	51	47
Hannover-Altenbekener	26 313	211 734	13 818	14,2	7,4	10,4	5,2	73	70
Mecklenburgische Friedrich-Franzbahn	32 394	69 528	7 012	17,9	10,5	10,4	5,2	58	50
Ostpreussische Südbahn	26 832	158 249	10 988	14,7	13,4	10,4	5,2	71	37
Pfälzische Bahnen	36 041	170 034	13 490	14,7	8,6	11,2	5,6	76	65
Posen-Creuzburger	11 636	57 221	4 088	16,6	9,5	10,2	5,1	61	54
Rechte Oderuferbahn	20 030	241 849	12 232	19,9	9,5	8,6	4,3	43	45
Rheinische Bahn	53 407	244 106	15 380	21,1	10,4	8,8	4,4	42	42
Thüringische Bahn	56 791	240 247	17 215	19,8	9,0	9,8	4,9	49	54
Werrabahn	23 510	89 319	8 874	19,6	11,4	13,0	6,5	66	57
Im Durchschnitt:									
Deutsche Bahnen	45 218	200 958	14 168	16,0	8,9	9,8	4,9	61	55
Oesterreichisch-Ungarische Bahnen	26 508	140 220	11 537	18,5	14,3	12,0	6,0	65	42
Andere Vereinsbahnen	40077	137 291	12 592	23,6	9,7	11,6	5,8	49	60
Sämmtliche Vereinsbahnen	38 518	175 560	13 131	17,2	9,9	10,4	5,2	60	51

Zur Frage der Rentabilität des Personenverkehrs.

(Schluss.)

Werfen wir zur zahlenmässigen Erläuterung des soeben Gesagten noch einen Blick auf die Statistik. Leider giebt die Statistik des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen kein zuverlässiges Mittel an die Hand, den Localverkehr vom directen und Durchgangsverkehr getrennt nach seinem Werthe abzumessen, wohl aber können wir dies aus den Geschäftsberichten einzelner Bahnverwaltungen thun und wir wählen hier das Jahr 1879 der Köln-Mindener Eisenbahn, die insofern hierzu besonders geeignet ist, als sie einen sehr starken directen und Durchgangsverkehr besitzt, so dass jedenfalls diese Verkehrsgattungen bei der Vorführung der Zahlen dieser Eisenbahn nicht zu kurz kommen werden.

Es sind nun durchschnittlich von jeder Person an Kilometern durchfahren:

	in Expresszügen	in Courierzügen	in Schnellzügen	in sonstigen Personen- etc. Zügen	im Binnenverkehr	Ueberhaupt
Classe I	175,49	202,95	148,37	50,52	64,25	112,77
II	133,55	127,37	94,17	33,97	42,89	56,16
III	75,75	—	53,96	25,12	26,26	27,57
IV	—	—	—	27,77	28,16	27,77
Durchschnittl.:	146,32	137,15	74,25	28,79	30,16	33,79

Hierzu ist zu bemerken, dass während des Jahres 1879 die Expresszüge II. Classe erhielten und dafür die III. Classe in denselben, welche früher neben der I. Classe für Diener etc. mitgeführt wurde, wegfiel, so dass die Zahlen für die Expresszüge nicht als ganz normale, den jetzigen Verhältnissen entsprechende, angesehen werden können. Immerhin ändert dies aber nichts Wesentliches an dem Gesammtresultate, welches folgendermassen zusammenzufassen ist:

Die durchschnittliche Reisewegelänge ist in den Personen- etc. Zügen geringer, als die des Binnenverkehrs, es wird also ein Theil des Binnenverkehrs, wie dies auch sofort einleuchtend ist, von den schnellfahrenden Zügen bewältigt. Die durchschnittlichen Wegelängen, welche von den Personenzugsreisenden zurückgelegt wurden, sind so geringfügig, dass sie durchaus in die Kategorie des Localverkehrs gehören, während andererseits die Personenzüge an dem directen und Durchgangsverkehre nur sehr beschränkten Antheil haben. Diese Verhältnisse sind noch aus der nachfolgenden Zahlenreibe näher zu beleuchten.

Es betrugen die Personenzahl, der durchfahrene Weg und der Ertrag bei der oben genannten Bahn bei der Beförderung auf Billets mit:

	erhöhtem Preis (Schnellzugsbillets)			gewöhnlichem Preis für die Einzelreise				ermässigtem Preis für Hin- und Rückfahrt sowie für Rundreisen		
	I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.	I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.	IV. Cl.	I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.
Col.	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
Personenzahl	36 033	175 056	117 068	32 578	326 613	892 536	2 716 641	24 974	463 762	1 569 802
davon kommen auf Binnenverkehr	7 248	54 954	59 855	20 696	263 162	795 135	2 644 392	22 680	443 154	1 535 038
oder Procent	20,1	31,4	53,7	63,5	80,6	89,1	97,3	90,8	95,5	98,0
Ein Reisender legte durchschnittlich Kilometer zurück	208,44	149,61	77,17	64,61	43,04	32,87	27,77	37,56	30,13	20,87
und der Ertrag belief sich auf Mark	678 173	1 795 450	448 088	168 916	860 228	1 247 578	1 915 466	63 559	678 048	1 110 826
davon im Binnenverkehr	143 466	629 946	261 228	82 108	643 376	1 066 317	1 872 417	47 246	606 267	1 075 679
oder Procent	21,2	35	58,4	48,6	74,8	85,5	97,7	74,2	89,4	96,8
Der Ertrag vertheilt sich nach Procenten der Gesammtpersoneneinnahme	7,38	19,54	4,88	1,84	9,36	13,57	20,84	0,69	7,38	12,09
resp. nach Procenten der Preisgattungen	23,2	61,4	15,4	4,0	20,5	29,8	45,7	3,4	36,6	60,0
	Sa. = 100			Sa. = 100				Sa. = 100		
Der specifische Verkehr vertheilt sich nach Procenten zur Gesammtheit	3,44	11,82	4,08	0,95	6,35	13,20	34,06	0,42	6,31	14,79
resp. nach Procenten der einzelnen Preisgattungen	17,8	61,1	21,1	1,7	11,6	24,3	62,4	2,0	29,3	68,7
	Sa. = 100			Sa. = 100				Sa. = 100		

Aus dieser Tabelle geht hervor, dass der Binnenverkehr einen nicht unerheblichen Theil auch des Schnellzugsverkehrs bildet und dass, da die Procentsätze des Ertrags hier höhere sind, als die der Frequenz, dieser Theil des Binnenverkehrs längere Strecken zurücklegt, als durchschnittlich im Schnellzugsverkehr überhaupt zurückgelegt werden. Es ist daher wohl anzunehmen, dass der weitaus bedeutendste Theil desjenigen Binnenverkehrs, welcher sich über weite Strecken der langgezogenen Linien hinzieht, d. h. also eines Binnenverkehrs, welcher der Natur der Sache nach eben wegen dieser weiten Wege eigentlich in die Kategorie des directen und Durchgangsverkehrs gehört, sich der Schnell- etc. Züge bedient. Der übrig bleibende Binnenverkehr, welcher den weitaus überwiegenden Theil der Frequenz und des Ertrags der gewöhnlichen Personenzüge (Col. 4—10) bildet, legt geringere Wege zurück, als sonst durchschnittlich innerhalb der betreff. Verkehrs- und Preisgattungen zurückgelegt werden, denn die procentualen Ertragssätze sind geringer, als die der Frequenz. Es ist also allem Anscheine nach beinahe ausschliesslich Localverkehr, welcher hier zur Geltung kommt. Aber selbst noch ein Theil der in den Col. 4—10 verbleibenden Differenzzahlen, zwischen Gesammtsumme und Binnenverkehrs-Theilsumme, — welche Differenz überhaupt an sich nicht von grossem Belang ist, — dürften ihrer Natur nach, trotz des Uebergangs auf fremde Bahnen, dem Localverkehr zuzuweisen sein. Von den Differenzbeträgen der Col. 7—10 sind vorab die auf den Verkehr mit Rundreisebillets entfallenden Summen abzuziehen, die selbstredend dem directen und Durchgangsverkehr zuzutheilen sind, und sich wohl auch vorzugsweise den Col. 1—3 zugesellen hätten, da die betr. Passagiere vermuthlich in überwiegender Zahl mit schnell fahrenden Zügen befördert worden sind. Was dann noch verbleibt, ist geringfügig genug, aber selbst diese unbedeutenden Reste sind immer noch theilweise dem Localverkehr zuzutheilen.

So haben z. B. 11 166 Reisende IV. Classe im Berlin-Kölner Verkehr pro Person im Durchschnitt 0,78 ℳ eingebracht resp. wie bereits oben erwähnt pro Person 27,37 km durchfahren. Ebenso haben im Verkehr mit der Bergisch-Märkischen Bahn 4 489 Personen in II. Classe durchschnittlich pro Person 2,22 ℳ, sowie 11 251 Personen III. Classe 1,29 ℳ an Ertrag geliefert, gegen 5 269 Personen II. Classe und 2 608 Personen III. Classe, welche in demselben Verkehr in Schnell- etc. Zügen 14,19 ℳ resp. 6,68 ℳ durchschnittlich pro Person bezahlt haben und gegen Gesammtdurchschnittssätze von 2,63 ℳ und 1,02 für eine Person auf Einzelbillets in II. resp. III. Wagenclasse.

Ferner ist aber noch zu berücksichtigen, dass in den Col. 4—6 auch noch jene Zahlen enthalten sind, die sich überall da ergeben, wo entweder auf längeren Linien keine Schnellzüge verkehren, oder trotz vorhandener Schnellzüge keine Schnellzugsbillets eingeführt sind, oder wo Personenzüge als Zwischenglieder von durchgehenden Schnellzugsverbindungen bestehen. Solche Verhältnisse liegen aber thatsächlich besonders zwischen Giessen und Wetzlar und zwischen Oberhausen und Emmerich vor und es müssten daher die betr. Zahlen von den Col. 4—6 abgesetzt und den Col. 1—3 zugesetzt werden. Z. B. sind im Verkehr mit der Niederländischen Rheinbahn auf gewöhnliche Einzelpreise befördert worden in

	I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.
Personen	3 613	9 377	4 138
mit einem Ertrage von Mark	34 697,30	61 169,19	15 242,38,

welche Summen, zwar nicht den Billetsorten nach, wohl aber entsprechend den thatsächlichen Verhältnissen, eher den Col. 1—3 als den Col. 4—6 zuzutheilen wären.

Aus alledem ergiebt sich, dass der Verkehr in den gewöhnlichen Personenzügen vorzugsweise Localverkehr ist und dass es daher berechtigt und im allseitigen Interesse wünschenswerth sein dürfte, dieser Verkehrsart, besonders auch auf den langgestreckten Durchgangslinien mit stark entwickeltem Schnellzugs-Durchgangsverkehr, mehr Berücksichtigung zu schenken, als bisher ziemlich allgemein üblich ist. Selbstverständlich liegen hier die Verhältnisse wohl bei den meisten Bahnen in mehr oder minder ausgeprägter Weise eigenartig und dieser Eigenart ist vor allen Dingen Rechnung zu tragen. Immerhin scheint es aber, dass der Localverkehr vieler Orts wesentlich belebt und dadurch das finanzielle Ergebniss des Personenverkehrs nicht minder verbessert werden könnte, wie die Lage der Bevölkerung der betr. Eisenbahnstationen, ohne den Durchgangsverkehr irgendwie zu schädigen, wenn ersterem etwas mehr und letzterem etwas weniger Rechnung getragen würde.

Im Jahre 1878 betrug auf den Deutschen Eisenbahnen in:

		I. Cl.	II. Cl.	III Cl.	IV. Cl.
der specifische Verkehr pro Personenkilometer	pCt.	3	20	46	21
und der Ertrag	„	6	30	48	13

Hieraus ergiebt sich die geringfügige Frequenz und der geringe Ertrag der I. Classe, während unter Berücksichtigung des Umstandes, dass viele und grosse Bahnen keine IV. Classe besitzen, das Ergebniss der IV. Classe nicht als ein sehr ungünstiges hingestellt werden kann. Es wäre aber falsch, wollte man aus obigen Zahlen ohne Weiteres die Nützlichkeit der Entfernung der I. Wagenclasse aus allen Zügen ableiten. Allerdings scheint es am einfachsten und richtigsten, unter Erhebung unserer jetzigen II., der I. unserer ausländischen Nachbarn ziemlich gleichwerthigen, Wagenclasse zur I., zum dreiclassigen System überzugehen; aber eine derartige radicale Umwälzung würde doch wohl auf zu grosse Schwierigkeiten stossen und der Erfolg wäre insofern zweifelhaft, als die nicht unerheblichen Erträge aus der I. Classe im wirklichen Durchgangs- und internationalen Verkehr den Eisenbahnen theilweise entgingen, ohne die Selbstkosten der Schnellzüge wesentlich zu verringern.

Schon aus der obigen Tabelle 2 geht hervor, dass die I. Classe im Schnellzugsverkehr mit 7,38 pCt. des Gesammtertrags resp. 23,2 pCt. des betr. Preisgattungsertrages keine unbedeutende Rolle einnimmt, so dass deren einfache Beseitigung bei dieser Verkehrsart unberechtigt wäre.

Noch günstiger gestaltet sich aber das Verhältniss der I. zu den andern Classen, wenn man die einzelnen Züge trennt. Der Ertrag in Procenten belief sich nämlich im Jahre 1879 bei oben genannter Bahn

	in I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.	IV. Cl.
bei den Expresszügen	43,4	56,6	—	—
„ „ Courierzügen	24,0	76,0	—	—
„ „ Schnellzügen	14,3	54,1	31,6	—
„ „ sonstigen Personenzügen	3,1	21,8	38,7	36,4

und hieraus dürfte sich ergeben, dass die Beibehaltung der I. Classe überall da, wo — wie bei genannter Bahn — in den Schnellzügen etc., ein starker Durchgangs- und internationaler Verkehr besteht, zweckmässig ist. Dagegen erscheint deren Beseitigung aus allen solchen Personenzügen, welche vorzugsweise dem Localverkehr dienen, ganz unbedenklich und hierdurch könnten unbedingt durch geringere Zugstärke und bessere Wagenausnützung Ersparnisse erzielt werden. Die in den Col. 4 und 7 obiger Tabelle angegebenen Procentsätze der Frequenz und des Ertrags sind thatsächlich so geringfügig, dass die Verweisung dieses Bruchtheils von Reisenden auf die II. Classe durchaus berechtigt ist. Ein Bildungsunterschied zwischen den Insassen der I. und II. Classe ist wohl nirgends vorhanden, also wird auch Niemand durch gänzliche Zurückziehung der I. Classe aus den Personenzügen in irgendwie berechtigten Interessen geschädigt. Ein sofortiger Umbau der vorhandenen Wagen wäre auch kaum erforderlich, da zunächst, bis zu gelegentlicher Veränderung, die Coupés I. Classe als solche II. Classe mitbenutzt werden könnten; immerhin aber wäre wohl in sehr vielen Fällen zu erreichen, dass die Einstellung einer geringern Wagenzahl in die Personenzüge genügte, resp. dass weniger häufige Verstärkung derselben nothwendig würden. So wäre dann die I. Classe lediglich auf die Schnellzüge beschränkt und wenn man noch einen Schritt weiter geht und für diese Classe die Retourbillets abschafft, so bliebe nur eine einzige Sorte der betr. Billets übrig, wodurch auch in der gesammten Expedition und Verrechnung Vereinfachung und dadurch Ersparnisse erzielt werden könnten. Es ist wirklich nicht einzusehen, warum man Retourbillets I. Classe bestehen lässt, wo solche IV. Classe nicht bestehen. Jedenfalls kann derjenige, welcher sich den Luxus der I. Wagenclasse überhaupt gestattet, auch auf die Ermässigung Verzicht leisten, welche in den Retourbillets gewährt wird und er kann auch der Unannehmlichkeit des häufigeren Billetnehmens, vermöge der ihm zu Gebote stehenden Dienerschaft etc., sich mit Leichtigkeit überheben.

Es bleiben hiernach also nur noch die Retourbillets II. und III. Classe bestehen und ist hier noch zu untersuchen, inwiefern etwa durch Preisveränderungen ohne Schädigung des Verkehrs den Eisenbahnen erhöhte Einnahmen zugeführt werden könnten.

Die Entstehung der Retourbillets dürfte wohl auch Concurrenzrücksichten, sei es gegen Dampfschifffahrt, oder gegen andere Eisenbahnen zuzuschreiben sein und ebenso ist der ganz ausserordentliche Preisunterschied zwischen Billets für die einfache und die Hin- und Rückreise wohl vorzugsweise durch derartige Rücksichten zu erklären. Solche Rücksichten bestehen aber heutigen Tages nicht mehr in demselben Masse wie früher, ja es ist bekanntlich auch bei concurrenzirenden Bahnen dahin Vereinbarung getroffen, dass die Retourbillets, welche auf der Hinfahrt auf der einen Linie benutzt wurden, zur Rückfahrt auf beiden Linien berechtigen. Es wäre daher wohl an der Zeit ernstlich zu erwägen, in welcher Weise hier eine Preisausgleichung eintreten könnte. Die Col. 5, 6, 9 und 10 obiger 2. Tabelle zeigen, dass zwar die auf Retourbillets beförderte Personenzahl erheblich, — in III. Classe beinahe um das Doppelte, — grösser ist, als die auf Einzelbillets beförderte Zahl, dass aber der Ertrag und der specifische Verkehr an Retourbillets geringer bezw. fast ebenso gross ist, als derjenige an Einzelbillets. Da aber der Einzelreise eine Doppelreise gegenüber steht, ist das relative Erträgniss der Retourbillets ein unverhältnissmässig ungünstiges, welches Resultat auch aus der Vergleichung der zurückgelegten Wegelängen zu ersehen und zu erklären ist. Unter Berücksichtigung des Einzel- und des doppelten Weges ergiebt sich für den Verkehr mit Einzelbillets in II. und III. Classe die zurückgelegte Strecke etwa 3mal so gross, als bei Benutzung von Retourbillets. Diese Erscheinung hat wohl vor allen Dingen darin ihren Grund, dass die Gültigkeitsdauer der Retourbillets von 2 Tagen die Zurücklegung grösserer Strecken nicht gestattet und legt die Frage nahe, ob eine Erhöhung der Preise für Retourbillets, unter gleichzeitiger Verlängerung der Gültigkeitsdauer derselben von Seiten des reisenden Publikums nicht mit grossem Entgegenkommen aufgenommen werden würde, besonders wenn gleichzeitig eine entsprechende Ermässigung der Einzelpreise einträte. Die Einnahmen der Eisenbahnen könnten aber bei solch' einem Verfahren kaum geringer werden, sondern sie würden höchst wahrscheinlich zunehmen. Nehmen wir z. B. die Personenzahlen der Col. 5, 6, 9 und 10 als Grundlage an und erhöhen die Tarife für die Retourbillets II. Classe um ½ ₰, diejenigen III. Classe um $^{3}/_{10}$ ₰ pro Kilometer unter gleichzeitiger Ermässigung der Preise für die Einzelbillets um dieselben Beträge, so ergiebt sich, selbst wenn die zurückgelegten Wegelängen dieselben bleiben, nicht eine Verminderung, sondern eine geringfügige Vermehrung des Gesammtertrages um nicht ganz ½ pCt. der Gesammtsummen aus der II. und III. Classe. Es ist aber wohl sicher anzunehmen, dass bei verlängerter Gültigkeitsdauer der Retourbillets die mit denselben durchschnittlich zurückgelegte Wegestrecke zunimmt und ebenso kann man wohl voraussetzen, dass bei niedrigeren Einzelbilletpreisen nicht nur die Zahl der Eisenbahnreisenden überhaupt steigt, sondern, dass auch ein Theil derjenigen Personen, welche bisher, wegen der unverhältnissmässig hohen Preisdifferenz der verschiedenen Billetsorten, Retourbillets nahmen und sich demgemäss in ihren Geschäften mit der Zeit aufs äusserste einschränkten, für die Folge sich Einzelbillets lösen würden, da keine sehr grosse Preisdifferenz mehr vorhanden wäre. Auf diese Weise könnten den Eisenbahnen aber nur vermehrte Einnahmen zugeführt werden und das Publikum wäre im Grossen und Ganzen kaum geschädigt.

Selbstverständlich dürfte sich die Ermässigung der Einzelbilletpreise nur auf den gewöhnlichen Tarif, nicht auf den Preis für Schnellzugs- etc. Billets erstrecken, da hier in keiner Weise ein Grund vorliegt unsere ohnehin im Verhältniss zu unseren meisten Nachbarn sehr mässigen Tarife noch weiter zu erniedrigen. Dagegen kämen die erhöhten Retourbilletpreise auch den Einnahmen aus den Schnell- etc. Zügen zu Gute, soweit Retourbillets bei diesen Zugarten überhaupt Gültigkeit haben. Eine erhebliche Zunahme von Defraudationen ist durch die verlängerte Gültigkeitsdauer der Retourbillets, wenn dieselbe nicht zu weit, etwa nicht über 3 Tage, ausgedehnt wird, kaum zu fürchten.

Inwiefern eine umfassendere Einführung von Abonnementsbillets, besonders in dicht bevölkerten Industriegebieten und in der Umgebung von Grossstädten, belebend und befruchtend auf den Personenverkehr einzuwirken vermag, soll hier nicht weiter erörtert werden, da wohl anzunehmen ist, dass die nach dieser Seite hin in den letzten Jahren, besonders bei den alten Preussischen Staatsbahnen gemachten Versuche binnen kurzer Zeit zu einem bestimmten Ergebnisse führen werden.

Köln, Februar, 1881. Blum, Regierungsbaumeister.

Einrichtung der Fahrbillets.

Die No. 14 dieser Zeitung vom 21. Februar cr. brachte einen sehr interessanten Artikel über die Mängel des Edmonson-schen Kartenbilletsystems und Empfehlung einer neuen Sorte Billets, durch deren Einführung jene zu umgeben wären.

So erschöpfend nun in dem Aufsatz die Schäden des jetzigen und die Vortheile des vorgeschlagenen Systems in Bezug auf Billetexpeditions- und Kassenwesen nachgewiesen sind und so einleuchtend das Alles auch ist, so ist doch auf eine zweite Hauptsache, nämlich auf den Werth der neuen Einrichtung für das Fahrpersonal, gar kein Bezug genommen.

Es werfen sich von selbst die Fragen auf:

1. Wird das Geschäft des vorschriftsmässigen Placirens und Coupirens beschleunigt oder verlangsamt?

2. Wird die Schwierigkeit der Controle etwaigen Täuschungsversuchen Seitens des Publikums gegenüber vermehrt oder vermindert?

Nach meinem allerdings unmassgeblichen Dafürhalten glaube ich diese Fragen in ungünstigem Sinne beantworten zu müssen.

Es gehört bei dem jetzigen Billetsystem schon eine grosse Gewandtheit dazu — eine Gewandtheit, die man sich nicht in Tagen und Wochen, sondern erst in Monaten und Jahren erwirbt, — um die Vorschriften über Behandlung der Billets, die Gefahr der Täuschungen, Verschleppung unerfahrener Reisenden u. s. w. zu befolgen resp. zu vermeiden.

Die Thätigkeit des Schaffners beschränkt sich doch nicht blos darauf, beim Coupiren mit schnellem Blick die Richtigkeit des Datums, des Zuges und der Zielstation zu erkennen, sondern er muss auch die letztere sofort seinem Gedächtniss einprägen, um die Controle über die richtige Zahl der Aussteigenden resp. der Weiterfahrenden auf jeder Station gleich ausüben zu können. Bei der auf diesseitiger Bahn bestehenden Einrichtung der Feststellung über Zugfrequenz Seitens des Fahrpersonals während einer Decade in jedem Monat soll der Schaffner sogar ganz genau wissen, wieviel Zu- und Abgang auf jeder Station stattfindet.

So lange man bei den betreffenden Billets Coupons abbrechen kann, macht sich die Sache nicht so schwer. Bekommt man aber viele Passagiere mit Retour-, Sonntags- resp. Extrazugbillets oder mit einfachen Billets, von denen auf einer Seitenlinie bereits die Coupons abgetrennt sind, so ist die Sache schon schwieriger.

Es ist daher die auf manchen Bahnen bestehende Einrichtung der Retourbillets mit Doppelcoupon für Hin- und Rückfahrt für das Fahrpersonal sehr werthvoll.

Da, wo diese Einrichtung aber nicht besteht, hilft man sich durch Einprägung in das Gedächtniss: Soviel Billetstämme nach dort und soviel nach dort hast du besichtigt.

Nach dem vorgeschlagenen System hat jedoch jedes Billet eine vierfache Bedeutung, z. B. II. und III. Cl. einfach und II. und III. Cl. hin und zurück. Die Gültigkeit für die eine oder die andere Classe wird nicht mehr durch etwas Vorhandenes (nämlich die Farbe des Billets), sondern durch etwas Fehlendes, (nämlich durch Calculation über den schon beim Stempeln abgetrennten bezüglichen Coupon) festgestellt.

Soll man jetzt schon trotz Gedränge und kurzem Aufenthalt so schnell wie möglich mit einem Blick sich klar machen: 1. hat die Person die richtige Classe, den richtigen Zug, den richtigen Wagen resp. Coupé, 2. stimmt Datum etc., 3. wohin will die Person; so sollen nach dem neuen System noch die Fragen vermehrt werden durch die: welche Ecke fehlt denn und was für eine Bedeutung gewinnt demnach das Billet? Die so vielfach auftretende Sucht des Publikums nach Erschwindlung einer höheren Classe oder Weiterfahren auf Strecken, für die das gelöste Billet nicht mehr gilt, würde geradezu in Bezug auf ersteren Punkt neue Nahrung gewinnen; denn mancher durchtriebene Reisende würde wohl mit Sicherheit darauf speculiren, ein Billet dieser Art für die höhere als die bezahlte Classe auszunutzen.

Der Haupthaken für den Schaffner liegt also darin, dass das Billet nicht mehr durch etwas Sichtbares, sondern durch etwas Unsichtbares die richtige Bedeutung gewinnt.

In dem betreffenden Artikel ist, wie gesagt, von einer Behandlung der gedachten Billets Seitens des Fahrpersonals nicht die Rede und aus der Zeichnung lässt sich darüber nichts ersehen.

Da jedoch diese Billets bereits streckenweise eingeführt sein sollen, wäre es interessant von massgebender Seite, also von Seiten des betreffenden Fahrpersonals, eine Beantwortung der oben gestellten Fragen zu erhalten und eine solche hervorzurufen ist der Zweck dieser Zeilen.

Adolph Haeussler,
Schaffner der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn.

Erkenntniss des Deutschen Reichsgerichts, betreffend Haftpflicht.

Ein Anspruch auf Schadensersatz, welcher wegen Ueberfahrens von Pferden durch einen Eisenbahnzug gegen die Marienburg-Mlawkaer Eisenbahngesellschaft erhoben war, war von dem Oberlandesgericht in Marienwerder zurückgewiesen, unter Anderem, weil das Ueberfahren einem unabwendbaren äusseren Zufall zuzuschreiben sei. Die Revision des Klägers wurde durch Erkenntniss des Reichsgerichts (5. Civilsenat) vom 15. Januar 1881 aus folgenden Gründen zurückgewiesen: „Nach § 25 des Preussischen Gesetzes vom 3. November 1838 über die Eisenbahnunternehmungen (Gesetzsammlung Seite 505) ist eine Eisenbahngesellschaft für allen Schaden verhaftet, welcher bei der Beförderung auf der Bahn, d. i. also bei dem unmittelbaren Bahnbetriebe, an den auf derselben beförderten Personen und Gütern, oder auch an anderen Personen und deren Sachen entsteht, insofern sie nicht nachweist, dass der Schade entweder durch die eigene Schuld des Beschädigten, oder durch einen unabwendbaren äusseren Zufall bewirkt worden ist. Die gefährliche Natur der Unternehmung soll dagegen — nach ausdrücklicher Vorschrift des Gesetzes — als ein solcher, von dem Schadenersatze befreiender Zufall nicht angesehen werden. Der Berufungsrichter stellt nun zwar fest, dass die Pferde des Klägers durch einen von Mlawa nach Marienburg fahrenden Eisenbahnzug der Beklagten theils getödtet, theils beschädigt worden sind; allein er verneint die Schadensersatzpflicht der Beklagten, weil der § 25 a. a. O. — abgesehen von der Beschädigung beförderter Personen und Güter — nur Anwendung finde, wenn die Personen und deren Sachen, in Ansehung welcher eine Beschädigung stattgefunden, zwar nicht zum Zwecke der Beförderung, aber doch aus einer berechtigten Ursache, die mit den Gefahren des Eisenbahnbetriebes im Zusammenhange stehe, auf dem Bahnkörper sich befunden hätten. Das sei aber bei den Pferden des Klägers nicht der Fall, welche — im Gegentheil — dem im Eisenbahnreglement enthaltenen Verbote zuwider, also widerrechtlich, auf dem Bahnplanum und dem Schienengeleise gewesen seien.

Es kann dahin gestellt bleiben, ob diese, von dem Revisionskläger angegriffene Rechtsauffassung begründet sein mag, da der Berufungsrichter — auch für den Fall der Anwendbarkeit des § 25 a. a. O. — die Verhaftung der Beklagten um deshalb ausschliesst, weil der Schade durch einen unabwendbaren äusseren Zufall bewirkt worden sei. Und dieser Entscheidungsgrund ist von dem Revisionskläger zu Unrecht und ohne Erfolg angegriffen.

Der Begriff von „unabwendbarem äusseren Zufall" ist im Gesetze vom 3. November 1838 nicht bestimmt, auch sonst eine Legaldefinition nicht vorhanden. Das die Haftpflicht für den Eisenbahnverkehr regelnde Reichsgesetz vom 7. Juni 1871 gebraucht an Stelle jenes Ausdruckes die Bezeichnung „höhere Gewalt", und man geht nicht fehl, wenn man — wie bei der Berathung des Reichsgesetzes (Eger, das Reichshaftpflichtgesetz [2. Ausg.] Seite 115 flg., Endemann, das Reichshaftpflichtgesetz [2. Ausg.] Seite 27) geschehen und in der Judicatur anerkannt worden ist, — beide Ausdrücke als gleichbedeutend bezeichnet. Nun ist durch das Gesetz zwar auch der Begriff von „höherer Gewalt" nicht näher bestimmt; allein in der Wissenschaft und in der Rechtsprechung ist kein Streit, dass darunter nicht blos elementare Ereignisse, unüberwindbare Kräfte der Natur, sondern alle von Aussen, d. i. ausserhalb dem Betriebe des Unternehmens einwirkende Ereignisse zu verstehen sind, die nach menschlicher Einsicht nicht vorauszusehen sind und — wenn sie eintreten — durch menschliche Kraft und Sorgfalt nicht abgewendet und in ihrem Erfolge nicht abgeschwächt werden können.

Der Berufungsrichter hat den Begriff von „unabwendbarem äusseren Zufall" auch nicht näher angegeben; allein er erachtet es für einen solchen Zufall, wenn Pferde — wie im vorliegenden Falle — aus einer etwa eine halbe Meile von der Bahn entfernt gelegenen Koppel ausbrechen und an einer nicht zum Uebergange bestimmten Stelle zur Nachtzeit auf das Schienengeleise gelangen und demnächst durch einen Eisenbahnzug überfahren werden. Erwägt man, dass nach der Feststellung des Berufungsrichters auf Seiten der Verklagten resp. deren Beamten jedes Versehen bei dem Unglücksfalle fehlt, indem sich nicht hat ermitteln lassen, wann die Pferde auf die Bahn gelangten und wie lange sie dort verweilt haben, so muss man annehmen, dass der Berufungsrichter davon ausgegangen ist: die Beklagte habe auch durch die äusserste, den Umständen angemessene und vernünftiger Weise zu erwartende Sorgfalt den Unglücksfall nicht vermeiden und nicht verhindern können. Er hat also den Begriff von „unabwendbarem äusseren Zufall" auf den concreten Fall nicht unrichtig angewendet. Dadurch wird seine Entscheidung vor dem Angriffe geschützt".

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Die Ausgabe eines neuen Betriebsreglements des Vereins. Obgleich die das neue Betriebsreglement betreffenden Beschlüsse der letzten (Baden-Badener) Generalversammlung perfect geworden waren, musste die Herausgabe des nach jenen Beschlüssen bezw. unter Berücksichtigung der durch verschiedene Nachträge eingeführten Aenderungen neu redigirten Reglements doch noch sistirt werden, weil in Betreff einiger polizeilichen Bestimmungen die erforderliche Genehmigung der Aufsichtsbehörde der Niederländischen Vereinsverwaltungen noch ausstand.

Diese Genehmigung ist unlängst erfolgt; die geschäftsführende Direction des Vereins hat hieraufhin das neu redigirte Betriebsreglement des Vereins drucken lassen.

Als Termin für den Beginn der Gültigkeit des neuen Reglements ist der 1. Januar cr. angenommen, um die nothwendige Uebereinstimmung mit dem vom gleichen Tage ab gültigen Uebereinkommen herzustellen, in welchem an verschiedenen Stellen bereits auf neue, in dem bisherigen Betriebsreglement nicht enthaltene Bestimmungen Bezug genommen worden ist.

Die Publication des neuen Vereinsreglements wird demnächst durch die Vereinszeitung erfolgen.

Die Königlich Bayerischen Verkehrsanstalten.

⊙ Die 28. Nachweisung über den Betrieb der Königlich Bayerischen Verkehrsanstalten für das Etatsjahr 1879 ist erschienen und entnehmen wir derselben in Bezug auf den Eisenbahnverkehr Folgendes:

Am Schlusse des Jahres 1879 bestanden die Bayerischen Staatseisenbahnen aus 628 Stationen, gegen das Vorjahr mit 600 mehr 28 Stationen. Die Gesammtbetriebslänge der in Staatsregie gestandenen Bahnen betrug am 1. Januar 1879: 3 985,$_{293}$ km und die Gesammtbetriebslänge am 31. December 1879: 4 135,$_{125}$ km und zwar 4 116,$_{543}$ km für Personenverkehr, 4 135,$_{125}$ km für Güterverkehr; eigentliche Staatsbahnen bestanden: 3 720,$_{683}$ km, hiervon sind verpachtet: 96,$_{028}$ km; Vicinalbahnen: 167,$_{279}$ km; von Communen etc. gebaute Bahnen: 303,$_{899}$ km; gepachtete Bahnen: 39,$_{290}$ km; sohin Gesammtbetriebslänge 4 135,$_{125}$ km, hiervon Doppelbahnen: 257,$_{623}$ km, demnach Länge sämmtlicher Geleise 4 650,$_{371}$ km.

Das Gesammtanlagecapital beträgt 887 177 179 ℳ, pro Kilometer 211 760 ℳ, für die fremden abgepachteten, nicht auf Bayerischem Gebiete liegenden Bahnstrecken 15 710 832 ℳ, pro Kilometer 399 868 ℳ.

Die Zahl der Locomotiven hat sich gegen das Vorjahr um 19 vermehrt, indem 30 Locomotiven neu angeschafft und 16 als unbrauchbar verkauft worden sind, daher Bestand 1 002, Wageninventar: 19 110, Mehrung 115; hiervon 2 466 Personen-, 236 Bahnpost-, 519 Dienst-, 15 729 Güter-, 839 Schemel-, 772 Bahndienstwagen etc. Die Gesammtanschaffungskosten des Fahrmaterials betrugen 134 953 620 ℳ. Die Locomotiven leisteten Fahrten: 370 291 (gegen 367 743 des Vorjahres), mehr 2 548; die Locomotiven haben zurückgelegt 20 965 523 Wegkm, weniger 553 583, ausserdem

waren die Locomotiven noch im Dienst 1 311 320 Zeitstunden, gegen das Vorjahr zu 1 342 404 weniger 31 084 Zeitstunden. Die eigenen Wagen haben zurückgelegt 718 675 067 Wagenachskm (mehr 4 557 165); fremde Wagen haben auf den Bayerischen Staatsbahnen zurückgelegt 193 068 838 Wagenachskm (weniger 10 911 454). Die eigenen und fremden Wagen haben auf den Bayerischen Bahnen zurückgelegt 749 577 055 Wagenachskm (weniger 16 786 775); jede eigene Achse hat durchschnittlich zurückgelegt 18 602 km (heuer mehr 66). Im Jahre 1879 waren in den bewegten Personenwagen durchschnittlich 25,04 pCt. (gegen 23,68 pCt.) der Plätze besetzt. Die Güterwagen (einschliesslich der Gepäck- und Vieh-, dagegen ausschliesslich der Arbeitswagen) waren belastet mit 1 767 kg pro Achse (gegen 1 730 kg im Jahre 1878), zu 39,24 pCt. ihrer Ladungsfähigkeit (gegen 38,36 pCt. im Jahre 1878).

Brennmaterial: Holzverbrauch 9 996,65 cbm (weniger 16 877,1 cbm), 216 770 kg Presstorf und 266 326 024 kg verschiedene Kohlen, 30 011,1 kg feste Schmiere und 398 138,5 kg Oel und Fett.

Von den Locomotiven wurden im Ganzen 20 965 523 Wegkm, davon 20 836 547 Nutzkm (gegen 1878 21 519 106 Wegkm, davon 21 395 215 Nutzkm) zurückgelegt, sohin im Jahre 1879 um 553 583 Wegkm (2,65 pCt.) oder 558 668 Nutzkm (2,7 pCt.) weniger.

Verkehrsergebnisse: Befördert wurden im internen, directen und Transitverkehr: mit Courier- und Schnellzügen I. Cl. 54 950, mehr 2 244, II. Cl. 375 326, weniger 8 787; mit gewöhnlichen Zügen I. Cl. 31 005, mehr 600, II. Cl. 1 049 133, weniger 40 274; III. Cl. 10 343 396, weniger 418 672, in Summa 11 853 860, weniger 464 889. Ergänzungsbillets wurden abgegeben 291 832, weniger 41 711. Die Personenfrequenz im internen und directen Verkehre ergiebt bei Berücksichtigung der Retourbillets (Doppelzählung) eine Gesammtzahl von 17 403 406, weniger 678 628.

Die Einnahmen im internen, directen und Transitverkehr haben betragen: Courierzüge I. Cl. 1 141 605 *M.*, mehr 17 312 *M.*; II. Cl. 3 978 232 *M.*, mehr 19 433 *M.*; Ergänzungsbillets 199 342 *M.*, weniger 10 100 *M.*; gewöhnliche Züge: I. Cl. 212 017 *M.*, mehr 23 103 *M.*; II. Cl. 3 472 231 *M.*, weniger 21 259 *M.*; III. Cl. 12 951 270 *M.*, weniger 532 979 *M.*, Summa für Personen 21 954 697 *M.*, weniger 504 490 *M.*. Im internen Personenverkehr wurden für Retourbillets erlöst 8 182 196 *M.*, für gewöhnliche Billets 8 956 876 *M.*, Extrazüge und Militär 257 645 *M.* Reisegepäck- bezw. Expressgüterverkehr: interner Verkehr, Frequenz 23 906,1 t = 762 058 *M.*, directer Verkehr 4 101,1 t = 407 579 *M.*, Gesammtsumma 29 004 t (mehr 100 t), Einnahmen 1 354 167 *M.* (mehr 13 064 *M.*). Fahrzeugverkehr: interner Verkehr 1 426 Stück, 34 837 *M.* Einnahme; directer Verkehr nichts, weniger 42 Stück und 4 739 *M.* Einnahme.

Viehverkehr: interner Verkehr 1 351 392 *M.*, directer Verkehr 125 648 *M.*, Transitverkehr 235 392 *M.*, Gesammtsumma 1 712 432 *M.*, weniger 247 196 *M.*

Güterverkehr: interner Verkehr 14 933 476 *M.* für 3 100 119 t, directer Verkehr 23 038 230 *M.* für 2 837 174,1 t, Transitverkehr 10 595 494 *M.* für 730 985,1 t, Gesammtsumma 48 567 199 *M.* (mehr 796 872 *M.*) für 6 668 278,2 t (mehr 70 159,7 t). Die Gesammtgüterfrequenz entwickelte sich am grössten im October mit 649 137,7 t, am schwächsten im Februar mit 500 303,8 t; die grösste Einnahme weist der Monat September mit 7 018 644 *M.*, die geringste Einnahme hingegen mit 4 927 242 *M.* der Monat Februar aus. Die Gesammttransporteinnahmen, ausgeschieden nach dem internen, directen und Transitverkehr ergeben im internen Verkehr 17 396 717 *M.* für Personen, 762 058 *M.* für Gepäck, 34 837 *M.* für Fahrzeuge, 1 351 392 *M.* für Thiere, 14 933 476 *M.* für Güter, in Summa 34 478 480 *M.*; im directen Verkehr 3 265 214 *M.* für Personen, 407 579 *M.* für Gepäck, 125 648 *M.* für Thiere, 23 038 230 *M.* für Güter, in Summa 26 836 672 *M.*; im Transitverkehr 1 292 766 *M.* für Personen, 184 530 *M.* für Gepäck, 235 392 *M.* für Thiere, 10 595 494 *M.* für Güter, in Summa 12 308 182 *M.*; Gesammttransporteinnahmen 21 954 698 *M.* (weniger 504 490 *M.*), Gepäck 1 354 167 *M.* (mehr 13 064 *M.*), Fahrzeuge 34 837 *M.* (weniger 4 739 *M.*), Thiere 1 712 432 *M.* (weniger 247 196 *M.*), Güter 48 567 199 *M.* (mehr 796 872 *M.*), in Totalsumma 73 623 333 *M.* (mehr 53 511 *M.*).

Die revidirte Hauptgeldrechnung schliesst ab: mit einer Einnahme von 78 285 060 *M.* (im Vorjahre 78 263 151 *M.*), einer Ausgabe von 47 509 439 *M.* (im Vorjahre 48 773 443 *M.*), einem Activrest bezw. Einnahmeüberschuss von 30 775 621 *M.* (im Vorjahre 29 489 708 *M.*). Den Ausgaben zu 47 509 439 *M.* ist hinzuzuzählen: die Minderung des flüssigen Vermögens der Materialvorräthe mit 131 195 *M.*, sonach verbleibend 47 640 634 *M.* (im Vorjahr 49 566 519 *M.*), giebt Reinertrag pro 1879 30 644 426 *M.* (im Vorjahr 28 696 632 *M.*).

Nachdem mit sämmtlichen Zügen 20 836 547 Nutzkm zurückgelegt wurden und die durchschnittlich betriebene Bahnlänge 4 053,$_{960}$ km betrug, ergeben sich folgende Durchschnittsverhältnisse: es trifft auf 1 Tag eine Einnahme 214 479,61 *M.*, eine Ausgabe 130 522,28 *M.*, ein Reinertrag 83 957,33 *M.* (im Vorjahre 78 620,91 *M.*), auf 1 km Einnahme 19 321,83 *M.*, Ausgabe 11 758,36 *M.*, Reinertrag 7 563,47 *M.* (im Vorjahre 7 294,39 *M.*); auf 1 Nutzkm Einnahme 3,76 *M.*, Ausgabe 2,29 *M.*, Reinertrag 1,47 *M.* (im Vorjahre 1,34 *M.*); auf 1 Tag und 1 km Betriebslänge Einnahme 52,94 *M.*, Ausgabe 32,22 *M.*, Reinertrag 20,72 *M.* (im Vorjahre 19,98 *M.*).

Der Gesammtbauaufwand für die Ende 1879 im Betrieb gestandenen eigentlichen Staatsbahnen (3 718,$_{363}$ km) und Vizinalbahnen (167,$_{279}$ km, zusammen 3 885,$_{642}$ km) incl. des für die Beschaffung des Fahrmaterials für die neuen Linien gemachten Aufwandes beträgt 853 148 608 *M.* Nachdem von der gesammten Bauausgabe zu 27 020 573 *M.* — 24 285 449 *M.* im Jahre 1879 auf die im Laufe des Jahres 1879 eröffneten Linien treffen und diese nur nach Massgabe der Eröffnungstermine, mithin lediglich für die in Betracht kommenden Betriebsperioden mit der Quote von 10 441 536 *M.* zur Verzinsung angesetzt werden können, so ist die Differenz von 13 843 913 *M.* an dem Gesammtbauaufwande zu kürzen; es bleiben hiernach 839 304 695 *M.* Gesammtbauaufwand, welche der Zinsberechnung zu unterlegen sind und deren Verzinsung mittelst des Reinertrages von 30 644 426 *M.* 3,65 pCt. gegen 3,51 pro 1878 ergiebt. Zur Vergleichung der Betriebsausgaben mit den Betriebseinnahmen sind von den, mit Rücksicht auf die Materialvorrathsminderung berechneten obigen Ausgaben zu 47 640 634 *M.* in Abzug zu bringen: die für die, von Communen oder Privaten gebauten und für die gepachteten Bahnen bezahlten Pachtzinse mit 2 295 605 *M.*, verbleiben zur Vergleichung 45 345 028 *M.*, wonach das Verhältniss der Betriebsausgaben zu den Betriebseinnahmen (78 285 060 *M.*) sich stellt, wie 58,18 : 100 (gegen 60,42 : 100 im Jahre 1878). Das Mobiliarinventar — excl. des gesammten Fahrmaterials — repräsentirt Ende 1879 einen Werth von 6 460 222 *M.* (gegen 6 422 287 *M.* Ende 1878).

Der Ueberschuss der Einnahmen über die Ausgaben beträgt 32 569 953 *M.* (Vorjahr 30 476 755 *M.*). Diesem Ueberschusse treten noch hinzu: Nachträgliche Einnahmen etc. 155 962 *M.*, ab die nachträglichen Ausgaben etc. 112 747 *M.*, sohin: 43 216 *M.* (269 655 *M.*), die Minderung des flüssigen Vermögens der Materialvorräthe 131 195 *M.* (793 076 *M.*), Zinsen aus Capitalien bezw. Kaufschillingen 8 747 *M.* (10 739 *M.*), Summa 32 753 111 *M.* (31 550 225 *M.*).

Versicherungsfonds der vormaligen Bayerischen Ostbahnen gegen Beschädigungen von Mobiliarwerthen durch Brand und sonstige Unglücksfälle: Einnahmen 121 526 *M.*, Ausgaben 120 592 *M.*, Activrest 934 *M.*, Vermögen 92 834 *M.*

Bilanz. Einnahme: Bauconto 27 020 573 *M.*, Betriebsconto 78 285 060 *M.*, Zuschuss 2 845 456 *M.*, Summa der Einnahme 108 151 089 *M.*, Ausgabe: Bauconto 27 020 573 *M.*, Betriebsconto 33 621 077 *M.*, Summa der Ausgabe 108 151 089 *M.*

Ausser einer bedeutenderen Betriebsstörung zwischen den Stationen Waldershof und Markt Redwitz vom 17. auf 18. März durch eine Dammrutschung kamen 32, hiervon 27 durch Schneeverwehungen herbeigeführte, nur kurz andauernde Unterbrechungen des fahrbaren Zustandes der Bahn vor. An Tödtungen sind zu verzeichnen: Reisende getödtet 4, verletzt 21, Bahnbedienstete getödtet 13, verletzt 900, dritte Personen getödtet 32, verletzt 21.

Bahnärztlicher Dienst. Die 176 Bahnärzte wurden um 4 vermehrt und waren am Schlusse des Jahres 1879 183 Bahnärzte vorhanden, welche ihre Thätigkeit in 189 Bezirken ausübten. Die Zahl der zur freien ärztlichen Behandlung berechtigten Individuen der Eisenbahnbetriebsabtheilung und der Bodenseedampfschifffahrt betrug 18 955 (19 272 im Vorjahre). Es erkrankten 56,98 pCt. (60,39 pCt.). Die durchschnittliche Dauer der Erkrankung eines Individuums betrug 15,7 Tage (15,43 im Vorjahre). Die Gesammtzahl der Krankentage war 179 231¼ (179 673¾ im Vorjahre). Pensionirt in Folge von Krankheiten etc. wurden 134 = 1,23 pCt. des vorhandenen Personals und 1,93 pCt. der Erkrankten, von welchen jedoch 11 Personen noch im Laufe des Jahres 1879 verstarben. Die meisten Pensionirungen sind durch Marasmus, nämlich 18 = 13,$_{433}$ pCt., dann 14 = 10,$_{448}$ pCt. durch Verletzungen veranlasst.

Der allgemeine Pensionsfonds für das nicht pragmatisch angestellte Personal der Königlich Bayerischen Verkehrsanstalten weist aus: Einnahme 1 056 782 *M.*, Ausgaben 1 119 259 *M.*, Passivrest 62 477 *M.*, Vermögensstand 4 721 449 *M.*

Unterstützungsfonds der Betriebsabtheilung. Einnahmen 118 628 *M.*, Ausgaben 117 574 *M.*, Activrest 1 055 *M.*, Vermögensstand 926 870 *M.* Die Krankencasse der Werkstättearbeiter der Königlich Bayerischen Staatsbahnen hat einen Vermögensbestand von 14 000 *M.*, der Arbeiterinvalidenfonds der vormaligen Bayerischen Ostbahnen einen solchen von 72 670 *M.*

Zusammenstellung der finanziellen Ergebnisse der sämmtlichen Verkehrsanstalten für das Jahr 1879 gegenüber den Budgetansätzen der 14. Finanzperiode:

Anstalten	Brutto- Einnahme	Brutto- Ausgabe	Mehr-Einnahme resp. Mehr-Ausgabe	Einnahme-anschlag nach dem Budget + Activ — Passiv	Gegen das Budget mehr oder minder
	M.	M.	M.	M.	M.
Eisenbahn .	78285060	47509439	+ 30775621	+ 32342897	— 1567276
Post	9299031	8853839	+ 445192	+ 814368	— 369176
Telegraph .	982359	1075121	— 92762	+ 84127	— 176889
Canal	109452	330963	— 221511	— 175154	— 946357
Bodensee-dampf-schifffahrt	576817	334345	+ 242472	+ 65882	+ 176590
Summa	89252719	58103707	+ 31463285 — 314273	+ 33307274 — 175154	+ 176590 — 2159698

Nach Abzug der Mehrausgabe von 314 273 M. an der Mehreinnahme bleibt Mehreinnahme 31 149 012 M., aber gegen den Budgetanschlag zu 33 132 120 M. (33 307 274 minus 175 154) weniger 1 983 108 M.

Das statistische Bureau der Königlichen Verkehrsanstalten unter der Vorstandschaft des Herrn Secretär Rummel, hat durch vorstehende Nachweisung wiederum ein Werk zu Tage gefördert, welchem in Bezug auf dessen practischer Anlage sowie ausgeführter Präcision und Mustergiltigkeit jede Anerkennung zu zollen ist.

Aus dem Deutschen Reich.

Berlin, den 28. Februar. (Politische Wochenschau. Internationale Güterfrachtgesetzgebung. Heranziehung der Eisenbahnen zu den Communalsteuern. Heizung der Eisenbahnwagen. Betriebsergebnisse für Januar 1881.)

In voriger Woche ist der Schluss des Preussischen Landtags in einer gemeinsamen Sitzung beider Häuser erfolgt, nachdem die Kreisordnungsnovelle noch zu Stande gekommen war. Das wäre also die einzige wichtigere Frucht der legislatorischen Arbeiten in der verflossenen Session. Am 28. October ist die Session eröffnet worden; sie hat also nahezu vier Monate gewährt, aber das Resultat dieser langen Arbeit ist nur ein geringes. Ausser dem Budget mit dem dauernden Steuererlass sind nur Gesetze zweiten Ranges und von durchaus unpolitischem Charakter zu Stande gekommen, wie das Pfandleihegesetz, das Gesetz über gemeinschaftliche Holzungen, das Secundärbahngesetz, das Ausführungsgesetz zur Viehseuchenordnung etc. Alles, was der Session ihren eigentlichen Inhalt und Charakter geben sollte, ist unerledigt liegen geblieben; nicht einmal die Gesetze über die Eisenbahngarantieen und die Rhein-Nahebahn sind zur Erledigung gelangt. Das Verwendungsgesetz hat ungeheuer viel Staub aufgewirbelt, ein Uebermass von steuerpolitischen Debatten und Reformvorschlägen hervorgerufen, um dann seinen vorläufigen negativen Abschluss mit dem allgemeinen Eingeständniss zu finden, dass die Frage noch lange nicht spruchreif und geklärt genug sei, um jetzt schon zu einer Entscheidung zu gelangen, zumal in einem für ruhige Ueberlegung so wenig geeigneten Augenblick. — Die finanzielle Eisenbahngarantievorlage betreffend, liegt jetzt der gedruckte Bericht der Budgetcommission des Abgeordnetenhauses vor. Zur Verhandlung im Plenum könnte das Gesetz aber nur im Falle einer ausserordentlichen Session kommen. Aus den Berathungen des Herrenhauses ist die Genehmigung des Steuer-Erlasses bereits hervorgegangen und bleibt noch zu erwähnen, dass Fürst Bismarck im Herrenhause seiner abweichenden Auffassung in Bezug auf die Beaufsichtigung der Communen dem Standpunkte des Ministers des Innern gegenüber Ausdruck geben liess, wodurch dieser sich veranlasst sah, seine Demission einzureichen. Obgleich die erdenklichsten Anstrengungen gemacht wurden, um ihn dem Ministerium zu erhalten, ist Graf Eulenburg doch bei seinem Entschlusse geblieben und ist die Genehmigung seines Gesuchs bereits amtlich publicirt. Als Nachfolger wird der Cultusminister von Puttkamer genannt. — Am vergangenen Donnerstag begann der Reichstag seine eigentlichen Arbeiten mit der Etatsberathung, doch ist in den ersten zwei Tagen wenig vom Etat die Rede gewesen. Das Schwergewicht der Verhandlungen lag in den Ausführungen über die innere politische Lage, insbesondere über die Stellung des Reichtags zum Reichskanzler. Der Abgeordnete Richter verstieg sich zu einem Angriff gegen die Gesammtpolitik des Reichskanzlers, welchen der Reichskanzler in einer grossen Rede ruhig und gelassen parirte. — In dem Ausschusse des Bundesraths ist das Arbeiterunfallversicherungsgesetz in erster Lesung erledigt worden und die Annahme desselben, allerdings mit wesentlichen Aenderungen, soll gesichert sein. Die zweite Lesung beginnt in nächster Woche. — Ein Antrag Preussens wegen des Zollanschlusses von Wandsbeck ist im Bundesrath eingebracht und den betreffenden Ausschüssen überwiesen worden. — Das Wehrsteuerproject ist vom Bundesrath in erster Lesung angenommen, nachdem Bayern und Baden ihren Widerstand gegen dasselbe aufgegeben haben. Gegen die Vorlage haben Sachsen, Oldenburg, Reuss und Mecklenburg-Schwerin gestimmt.

In Sachen der internationalen Güterfrachtgesetzgebung hat die Schweizerische Bundesregierung an die Regierungen von Deutschland, Oesterreich-Ungarn, Frankreich, Russland, Italien, Belgien, Luxemburg und der Niederlande Einladungen zu einer im nächsten Monate in Bern abzuhaltenden Conferenz behufs definitiver Feststellung eines internationalen Eisenbahntransportrechts ergehen lassen. Die Conferenz ist als eine Fortsetzung der in der Zeit vom 13. Mai bis 4. Juni 1879 in Bern stattgehabten, von Delegirten der genannten Staaten beschickt gewesenen Conferenz zu erachten. Wie man hört, wird die Deutsche Reichsregierung auf der bevorstehenden Conferenz auf eine den ursprünglichen Deutschen Vorschlägen noch mehr entsprechende Regelung der Sache hinzuwirken suchen. Es wird dies um so leichter, als jene Vorschläge den Normen entsprechen, welche schon jetzt in dem grössten Theil der zu vereinigenden Staaten im Verkehr gemeinschaftliche Geltung haben, nämlich dem Frachtrecht des Code de commerce in der modificirten Form, welche ihm in dem Deutschen Handelsgesetzbuche und in dem anschliessenden Deutschen Betriebsreglement gegeben worden ist. Die letzthin unter den betheiligten Regierungen gepflogenen Verhandlungen berechtigen zu der Hoffnung, dass die bevorstehenden Beratbungen zum Ziele führen werden, dass also die durch die Verschiedenheit des Frachtrechts in den verschiedenen Ländern hervorgerufenen Rechtsunsicherheiten, unter welchen bisher Transportanstalten, Aufgeber und Empfänger gleichmässig zu leiden hatten, durch Vereinbarung eines internationalen Eisenbahnfrachtrechts beseitigt werden. Diese Vereinbarung soll sich erstrecken auf alle auf Grund eines durchgehenden Frachtbriefes zu befördernden Gütersendungen aus einem Gebiete der vertragenden Staaten in das andere, mit Ausnahme von Gold- und Silberbarren, Platina, Geld, geldwerthen Münzen und Papieren, Documenten, Edelsteinen, echten Perlen, Pretiosen und anderen Kostbarkeiten, Gemälden und Kunstgegenständen, Leichen und Gegenständen, welche wegen ihres Gewichts und Umfanges oder sonstiger Gründe nach den Einrichtungen auch nur immer an der Beförderung betheiligten Bahnen zum Transport ungeeignet oder dem Postzwange unterworfen oder vom Transport ausgeschlossen sind.

Die Heranziehung der Eisenbahnen zu Communalsteuern ist in ein neues Stadium gelangt. Die Thüringische Eisenbahngesellschaft hatte bekanntlich gegen verschiedene Stadtgemeinden auf Herausgabe der seit Jahren von ihr erhobenen Communalsteuern geklagt. Die gegen die Stadt Weissenfels angestrengte Klage wurde in erster und zweiter Instanz und am 23. d. M. auch vom Reichsgericht in Leipzig zurückgewiesen. Das Object betrug nahezu 100 000 M. Im Grossherzogthum Hessen will mau auch die Preussische Staatsbahnverwaltung zu den Gemeindeabgaben heranziehen. Man schreibt darüber: „In der letzten Sitzung des Provinzialausschusses der Provinz Starkenburg wurde die Reclamation der Königlich Preussischen Eisenbahndirection zu Frankfurt a. M. gegen die Heranziehung zu den Communalumlagen der Stadt Offenbach und fünf benachbarter Gemeinden verworfen und die Eisenbahn für verpflichtet erkannt, zu den Umlagen mit ihrem Grundsteuercapitale beizutragen. Die Eisenbahn stützte bisher ihren Anspruch auf Befreiung von Gemeindeabgaben auf Art. 18 des Staatsvertrages zwischen Hessen und Preussen vom 12. Juni 1868, betreffend die Erbauung einer Eisenbahn von Offenbach nach Hanau, dessen Wortlaut „die Hessische Regierung wird den Betrieb auf der betreffenden Bahn, so lange diese im Eigenthum der Preussischen Regierung sich befindet, weder mit einer Gewerbesteuer noch einer anderen Staatsabgabe belegen, auch soll die Bahn mit allem Zubehör von der Grundsteuer befreit sein“. Nach den Erkenntnissen der ersten und zweiten Instanz enthält jene Concession nur die Zusicherung der Befreiung von der Staatssteuer, nicht von der Communalsteuer, und wird voraussichtlich die oberste Instanz, der Verwaltungsgerichtshof, zu entscheiden haben, ob überhaupt die Verwaltungsgerichte zur Auslegung von Staatsverträgen befugt sind.

Die Heizung der Eisenbahnwagen war Gegenstand einer dieser Tage in Dresden abgehaltenen Conferenz von Oberbeamten des Norddeutschen Eisenbahnverbandes. Es ist dies bekanntlich eine Frage, die trotz aller angestellten Versuche z. Z. noch nicht zur endgiltigen Entscheidung gebracht werden konnte und auch auf der letzten Dresdener Conferenz unabgeschlossen blieb. Auf den Sächsischen Bahnen sind wegen der centralen Lage Sachsens und um der Durchgangswagen willen die vier hauptsächlichsten Heizungssysteme in Anwendung: auf den Linien Dresden-Chemnitz-Reichenbach, Leipzig-Hof, Reichenbach-Eger, Chemnitz-Borna-Leipzig die Dampfheizung; auf den Linien Dresden-Berlin, Riesa-Röderau, Elsterwerda-Riesa, Chemnitz-Hainichen-Rosswein, Flöha-Reitzenhain, Chemnitz-Limbach, Stollberg-St. Egidien, Grossbothen-Wurzen, Weischlitz-Wolfsgefärth und Herlasgrün-Falkenstein Presskohlenheizung, die indess wegen der nicht selten sich entwickelnden Dämpfe bei den Reisenden nicht sehr beliebt ist. Auf allen anderen Linien ist theils Wärmflaschen-, theils Ofenheizung eingeführt. Auf dem Böhmischen Bahnhof zu

Dresden-Altstadt waren Wagen aller 4 Systeme aufgestellt, die zu einem Zuge vereinigt, am 17. Februar die Mitglieder der Conferenz nach Meissen und zurück führten.

Die Uebersicht der Betriebsergebnisse Deutscher Eisenbahnen für den Monat Januar 1881 ergiebt nach der Tabelle des Reichseisenbahnamts für die 82 Bahnen, welche auch schon im entsprechenden Monate des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, nachstehende — theilweise auf provisorischen Ermittelungen beruhende — Daten: Die Einnahme aus allen Verkehrszweigen war im Januar d. J. bei 25 Bahnen höher und bei 57 Bahnen geringer, als in demselben Monate des Vorjahres. Bei den unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen, ausschliesslich der vom Staate für eigene Rechnung verwalteten, betrug Ende Januar d. J. das gesammte concessionirte Anlagecapital 1 212 606 500 *M.* (409 350 900 *M.* Stammactien, 45 450 000 *M.* Prioritätsstammactien und 757 805 600 *M.* Prioritätsobligationen) und die Länge derjenigen Strecken, für welche das Capital bestimmt ist, 4 091,82 km, so dass auf je 1 km 296 349 *M.* entfallen. Bei den unter Privatverwaltung stehenden Privatbahnen betrug Ende Januar d. J. das gesammte concessionirte Anlagecapital 1 401 101 657 *M.* (556 319 950 *M.* Stammactien, 216 876 900 *M.* Prioritätsstammactien und 627 904 807 *M.* Prioritätsobligationen) und die Länge derjenigen Strecken, für welche dieses Capital bestimmt ist, 6 942,14 km, so dass auf je 1 km 201 826 *M.* entfallen.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Tarif-Bekanntmachungen.

I. Localtarife.

Alföld-Fiumaner Eisenbahn. Trajectverkehr über die Donau zwischen Gombos-Erdöd wurde am 18. Februar für Fracht- und Eilgüter unbeschränkt eröffnet.

Von den Personen befördernden Zügen werden blos die gemischten Tagzüge 5 und 6 trajectirt, während die gemischten Züge 9 und 10 bis auf Weiteres nicht trajectirt werden, bei diesen sonach auch keine Fahrkarten über die Donau ausgegeben werden und kein Gepäck aufgenommen wird. Budapest, den 18. Februar 1881. Die Betriebsdirection. (560)

Berlin-Hamburger Eisenbahn. Mit dem 1. März cr. tritt zum **Localtarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren** der **Nachtrag** 2 in Kraft, welcher directe Tarifsätze für den Verkehr zwischen den Hamburg-Altonaer Verbindungsbahnstationen Altona, Ottensen, Schulterblatt und Sternschanze einerseits und Berlin-Hamburger Stationen andererseits enthält. Der Nachtrag ist bei den betheiligten Expeditionen zu haben. Berlin und Hamburg, den 25. Februar 1881. Die Direction. (612)

Eisenbahndirectionsbezirk Bromberg. Die Specialbestimmungen zu § 61 des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands (Seite 7 des Localgütertarifs vom 1. Juli 1880) werden dahin abgeändert, dass die **lagerzinsfreie Zeit** für Stückgüter bis auf 48 Stunden zu Gunsten derjenigen Güterempfänger verlängert wird, welche mehr als 7,5 km von der Station entfernt wohnen und ungünstige Communicationen bezw. Postanschlüsse von und nach derselben haben.

Durch Aushang in den Expeditionslocalen werden diejenigen Ortschaften bezeichnet werden, für welche die Ausdehnung der zinsfreien Zeit Anwendung zu finden hat. Bromberg, den 23. Februar 1881. Königliche Eisenbahn-Direction. (607)

Am 1. März cr. kommt ein **Nachtrag II** zum diesseitigen **Localtarif** für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren und ein **Nachtrag XVIII** zum diesseitigen **Localgütertarif** zur Einführung. Ersterer enthält ausser verschiedenen bereits anderweit publicirten Bestimmungen directe Tarifsätze für die Beförderung von Viehtransporten (excl. Pferden in Einzelsendungen und Wagenladungen zwischen dem städtischen Central-Viehhofe in Friedrichsberg bei Berlin und den übrigen Stationen des diesseitigen Verwaltungsbezirks sowie den Bahnhöfen der übrigen hier mündenden Bahnen, letzterer Tarifsätze für den Güterverkehr des genannten städtischen Central-Viehhofes mit den Stationen der Berliner Ringbahn und den Bahnhöfen der hier mündenden Bahnen loco und transito, welche jedoch bis auf Weiteres nur für an die Verwaltung des städtischen Central-Viehhofes adressirte bezw. von derselben aufgegebenen Sendungen zur Anwendung kommen, ermässigte Tarifsätze zwischen den Stationen der Berlin Dresdener Bahn Brenitz-Sonnenwalde, Uckro-Luckau und Wendisch-Drehna und verschiedenen Niederschlesisch-Märkischen Stationen sowie zwischen Eilenburg und Stralsund, eine Zusatzbestimmung zu § 50 des Betriebsreglements, Ergänzungen der Specialbestimmungen zum Betriebsreglement und der speciellen Tarifvorschriften sowie Abänderung des Tarifs für Nebengebühren. Exemplare dieser Tarifnachträge sind zum Preise von 0,10 bezw. 0,20 *M.* bei unseren Gepäck- und Güterexpeditionen käuflich zu haben. Berlin, den 22. Februar 1881. Königliche Eisenbahndirection. (621 J)

II. Tarife für directe Verkehre mit besonderen Namen.

Deutsch-Russischer Eisenbahnverband. Vom 1. März 1881 neuen Styls ab tritt ein Ausnahmetarif für den Transport von Runkelrübensamen (Zuckerrübensamen) in Wagenladungen im Verkehr zwischen den Deutschen Stationen Dresden (S. St. E., Eisenbahndirectionsbezirk Berlin), Halle (B. A. E., Eisenbahndirectionsbezirk Berlin und Magdeburg), Leipzig (B. A. E., S.St.E. und Eisenbahndirectionsbezirk Berlin) und Magdeburg einerseits und den Verbandstationen Dünaburg, Kowno, Landwarowo, Svienziany, Wileika, Wilna, Bialystok, Grodno, Moskau, Nischny-Nowgorod und Wladimir der Grossen Russischen Eisenbahn, sowie den Verbandstationen der Dünaburg-Witebsker, Orel-Witebsker, Orel-Gräsi, Gräsi-Zarizyner, Koslow-Woronesch-Rostower, Libau-Romnyer, Warschau-Terespoler, Moskau-Brester und Kursk-Charkow-Asower Eisenbahn andererseits in Kraft. Exemplare dieses Ausnahmetarifs sind von den Verbandstationen käuflich zu beziehen. Bromberg, den 18. Februar 1881. Königliche Eisenbahndirection als geschäftsführende Verwaltung. (599 J)

Viehverkehr mit der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn etc. Für den Transport von Vieh etc. zwischen diesseitigen und Eutin-Lübecker Stationen einerseits und Stationen der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn andererseits, sowie zwischen diesseitigen Stationen einerseits und dem städtischen Centralviehhof in Berlin andererseits treten mit dem 1. März cr. directe Frachtsätze in Kraft.

Der dieserhalb zum Tarif für den directen Vieh- etc. Verkehr zwischen diesseitigen und Berlin-Hamburger Stationen herausgegebene Nachtrag I ist in unserem Verwaltungsbureau käuflich zu haben. Lübeck, den 27. Februar 1881. Die Direction der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft. (606)

Zum Tarif für den **Hamburg-Lübeck-Bayerischen Verbandsgüterverkehr** vom 1. October 1878 ist der vom 1. März cr. ab giltige **Nachtrag 18** erschienen, welcher zum Preise von 0,05 *M.* pro Exemplar durch die betheiligten Güterexpeditionen bezogen werden kann. Berlin und Hamburg, den **24.** Februar 1881. Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft als geschäftsführende Verwaltung. (613)

Leipzig-Magdeburg-Niederdeutscher Verband. Mit dem 1. März 1881 tritt zum Vieh- etc. Tarif vom 1. Mai 1880 der Nachtrag 1 in Kraft, welcher directe Transportsätze für den Vieh- etc. Verkehr der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahnstationen enthält. Der Tarifnachtrag ist bei den betheiligten Expeditionen zu haben. Berlin und Hamburg, den 23. Februar 1881. Namens der Verbandsverwaltungen Die Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft. (605)

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Mit dem 1. März d. J. tritt Nachtrag I zum Theil II des Verbandsgütertarifs in Kraft, welcher Beförderungsvorschriften für leicht verderbliche Gegenstände enthält. Näheres ist in den Güterexpeditionen der Verbandsbahnen zu erfahren, woselbst auch Exemplare des Nachtrags zum Preise von 0,05 *M.* käuflich zu haben sind. Erfurt, den 21. Februar 1881. Die Direction der Thüringischen Eisenbahngesellschaft als geschäftsführende Verwaltung. (611)

Niederdeutscher Eisenbahnverband. Am 1. März cr. tritt der Nachtrag 3 zum Tarife für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren in Kraft, enthaltend Tarifsätze für Stationen der Altona-Kieler, Westholsteinischen und Holsteinischen Marschbahn, sowie für Station Sternschanze der Berlin-Hamburger Bahn.

Der Nachtrag ist auf den Verbandsstationen käuflich zu haben. Hannover, den 28. Februar 1881. Königliche Eisenbahndirection, Namens der Verbandsverwaltungen. (624)

Im **Ostdeutsch-Rheinischen Verbands-Güterverkehr** findet fortab die nach der im Vorwort des genannten Verbandstarifs ausgeschlossene Beförderung von Equipagen und anderen Fahrzeugen, welche nicht auf eigenen Rädern laufen, soweit dieselben bei den Güterexpeditionen aufgegeben werden, nach den im Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren sub B. 36 und C. enthaltenen Bestimmungen statt.

Die bezüglichen Bestimmungen sind bei den Güterexpeditionen zu erfahren. Bromberg, den 22. Februar 1881. Königliche Eisenbahndirection als geschäftsführende Verwaltung. (623 J)

Mit dem 1. März cr. treten im **Preussisch-Bayerischen Verbande** für den Verkehr zwischen Schneidemühl, Station des Eisenbahn-Directionsbezirks Bromberg, einerseits und den Stationen der Königlich Bayerischen Staatsbahnen andererseits directe Sätze des Specialtarifs I in Kraft, welche bei den sämmtlichen Verbandsstationen zu erfragen sind. Bromberg, den 22. Februar 1881. Königliche Eisenbahndirection als geschäftsführende Verwaltung. (622 J)

1. Im **Rheinischen Nachbar-Kohlen-Verkehre** treten am 20. d. Mts. die folgenden Tarif-Nachträge in Kraft:

A. **Nachtrag IX** zu der den Verkehr nach **Rheinischen** Stationen betreffenden Abtheilung A. des Ausnahmetarifs vom 15. Juli 1877, enthaltend u. A. **a)** neue Frachtsätze nach Annen (Rh.), Bodendorf, Stockum und Witten (Rh.), ferner von den Bergisch-Märkischen Stationen Buer und Gladbeck, endlich von Wanne (K.M.) nach Bochum (Rh.) und **b)** anderweite ermässigte Frachtsätze von den Westfälischen Stationen Horst und Hugo.

B. **Nachtrag X** zu der den Verkehr nach **Bergisch-Märkischen** Stationen betreffenden Abtheilung B. des vorhezeichneten Tarifs. Derselbe enthält u. A. **a)** neue Frachtsätze nach den Stationen Gerlingen und Rothemühle, ferner von Altenessen Rh. (Zeche Nordstern) nach Essen B. M., sowie von Berge-Borbeck und Herne K. M. nach Kupferdreh; **b)** anderweite ermässigte Frachtsätze nach den Stationen Attendorn, Listernohl und Olpe und **c)** anderweite, zum Theil erhöhte — mit dem 10. März cr. gültige — Frachtsätze von Station Dortmund D. G. E.

C. **Nachtrag X** zu der den Verkehr nach **Köln-Mindener** Stationen betreffenden Abtheilung C. des sub A. genannten Tarifs, durch welchen u. A. **a)** neue Frachtsätze nach den Haltestellen Brachbach, Daaden, Eiserfeld, Meiderich und Niederhövels, ferner von den Stationen Buer und Gladbeck der Bergisch-Märkischen, sowie Horst und Hugo der Westfälischen Bahn, **b)** anderweite ermässigte Frachtsätze von den Stationen Bodelschwingh, Horst und Hugo der Westfälischen, sowie von Annen und Löttringhausen der Rheinischen Bahn zur Einführung gelangen.

D. **Nachtrag III** zum Ausnahme-Tarif (Abtheilung D) vom 1. März 1878 für den Verkehr nach Stationen der **Dortmund-Gronau-Enscheder** Bahn, enthaltend u. A. neue Frachtsätze von den **Rheinischen** Stationen Annen, Bochum, Hörde, Langendreer und Löttringhausen. Verkaufspreis 15 bezw. 10, 15 und 5 Pfg.

2. Vom 25. d. Mts. ab kommen im Verkehre zwischen Station **Borken-Gemen** der **Bergisch-Märkischen** und Station **Bottrop** der **Köln-Mindener Eisenbahn directe Frachtsätze** zur Anwendung, welche bei den betreffenden Güter-Expeditionen zu erfahren sind.

3. Der in dem vom 20. October 1880 ab gültigen **Nachtrag I zum Ausnahme-Tarife** für den **Transport von Rinden** Europäischer Holzarten etc. im Ungarisch-Rheinländisch-Westfälischen Verbande vom 5. August 1880 enthaltene Schnittfrachtsatz für die Station Rheydt der Rheinischen Bahn beträgt nicht *M.* 2,72 sondern *M.* 3,72.

4. Vom 25. d. Mts. ab kommen im Verkehre zwischen Station **Siegen** der **Köln-Mindener Eisenbahn** und den Stationen **Dortmund** der **Köln-Mindener** und **Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn directe Frachtsätze** zur Einführung, welche bei den betreffenden Güter-Expeditionen zu erfahren sind.

5. Im **directen Verkehre** zwischen den Stationen **Dorsten, Geldern** und **Troisdorf** der **Köln-Mindener** bezw. **Rheinischen Eisenbahn** einerseits und den Stationen **Annen** und **Witten** der **Bergisch-Märkischen Eisenbahn** andererseits kommen vom 15. d. Mts. ab **ermässigte Frachtsätze** zur Anwendung, welche bei den betreffenden Güter-Expeditionen zu erfahren sind.

6. Im **Rheinischen Nachbar-Güter-Verkehre** treten am 20. d. Mts. directe Frachtsätze zwischen der Rheinischen Station **Witten** einer- und den Stationen der **Bergisch-Märkischen** Bahn andererseits in Kraft, welche bei den betreffenden Güter-Expeditionen zu erfahren sind. Köln, 20. Februar 1881. Königliche Direction der Köln-Mindener Eisenbahn zugleich Namens der betheiligten Verwaltungen. (589)

Rheinisch-Westfälisch-Sächsischer Verbandsgüterverkehr. Am 15. April cr. scheidet die Station Coesfeld der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn aus dem oben bezeichneten Verbandsgüterverkehr aus. Von diesem Tage ab gelten die im Nachtrage IX zum Tarife vom 1 November 1878 enthaltenen Frachtsätze der Station Coesfeld nur noch für den Verkehr mit Coesfeld, Station der Rheinischen Bahn. Dresden, am 1. März 1881. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung. (618)

Am 15. April cr. tritt der **Nachtrag XI zu Theil II** des Tarifs für den **Sächsisch-Oesterreichischen Verband** in Kraft, welcher bei den hetheiligten Güterexpeditionen zu erlangen ist. Durch diesen Nachtrag gelangen Ausnahmefrachtsätze für den Transport von Jutegarn- und Jutegewebe, sowie abgeänderte und erhöhte Frachtsätze für den Transport von Hornvieh, Schafen und Borstenvieh zur Einführung. Dresden, am 26. Februar 1881. Königliche Generaldirection der Sächs. Staatseisenbahnen. v. Tschirschky. (608)

Schlesisch-Oesterreichischer Kohlenverkehr. In denjenigen Kohlentarifen von Stationen der Oberschlesischen und R.O.U. Eisenhahn und von Neurode etc. (Eisenbahn-Directions-Bezirk Berlin) nach den bezw. K.F. Nord-, Oesterreichischen Staats-, Oesterreichischen Nordwest-, Südnorddeutschen Verbindungs-, Oesterreichischen Süd-, Kaiserin Elisabeth-, Mährisch-Schlesischen Central-, Galizischen Karl-Ludwig- und Lemberg-Czernowitz-Jassy-Bahn, welche in Oesterreichischer Notenwährung und zu verschiedenen Coursständen derselben erstellt sind, kommen pro Monat März 1881 die Frachtsätze zum Course von 170/175 zur Anwendung. Breslau, den 22. Februar 1881. Königl. Direction der Oberschlesischen Eisenbahn. (600)

Stettin-Berlin-Thüringischer Verband. Zu dem Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren vom 1. April 1880 tritt am 1. April cr. der I. Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält Frachtsätze von und nach dem Berliner städtischen Central-Viehhof bei Friedrichsberg und ist durch die Expeditionen der betheiligten Bahnen zum Preise von 0,10 *M.* pro Stück zu beziehen. Berlin, den 20. Februar 1881. Die Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahngesellschaft als geschäftsführende Verwaltung. (620)

Thüringisch-Bayerisch-Württembergischer Verband. Am 1. März cr. treten in Kraft:

Nachtrag XX zum Tarifheft 1,
„ XIV „ „ 2.

Dieselben enthalten theilweis erhöhte Frachtsätze für die Bayerischen Stationen Amorbach, Aschaffenburg, Gemünden, Heigenbrücken, Karlstadt, Laufach, Lohr, Miltenberg, Partenstein, Tarifsätze für die neu aufgenommene Station Wutha der Thüringischen Bahn, sowie Ausnahmefrachtsätze für Holztransporte zwischen einigen Bayerischen Stationen und Stationen der Werrahahn.

Exemplare à 0,20 bezw. 0,10 *M.* sind in den Verbands-Expeditionen käuflich zu haben. Namens der Verbands-Verwaltungen. Erfurt, den 22. Februar 1881. Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft. (603)

Weichsel-Eisenbahn-Verband. Mit dem 27. d. Mts. treten die Hefte VI und VII des Tarifs des Weichsel-Eisenbahn-Verbandes vom 1. Decemher/19. November 1880, enthaltend directe Frachtsätze für Getreide-, Oelsamen, Mehl- und Malzsendungen zwischen Stationen der Kursk-Charkow-Asow bezw. der Charkow-Nikolajew-Bahn und Danzig bezw. Neufahrwasser der Königlichen Ostbahn, in Kraft. Diese Tarifhefte sind bei den betheiligten Stationen einzusehen, auch käuflich zu haben. Danzig, den 25. Februar 1881. Direction der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn, Namens der Verband-Verwaltungen. (601)

West-Nordwestdeutscher und Hanseatisch-Rheinisch-Westdeutscher Eisenbahnverband. Mit Wirkung vom 25. d. Mts. ab sind zu den Heften 37, 39, 101 und 109 des West-Nordwestdeutschen Verbandsgütertarifs Ergänzungsblätter, und zum Heft 4 des Hanseatisch-Rheinisch-Westdeutschen Gütertarifs der 5. Nachtrag erschienen. Diese Drucksachen, welche einen directen Frachtsatz in Specialtarif III zwischen Kusel und Hamburg und ermässigte Sätze für Roheisen und Erze zwischen Winnweiler und Giessen bezw. Lollar enthalten, können von den Verbandsgüterexpeditionen hezogen werden. Hannover, den 21. Februar 1881. Namens sämmtlicher Verbandsverwaltungen, Königliche Eisenbahn-direction. (610)

West-Nordwestdeutscher und Hanseatisch-Rheinisch-Westdeutscher Eisenbahn-Verband. Mit Wirkung vom 1. April cr. ab sind erschienen:

Ergänzungsblätter zu den Heften 111/126, 131/134, 141 und 148 des West-Nordwestdeutschen Verbands-Gütertarifs,

Ergänzungsblatt zum Ausnahmetarif für Europäisches Holz und Nachtrag 18 zum Seehafen-Ausnahmetarif für denselben Verband;

Nachträge zu den Heften 11/15, 20 und 21 des Hanseatisch-Rheinisch-Westdeutschen Verbandsgütertarifs und

Nachträge zum Ausnahmetarif für Europäisches Holz und zum Seehafen-Ausnahmetarif für denselben Verband.

Diese Drucksachen, welche anderweite, theils erhöhte und theils ermässigte directe Frachtsätze nach und von den Stationen der Altona-Kieler Bahn (excl. Kiel), sowie den Stationen der Holsteinischen Marsch- und Westholsteinischen Bahn enthalten, können von den Verbands-Güterexpeditionen hezogen werden. Hannover, den 15. Februar 1881. Namens sämmtlicher Verbands-Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direction. (602)

III. Tarife für andere directe Verkehre.

Vom 1. März cr. ab kommen die im Tarif für die **Beförderung lebender Thiere** zwischen **Berlin** und **Posen etc.** vom 1. Januar 1878 nebst Nachtrag I und II enthaltenen Tarifsätze für Berlin, N. M. und Ostbahnhof auch für Viehtransporte nach und von dem städtischen Centralviehhofe in Friedrichsberg hei Berlin unter Zuschlag einer Ueberfuhrgebühr von 7,20 *M.* pro Wagen zur Anwendung. Berlin, den 25. Februar 1881. Königliche Eisenbahndirection. (616)

Am 1. April dieses Jahres wird durch die Einführung eines **allgemeinen directen Gütertarifs** zwischen **Rheinland** und **Westfalen einerseits** und **Lothringen-Luxemburg andererseits** die Reexpedition von Gütern in Karthaus und Perl und die Ermässigung der Taxen dieser Stationen im Rheinisch-Köln-Minden-Bergisch-Märkisch-Saarbrücker Gütertarife vom 15. Mai 1879 aufgehohen. Frankfurt a/M.-Sachsenhausen, 17. Februar 1881. Königliche Eisenbahn-Direction. (604)

Erhöhung der Frachtsätze im Verkehre mit Ungarn. Aus Anlass der Erhöhung der Ungarischen Transportsteuer bei Eilgut 7 pCt. und hei Frachtgut 3 pCt. wird ab 1. April l. J. im Verkehre mit Ungarn eine Erhöhung der Frachtsätze eintreten. Vorläufig, bis zur Erstellung von Nachträ-

gen für die verschiedenen Verbandtarife im Verkehre mit Ungarn, wird die Erhöhung der Frachtsätze mittelst Zuschlagstabellen zur Durchführung kommen.

Am 1. März cr. tritt **II. Nachtrag** zum Tarif für die directe Beförderung von Gütern im **Bergisch-Märkisch-Belgischen Verkehr via Bleyberg** vom 1. Januar 1880 (Theil I) in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält Aenderungen und Ergänzungen der Classification der Güter der Special- und Ausnahme-Tarife, Aufnahme der Westflandrischen Bahnen, neuer Stationen der Belgischen Staatsbahnen, sowie anderweitige Tarifsätze für mehrere Stationen der Belgischen Staatsbahnen und Druckfehlerberichtigungen etc.

Am gleichen Tage tritt der II. Nachtrag zum II., die Transit-Tarife umfassenden Theil des oben erwähnten Tarifs in Kraft. Dieser Nachtrag enthält einen Ausnahme-Tarif für den Transport von Eisen und Stahl etc. in Wagenladungen von 10 000 kg im Verkehr zwischen Bergisch-Märkischen Stationen einerseits und den Stationen Bruges (Bassin) transit, Bruxelles (Entrepôt et Bassin) transit, Gand (Entrepôt, Docks et Bassin) transit, Nieuport (transit), Ostende transit, Termonde (Entrepôt) transit und Terneuzen transit andererseits und Druckfehlerberichtigungen. Elberfeld, den 28. Februar 1881. Königl. Eisenbahn-Direction. (626)

IV. Specialtarife für bestimmte Transport-Artikel.

Mit dem 10. d. Mts. sind für die Beförderung von **Steinschlag** von Taben nach Stationen der ehemaligen Saarbrücker und Rhein-Nahebahn die früheren **ermässigten Frachtsätze** wieder zur Einführung gekommen. Dieselben sind auf den betheiligten Stationen einzusehen. Frankfurt a/M.-Sachsenhausen, den 25. Februar 1881. Königl. Eisenbahn-Direction. (619)

Am 1. März cr. tritt ein **Ausnahmetarif** für die **Beförderung von Borke** (Gerberlohe) in Wagenladungen von 5 000 kg oder bei Zahlung der Fracht für dieses Gewicht im Verkehr zwischen einer Anzahl Stationen der Bergisch-Märkischen Bahn einerseits und Paris (La Chapelle) andererseits in Kraft. Näheres ist bei unserem Tarifbureau hier zu erfahren. Elberfeld, den 28. Februar 1881. Königliche Eisenbahn-direction. (625)

2. Eröffnungen etc.

K. K. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn. Ueber Ermächtigung des Hohen K. K. Handelsministeriums vom 22. Februar 1881, Zahl 5587, wird die vormalige Station Königswald unter dem Namen Tyssa-Königswald für den gesammten Personen-, Gepäck-, Eilgut- und Frachtenverkehr hiermit wieder eröffnet. Teplitz, am 25. Februar 1881. Die Direction.

3. Submissionen.

Submission von Schmiedekohlen. Die für den diesseitigen Directionsbezirk im nächsten Etatsjahr erforderlichen Schmiedekohlen sollen in öffentlicher Submission beschafft werden.

Die bezüglichen Bedingungen liegen in unserem Generalbureau hier, Fürstenstrasse No. 1—10 zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen frankirte Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Die Eröffnung der mit der Aufschrift: „Offerte auf Lieferung von Schmiedekohlen“ versehenen, frankirt und verschlossen bis spätestens zum 14. März cr., Vormittags 10 Uhr an unser Materialienbureau in Magdeburg (Fürstenwallstrasse No. 10) einzureichenden Angebote findet in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten statt. Magdeburg, den 25. Februar 1881. Königliche Eisenbahndirection. (627)

Breslau - Schweidnitz - Freiburger Eisenbahn. Die Eisenconstruction der bei Schweidnitz liegenden beiden Viaducte soll ohne Unterbrechung des Betriebes in der Weise umgebaut werden, dass an Stelle eines unter Gleismitte liegenden Schwellenträgers deren zwei eingelegt werden.

Offerten auf Lieferung der Eisentheile (ca. 76 500 kg) und Ausführung des Umbaus sind mit der Aufschrift:

„Submissionsofferte auf Umbau der Schweidnitzer Viaducte“

versiegelt und frankirt bis zu dem auf

Dienstag, den 15. März 1881, Vormittags 11½ Uhr

anberaumten Termin (Verwaltungsgebäude auf unserem hiesigen Bahnhofe Zimmer No. 60) einzureichen.

Lieferungsbedingungen und Zeichnungen können in unserer Registratur, Zimmer 35, eingesehen, auch von dort gegen 1 Mark Copialien bezogen werden. Breslau, den 20. Februar 1881. Directorium. (609)

Grossherzoglich Badische Staatseisenbahnen. Lieferung von Eisenbahnwagen. Die Lieferung von

10 Wagen I. und II. Classe,
7 „ I., II. und III. Classe,
22 „ III. Classe

soll im Wege des Accords vergeben werden. Die der Lieferung zu Grunde liegenden Bedingungen und Zeichnungen sind gegen Einsendung von 2 ℳ für jede Wagengattung bei dem diesseitigen Centralbureau zu erheben.

Lieferungsangebote sind versiegelt und mit der Aufschrift: „Lieferung von Eisenbahnwagen“ bis einschliesslich 20. März d. J. bei der unterzeichneten Generaldirection einzureichen. Karlsruhe, den 25. Februar 1881. Generaldirection. (614)

K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Für die Lieferung von circa 1 480 t Bessemerstahlschienen, wovon circa 1 421 t nach eigenem Profil, circa 59 t aber nach dem Normalprofil der Königlich Ungarischen Staatsbahnen für Eisenschienen des leichteren Systems zu walzen sind, wird eine Offertverhandlung stattfinden.

Hierauf bezügliche, mit einem 50 Kr.-Stempel versehene Offerte sind bis 8. März l. J, 12 Uhr Mittags, bei unserem Secretariate, Széchenyigasse No. 2, in Budapest unter versiegeltem Couvert mit der Aufschrift „Offert zu Zahl 3251“ einzureichen.

Die betreffenden Lieferungsbedingnisse, Zeichnungen und Offertbedingungen können bei unserer Materialverwaltung eingesehen und von dort gegen Erlag von Einem Gulden Oe. W. bezogen werden. Budapest, im Februar 1881. Die General-direction. (Nachdruck wird nicht honorirt.)

Köln-Mindener Eisenbahn. Die Lieferung von 400 Stück vierrädrigen offenen Güterwagen zu 10 000 kg Tragfähigkeit soll in 4 Loosen zu 50 Wagen ohne Bremsen und in 4 Loosen zu 50 Wagen mit Bremsen im Wege der Submission vergeben werden. Zeichnungen und Bedingungen sind gegen Einsendung von 2 ℳ von unserem maschinentechnischen Bureau Köln, Ursulaplatz 6, zu beziehen und sind dort auch die Zeichnungen der Einzelconstructionen einzusehen.

Die Ablieferung der Wagen muss spätestens bis zum 1. October d. Js. erfolgen. Die Offerten mit Angabe etwaiger früherer Lieferungstermine sind mit der äusseren Bezeichnung „Submission auf Güterwagen“ bis zum 7. März Abends an uns einzureichen und bleiben Submittenten bis zum 31. März an ihre Offerten gebunden.

Die Eröffnung der Offerten geschieht am 8. März cr., Vormittags 10 Uhr, in unserm Geschäftslocale hierselbst, Domhof 48, in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten. Köln, 15. Februar 1881. Königliche Direction. (558)

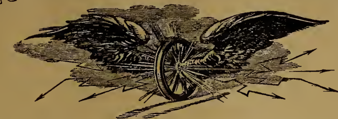
Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin SW. (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 18. 1881.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction: Dr. jur. W. Koch, Berlin SW., Kleinbeerenstr. 8.
Commissionär für den Buchhandel: Adolph Refelshöfer, Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.



Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuth-Strasse 8, einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 8000 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Einundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 7. März 1881.

Dampfwagen für Haupt- und Nebenbahnen
als Hauptzug in regelmässigem Betrieb auf Strecken der Hessischen Ludwigsbahngesellschaft.

Schon früher ist mehrfach des Thomas'schen Dampfwagens, welcher auf der Hessischen Ludwigsbahn in Betrieb steht, Erwähnung geschehen, indessen veranlasst das Interesse, welches dieses Fahrzeug erregt, ein näheres Eingehen darauf an dieser Stelle.

Die Hessische Ludwigsbahn hat unter ihren verschiedenen Strecken manche, welche zur Bewältigung des nur mässigen Verkehrs der Verwendung completer und normaler Züge weder bedürfen, noch deren Beibehaltung mit Rücksicht auf die grössere Kostspieligkeit des Betriebes und die gebotene Sparsamkeit genügend motiviren; wogegen die seitherige Entwickelung dieser Linien doch der Art ist, dass bei einem Secundärbetrieb viele Anschlüsse in Wegfall kommen würden, und eine Beeinträchtigung aller Betheiligten unvermeidlich wäre. Ueberhaupt scheint ein Rückschritt in der Transportweise nicht am Platze, und es dürfte deshalb der genannte Dampfwagen, welcher einerseits die grösste Billigkeit für den gesammten Betrieb ermöglicht, andrerseits aber auch grösseren Geschwindigkeiten zu dienen bestimmt ist, als die für Secundärbahnen zulässige, in Wirklichkeit eine Lücke zweckmässig ausfüllen, welche zwischen den Mitteln zum Voll- und zum Secundärbetriebe besteht. Selbstredend ist jedoch dieser Dampfwagen nicht minder vortheilhaft auch im Secundärbetriebe zu verwenden, und es kann derselbe jederzeit von Haupt- auf Nebenbahnen, und umgekehrt, übergehen.

Die fachlichen Details können wir hier übergehen, nachdem kürzlich eine ausführliche Beschreibung im Druck als Beilage zu dem „Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens“ erschienen ist, und beschränken uns mehr auf ein kurzes Bild unter Darlegung des Zweckes und der seitherigen Ergebnisse dieses Fahrzeuges.

Der Dampfwagen ist sechsrädrig, und besteht aus einer Abtheilung für Maschine, Kessel und Zubehör, welche auf nur Einer Achse, der Triebachse ruht, und aus der Wagenabtheilung, welche ein completer zweiachsiger und zweistöckiger Wagen bildet. Durch eine leicht zu bewerkstelligende Trennung dieser beiden Theile kann die Maschinenabtheilung nach einfacher Anfügung einer zweiten Achse an vorhandene Lager ohne Weiteres für sich verschiebbar und als zweiachsige Locomotive verwendbar gemacht werden, welche letztere im Rangir- und langsamen Streckendienste sich nützlich erweist, während die Wagenabtheilung in jedem Zuge benutzt werden kann. Diese Anordnung ist besonders von Werth, weil bei nothwendigem Stillstande, bezw. bei Reparatur eines der beiden Theile, der andere Theil verfügbar bleibt, und die augenblicklich ausser Verwendung stehende Abtheilung ihres nunmehr kleineren Radstandes wegen leichter zu den Werkstätten oder dergl. gebracht werden kann, als der ganze Dampfwagen, welcher einen Radstand von 7,335 m besitzt.

Um sowohl grössere Geschwindigkeiten erzielen, wie grössere Lasten befördern zu können, sind Maschine und Kessel so stark gebaut, dass der Dampfwagen z. B. Steigungen von 1:50 vollbesetzt mit einer Geschwindigkeit von ca. 30 km in der Stunde leicht befahren kann, während er schon auf Steigungen von 1:70 bei rascherer Fahrt weitere Wagen mitzuführen im Stande ist. Bei einer Fahrgeschwindigkeit von 60 und mehr Kilometern pro Stunde ist der Gang des Wagens noch ein sehr ruhiger.

In den beiden Stockwerken, deren Dimensionen, wie überhaupt das ganze Fahrzeug, innerhalb der Normen für die Construction und Ausrüstung der Eisenbahnen Deutschlands gehalten sind, befinden sich 80 Sitzplätze verschiedener Classen und 10 bis 20 Stehplätze. Sowohl der untere, wie der obere Raum sind mit jedweder Bequemlichkeit ausgerüstet. Die lichte Höhe des oberen Raumes ist $1_{,830}$ m, so dass man bequem aufrecht darin gehen kann, die des unteren Raumes 1,90 m. Die nach oben führende geschweifte Treppe ist sehr bequem und sicher; die Zugänge für die erste und zweite Classe einerseits und für die dritte Classe andererseits sind getrennt.

Durch Beweglichkeit der Endachse ist erreicht, dass der Dampfwagen scharfe Curven durchfahren kann, während der lange Radstand der vereinten Maschinen- und Wagenabtheilung, sowie die vierfache Lagerung und Federung der Triebachse neben anderen Vortheilen, einen sehr ruhigen Gang bedingen, wie denn auch bei sehr gesteigerter Geschwindigkeit weder Seiten- noch Höhenschwankungen von irgend welchem Belang eintreten.

Zwischen Maschine und Zugpersonal besteht directe Communication, ausserdem eine solche durch Sprachrohr und Signalpfeife.

Der Dampfwagen geht gleich ruhig, ob vor- oder rückwärts; indessen kann er auf Drehscheiben von nur 8 m Durchmesser leicht gedreht werden. Es können zu diesem Zweck, wie dies an drei Stationen der Hessischen Ludwigsbahn erfolgt ist, Drehscheiben von 6 m Durchmesser unschwer und billig in solche von 8 m geändert werden.

Bei dem geringen Kohlenverbrauch der Maschine genügt der mitzuführende Vorrath von ½ t gewöhnlicher Förderkohle, um einen Weg von 200 km zu durchlaufen, ebenso der Wasservorrath von 2,4 cbm für eine Strecke von 70 bis 80 km.

Das Füllen des Wassers kann von jeder Langseite des Wagens an den gewöhnlichen Füllkrahnen ohne Zwischenstück erfolgen.

Ein solcher Wagen hat im vorigen Sommerdienste während 5 Monaten täglich (excl. der Sonntage, an welchen er gereinigt wurde und zu anderweiter Verwendung verfügbar stand) den Dienst als Hauptzug auf der Odenwaldbahn — Darmstadt-Erbach — 50,5 km lang, mit 12 Zwischenstationen, pünktlich und regelmässig versehen, und auf dieser Gebirgsstrecke, welche Steigungen und Gegensteigungen von 1:90 bis 1:70 hat, stets noch einen, zuweilen mehrere Wagen mitbefördert. Seit vorigem Jahr steht derselbe Dampfwagen auf Thalstrecken — Worms resp. Rosengarten-Mannheim und Rosengarten-Bensheim — ebenfalls in regelmässigem Betriebe, wobei er den hier verhältnissmässig schwachen Güterverkehr mitbesorgt, indem ihm fast jederzeit noch 2 bis 4 Wagen angehängt werden. In diesem Dienst durchfährt er täglich 210 km mit 40 km Geschwindigkeit pro Stunde, wobei die Fahrzeit sich verhältnissmässig günstiger als bei einem normalen

Zuge stellt, weil der Dampfwagen rascher in Gang und rascher zum Stehen kommt, als ein Zug.

Die Betriebsresultate, welche ein solches Fahrzeug ergiebt, sind gegenüber der Verwendung eines normalen, leichten Zuges überaus günstig. Sowohl die Ersparnisse an Capital und dessen Verzinsung, an Reparatur- und Unterhaltungskosten und an Kohlen und Consumtionsartikeln, wie diejenigen an Begleitungspersonal sind sehr erheblich. Ausserdem stellt sich auch die Unterhaltung des Bahnkörpers wesentlich niederer. Es ist dies in der Construction des Dampfwagens begründet, da derselbe nur 3 Achsen hat, deren meistbelastete, die Triebachse, einen Druck von ca. 12 bis 12,5 t, also denjenigen einer mässig belasteten Locomotivtriebachse ausübt, während die schädliche Wirkung der vielen in einem Zuge mit getrenntem Material stets mitzuführenden Achsen erspart bleibt. Ueberdies ist durch die Beweglichkeit einer Wagenachse die Abnützung der Schienen in den Curven sehr vermindert.

Der Kohlenverbrauch bei besetztem Wagen beträgt kaum 2 kg pro Nutzkilometer auf einfachen Strecken. Bei schwierigeren Strecken, wie z. B. auf der vorgenannten Odenwaldbahn, steigt derselbe bis zu 3 und bei Mitführung weiterer Wagen hierbei bis höchstens 3½ kg pro Kilometer.

Der Preis eines solchen, auch in Deutschland patentirten Dampfwagens beträgt derzeit 27 500 *M.*, und es haben hierfür die Maschinenfabrik Esslingen, sowie Henschel & Sohn in Cassel sich vorläufig zur Herstellung bereit erklärt.

Nach den gemachten Wahrnehmungen wird der Dampfwagen von dem Publikum gern und sogar mit Vorliebe benutzt.

Wir glauben, nachdem längere Proben und sehr günstige Resultate im regelmässigen Gebrauche vorliegen, dass die weitere Verbreitung solcher Dampfwagen nur eine Frage der Zeit sein wird, indem jeder grössere Bahncomplex Linien besitzt, auf welchen deren Anwendung rationell erscheint, wie denn auch die Erbauung von neuen Linien leichter ausführbar ist, wenn ein billiger Betrieb sicher erwartet werden darf.

Bericht über die Sitzung

der ständigen Tarifcommission der Deutschen Eisenbahnverwaltungen und des Ausschusses der Verkehrsinteressenten in Berlin am 10. und 11. Februar 1881.

Am 10. und 11. Februar 1881 fand in Berlin eine Sitzung der ständigen Tarifcommission der Deutschen Eisenbahnverwaltungen und des Ausschusses der Verkehrsinteressenten statt, nachdem Tags zuvor der Ausschuss der Verkehrsinteressenten über die Gegenstände der Tagesordnung in Berathung getreten war.

Es waren anwesend Vertreter von 13 Eisenbahnverwaltungen und vom Ausschusse der Verkehrsinteressenten die Herren von Wedell-Malchow, Generaldirector Russell, Schäffner, Commerzienrath Heimendahl, Dr. Websky, Uhlemann, Hacker und aus Bayern Commerzienrath Weidert.

Die Tagesordnung umfasste folgende Gegenstände:

1. Tarifirung von Schwefelbaryum.
2. Tarifirung von Holz, roh, vorgearbeitet etc.
3. Tarifirung von Thonwaaren.
4. Tarifirung von Sprengstoffen.
5. Tarifirung von nasser Stärke.
6. Tarifirung von Cichorien.
7. Tarifirung von Matten aus Bast etc.
8. Tarifirung von Fischen.
9. Tarifirung von Infusorienerde-Mörtel.
10. Tarifirung von Hirseschalen.

1. Zum ersten Gegenstand der Tagesordnung hatte der Ausschuss der Verkehrsinteressenten beantragt, den Artikel „Schwefelbaryum, rohes", nach Specialtarif I zu verweisen. Auch der zu der Verhandlung beigezogene Sachverständige empfahl für den Artikel eine billigere Fracht, worauf der Antrag des Ausschusses von beiden Corporationen einstimmig angenommen wurde.

2. Von der Königlichen Eisenbahndirection zu Elberfeld war der Antrag gestellt, Holz, rohgearbeitetes, nicht gesägtes, und rohbeschlagene Stämme in den Specialtarif III aufzunehmen. Zur Motivirung dieses Antrages war angeführt, dass die Rheinisch-Westfälischen Bahnen schon seit langen Jahren rohes Stammholz zu den Sätzen des Specialtarifs III befördert haben, ferner, dass das Rundholz in seiner Eigenschaft als Rohmaterial eine günstigere Tarifirung als das daraus gewonnene Fabrikat — das Schnittholz — zu beanspruchen habe und daher die vorgeschlagene billigere Tarifirung den Principien der Waarenclassification entspreche, endlich dass beim Schneiden der Bretter aus dem Stammholz ca. 45 pCt. reiner Verlust an Material entstehe, wofür der Versender bezw. Empfänger die Fracht zu tragen habe.

Der Vertreter der Bayerischen Staatsbahnverwaltung, Herr Generaldirectionsrath Böhm, als Referent, empfahl den Antrag abzulehnen, den er vom Standpunkte der Eisenbahnen keineswegs als allgemein annehmbar, vom Standpunte der Production und Industrie aus aber als bedenklich bezeichnete, und stellte es den Bahnverwaltungen anheim, je nach Bedürfniss für diesen Artikel Ausnahmetarife zu etabliren.

Auch der Vertreter der Thüringer Bahn als Correferent schlug vor, den erwähnten Antrag abzulehnen; nur wünschte er, dass der Frage, ob die nicht gesägten langen Nadelholzstämme und das lange Stangenholz in rohem und rohbeschlagenem Zustande, soweit zu deren Transport 2 Wagen von zusammen 20 000 Kilogramm Tragkraft verwendet werden, oder die Fracht hierfür bezahlt wird, nach Specialtarif III zu verweisen seien, bald näher getreten werde.

Für den Ausschuss der Verkehrsinteressenten beantragte Herr Russell:

„Der Ausschuss der Verkehrsinteressenten ist der Ansicht, dass zur Zeit ein dringendes Bedürfniss für eine anderweite allgemeine Regelung der Tarifclasse Holz, roh vorgearbeitetes, nicht gesägtes und rohbeschlagene Stämme nicht vorliegt, empfiehlt dagegen, den Anträgen der Thüringer Bahn zuzustimmen."

Die zugezogenen Sachverständigen, darunter Herr Otto Steinbeis, Holzhändler und Sägewerksbesitzer zu Brannenburg in Oberbayern — wandten sich gegen den Antrag der Eisenbahndirection Elberfeld oder versprachen sich davon nur geringen Nutzen, Herr Steinbeis bekämpfte den Antrag speciell von dem Standpunkte der heimischen Industrie, während der ebenfalls als Sachverständige vernommene Herr Commerzienrath Franke-Berlin die Tarifermässigung zwar für manche Gegenden als vortheilhaft erachtete, im Hinblicke auf die Gutachten der anderen Sachverständigen aber einen befürwortenden Antrag nicht stellen wollte.

Nach einer längeren Debatte, in welcher Herr Weidert sich gegen den Schlusssatz im Antrage Russell aussprach, weil in Wirklichkeit Anträge seitens der Thüringer Eisenbahn nicht vorlägen, erklärte der Vertreter der Letzteren, dass seitens seiner Verwaltung keine Anträge gestellt, sondern nur Wünsche ausgesprochen seien, und zog in Folge dessen Herr Russell den letzten Satz seines Antrages, worin er die Anträge der Thüringer Bahn zu unterstützen empfiehlt, zurück.

Der Antrag der Königlichen Eisenbahndirection zu Elberfeld wird hierauf vom Ausschusse einstimmig, von der Tarifcommission mit allen gegen 1 Stimme abgelehnt.

3. Bei der gemeinschaftlichen Berathung der ständigen Tarifcommission und des Ausschusses der Verkehrsinteressenten über die Einreihung des Artikels „Thonpfeifen" unter die Güter der Wagenladungsclasse I des projectirten neuen Tarifschemas (im Februar v. J.) war geltend gemacht worden, dass der fragliche Artikel eigentlich unter die Töpferwaaren subsumirt werden könne und deshalb jetzt schon nach Specialtarif II zu tarifiren sei. Bei weiterer Prüfung der Tarifposition „Steingut, Töpferwaaren etc." sowie der damit verwandten Position „Thon- und Cementwaaren" hatte sich ergeben, dass die erwähnten Positionen einer Klarstellung bedürfen, da aus denselben nicht zu ersehen sei, welche Gegenstände zu den Töpfer- und welche zu den Thonwaaren zu rechnen sind. Es wurde daher damals beschlossen, eine Revision der vorgenannten Positionen des Specialtarifs II vorzunehmen, von deren Ausfall die Tarifirung von Thonpfeifen abhängig zu machen und hierbei auch die Frage der Tarifirung von Porzellan einer Erörterung zu unterziehen.

Die mit dem Referate betraute Generaldirection der Reichseisenbahnen zu Strassburg erstattete nunmehr Bericht, in welchem sie die gegenwärtige Nomenklatur des Specialtarifs II als unzutreffend bezeichnete und als Kriterium der Unterscheidung der werthvollen Thonwaaren von den geringeren die Verpackung erklärte. Demgemäss stellte sie den Antrag:

„anstatt der gegenwärtigen Positionen die folgenden in die Nomenklatur der Güter der Specialtarife aufzunehmen:

1. Specialtarif I:

Retorten von Chamotte und Thon.

2. Specialtarif II:

a) Cementwaaren, soweit nicht unter den Gütern des Specialtarifs III genannt;
b) Thon- und Töpferwaaren aller Art (z. B. Porzellan-, Steinzeug-, Fayencewaaren), soweit nicht unter den Gütern der Specialtarife I und III genannt, unverpackt.

3. Specialtarif III:

a) Cement, sowie Steine, Platten, Fliesen und Röhren aus Cement;
b) Röhren (auch Drainröhren) aus Thon;
c) Scherben von Thon- und Töpferwaaren aller Art und von Glas, auch Glasbrocken;
d) Steine:

α. gebrannte,

Mauersteine (Ziegelsteine, Backsteine), Dachsteine (Dachziegel, Pfannen), Thonsteine, Lehmsteine, Chamottesteine, feuerfeste Steine, auch Pflastersteine und Trottoirplatten aus Thonmasse unverpackt."

Die Tarifirung von Thonpfeifen ergebe sich hiernach von selbst, sie gehören in die Allgemeinen Wagenladungsclassen.

Ein Theil der zugezogenen Sachverständigen versprachen sich von diesem Antrage manchen Vortheil, der andere Theil da-

gegen wünschte von dem Kriterium der Verpackung freizubleiben und legte besonderen Werth auf die Erleichterung des Exports.

Im Verlauf der Debatte, in welchem noch verschiedene Anträge gestellt wurden, änderte der Vertreter der Reichseisenbahnen seinen Antrag dahin ab, dass in oben erwähnter Position 2b gesetzt werde:

„unverpackt, nur lose verpackt oder mit Heu und Stroh oder in Harassen verpackt", und dass das Wort „Töpferwaaren" in 2b gestrichen werde."

In dieser veränderten Fassung wird der Antrag vom Ausschusse der Verkehrsinteressenten einstimmig angenommen, jedoch von der Tarifcommission mit 7 gegen 5 Stimmen abgelehnt.

4. Durch Bundesrathsbeschluss vom 3. Juni v. J. sind mit dem 1. August v. J. Abänderungen des Betriebsreglements eingetreten, durch welche die Bedingungen festgestellt werden, unter denen gewisse bis dahin vom Eisenbahntransporte ausgeschlossene feuergefährliche und explodirbare Gegenstände, insbesondere Pulver, Feuerwerkskörper, Dynamitpatronen, nunmehr zum Eisenbahntransport zugelassen werden sollen. Es zeigte sich nunmehr bald das Bedürfniss des Erlasses angemessener einheitlicher Tarifvorschriften, und es wurden deshalb in der Sitzung der Tarifcommission vom 9. September v. J. folgende Tarifvorschriften beschlossen und eingeführt:

„Für die in der Anlage D des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands unter 1 aufgeführten Gegenstände wird das Doppelte der gewöhnlichen Stückgut- oder Wagenladungsfracht, mindestens jedoch die Fracht für 5 000 kg nach den Sätzen der Classe A1 pro Frachtbriefsendung erhoben. Hierbei macht es keinen Unterschied, ob eine Beiladung anderer Güter stattgefunden hat oder nicht. Sofern bei Sendungen von Sprengstoffen nach den reglementarischen Bestimmungen Schutzwagen zur Einstellung gelangen müssen und solche nicht durch gleichzeitig von demselben Versender aufgegebene beladene Wagen mit dessen Zustimmung gestellt werden, ist in allen Fällen die tarifmässige Gebühr für 2 Schutzwagen zu entrichten, ohne Rücksicht darauf, ob die Schutzwagen aus der Zahl der ohnehin zur Beförderung bestimmten Wagen entnommen oder ob sie besonders zu diesem Zwecke in den Zug eingestellt sind."

„Die erforderlichen Begleiter sind nach den Sätzen für Viehbegleiter in Packwagen zu befördern. Ausserdem kommen zur Berechnung die der Bahnverwaltung für die Bewachung dieser Transportgegenstände auf den Bahnhöfen erwachsenden Kosten, sowie sämmtliche sonstige eigene Auslagen der Bahnverwaltung."

Gleichzeitig erliessen Norddeutsche Eisenbahnen Ausführungsbestimmungen zum Betriebsreglement, namentlich bezüglich der Beschränkung des Transportes der betr. Gegenstände auf bestimmte Tage und bestimmte Züge.

Hierüber hat nun eine Anzahl grösserer Pulver- und Dynamitfabriken Beschwerden und Vorstellungen erhoben, in welchen eine Abänderung des Betriebsreglements, wie der Tarifvorschriften bezüglich der Frachtsätze und Nebengebühren und der von einzelnen Bahnen erlassenen Ausführungsbestimmungen verlangt wird. —

Der Vertreter der Württembergischen Eisenbahnverwaltung beantragte, da seitens der Petenten positive Anträge nicht vorlägen, in die Berathung überhaupt nicht einzutreten, zog indess im Verlaufe der Debatte seinen Antrag zurück, worauf die referirende Bahnverwaltung (Sächsische Staatsbahn) die Ablehnung sämmtlicher Anträge der Petenten empfahl und nur eine Discussion über die Annahmetage befürwortete, welchem Antrage Namens des Ausschusses der Verkehrsinteressenten Herr Schäffner beitrat.

Die vernommenen Sachverständigen wünschten die Genehmigung billiger Extrafeuerzüge für Export und billigere Berechnung der Schutzwagen.

Der Antrag, Nebengebühren mit 15 ℳ zu berechnen, wurde vom Ausschusse der Verkehrsinteressenten einstimmig angenommen, von den Bahnen abgelehnt. Dasselbe Resultat fand der Antrag auf Extrazüge; der eventuell gestellte Antrag, Schutzwagen nur dann zu berechnen, wenn keine Frachtobjecte vorhanden seien, die sich zur Beladung der Schutzwagen eignen, wurde von beiden Corporationen abgelehnt. Ueber die Abänderung der Annahmetage fand keine Abstimmung statt, da dies jeder Bahn überlassen bleibt. Es treten demnach gar keine Aenderungen ein.

5. Der Ausschuss der Verkehrsinteressenten hatte den Antrag gestellt, nasse Stärke nach Specialtarif II zu versetzen, welchen Antrag jedoch die referirende Bahnverwaltung abzulehnen vorschlug.

Der zugezogene Sachverständige befürwortete die billigere Tarifirung von nasser Stärke. Namens des Verkehrsausschusses empfahl alsdann Herr Uhlemann den combinirten Antrag, nasse Stärke als nicht bedeckungsbedürftig zu erklären und nach Specialtarif II zu verweisen.

Dieser Antrag wurde vom Ausschusse einstimmig angenommen, von den Bahnen mit 7 gegen 6 Stimmen abgelehnt.

6. Nach den Beschlüssen der Tarifcommission und des Verkehrsausschusses bezüglich der Einführung eines neuen Tarifschemas sollen den künftigen Wagenladungsclassen II—IV dieselben Artikel zugetheilt werden, welche gegenwärtig den Specialtarifen I—III angehören. In Widerspruch mit diesem Beschlusse war in dem Verzeichnisse der zur Aufnahme in die projectirte neue Wagenladungsclasse I bestimmten Waaren der Artikel „Cichorienschnitze, gedörrt und getrocknet", der identisch ist mit den nach Specialtarif III tarifirten „Cichorienwurzeln", aufgeführt. Herr Weidert hatte daher schon unterm 21. October v. J. den Antrag gestellt, den Artikel „Cichorienschnitze, gedörrt und getrocknet" aus dem Verzeichnisse der für die projectirte Wagenladungsclasse I bestimmten Waaren zu streichen und ihn im Specialtarif III bezw. Wagenladungsclasse IV zu belassen, diesen Antrag insbesondere auch noch damit begründend, dass grüne unzertheilte Cichorienwurzeln überhaupt nicht oder nur in seltenen Fällen zur Verladung kommen.

Dagegen hatte die Königliche Eisenbahndirection zu Frankfurt a. M. folgende Classification vorgeschlagen:

Cichorienwurzeln und Cichorienschnitze frische, Rüben und Rübenschnitze frische
in Specialtarif III;
Cichorienwurzeln und Cichorienschnitze gedarrt oder getrocknet, Rüben und Rübenschnitze gedarrt oder getrocknet
in Specialtarif II;
Cichorien, fabrizirte und Cichorienmehl
in Specialtarif I,

so dass also das Fabrikat billiger als bisher, das Rohmaterial „gedörrte Cichorienschnitze" theurer als bisher verfrachtet werden sollte.

Die referirende Bahnverwaltung (Königliche Eisenbahndirection zu Elberfeld) hatte, ohne des Antrages Weidert Erwähnung zu thun, jedoch unter Aneignung der Motive desselben, vorgeschlagen, den Antrag der Eisenbahndirection zu Frankfurt abzulehnen und zur Beseitigung von Zweifeln auszusprechen, den Positionen „Cichorienwurzeln und Rüben" den Zusatz „frische und getrocknete" zu geben.

Von den beigezogenen Sachverständigen sprach sich der eine, Herr Hauswaldt-Magdeburg, für den Antrag Frankfurt, der andere, Herr Herm. Frank-Ludwigsburg, dagegen für den Antrag Elberfeld aus.

Im Verlaufe der weiteren Debatte erklärte sich auch Elberfeld für die Verweisung des Fabrikats nach Specialtarif I, welcher Declassification vom Referenten des Ausschusses, Herrn Weidert, entgegengetreten wurde.

Bei der Abstimmung wird der Antrag Frankfurt, das Fabrikat nach Specialtarif I zu versetzen, vom Ausschuss mit 4 gegen 2 Stimmen angenommen, von der Tarifcommission aber abgelehnt; der Antrag, Cichorienschnitze in Specialtarif II einzureihen, vom Ausschusse mit 5 gegen 1 Stimme abgelehnt und auch von der Tarifcommission abgelehnt; der Antrag, Cichorienwurzeln, gedörrt, getrocknet und frisch, in Specialtarif III zu belassen und den erläuternden Zusatz beizufügen, wird vom Ausschuss einstimmig, von den Bahnen mit Majorität angenommen.

7. Von der Königlichen Eisenbahndirection zu Elberfeld war der Antrag gestellt, Matten aus Bast, Schilf, Rohr und Stroh nach Specialtarif II zu versetzen. Die referirende Oldenburgische Bahnverwaltung trat diesem Antrage entgegen, während der Referent des Ausschusses, Herr Heimendahl, die Einreihung der Packmatten aus Stroh, Bast, Schilf u. dergl. in Specialtarif II befürwortete. Im Verlauf der Discussion wurde der ursprüngliche Antrag Elberfeld dahin abgeändert, dass „Packflechtwerk (Packmatten aus Stroh, Bast, Binsen, Schilf u. dergl.)" nach Specialtarif II zu versetzen sei, und es erhob sich ferner die Frage, ob dieser Artikel nicht als sperrig behandelt werden solle.

Der Antrag, diese Artikel für sperrig zu erklären, wurde vom Verkehrsausschusse einstimmig, von den Bahnen mit 8 gegen 5 Stimmen abgelehnt. Die Verweisung nach Specialtarif II wird vom Ausschusse einstimmig angenommen, von den Bahnen mit 8 gegen 6 Stimmen abgelehnt. Die Position bleibt sonach unverändert.

8. Seitens des Vorstandes des Deutschen Fischereivereines lag eine Eingabe vor, worin folgende Anträge, die Beförderung von Fischen betr., gestellt waren:

a) für Fische eine andere Lieferfrist festzusetzen, die der leichten Verderblichkeit dieser Waare angemessen sei;
b) Fischsendungen mit jedem fahrplanmässigen Personenzuge zu befördern, in thunlichst kurzer Frist vor Abgang des Zuges zu expediren, und auf den Empfangsstationen unverzüglich nach Ankunft des betr. Zuges auszuliefern;
c) bei Fisch- und Krebssendungen auf gute Ventilation der Wagen zu achten;
d) die Aufhebung des Frankaturzwanges für Fische in Erwägung zu ziehen.

Referent wie Correferent empfahlen die Ablehnung dieser Anträge.

Zu Punkt a (Lieferfrist betr.) erklärte sich die Tarifcommission für incompetent, Punkt b (beschleunigte Ablieferung

betr.) wird von beiden Corporationen abgelehnt, Punkt c (gute Ventilation) wird vom Ausschuss einstimmig angenommen, von den Bahnen aber einstimmig abgelehnt. Punkt d (Aufhebung des Frankaturzwanges) wird vom Ausschusse und von den Bahnen einstimmig abgelehnt. Dagegen kündigte die geschäftsführende Verwaltung für die nächste gemeinschaftliche Sitzung einen Antrag an, der bezweckt, die in Norddeutschland geltenden Tarifvorschriften auf den Deutschen Bahnen allgemein einzuführen.

9. Es lag der Antrag vor, für Kieselerde- oder Infusorienerde-Mörtel die Tarifirung nach Specialtarif II wiederherzustellen.

Die referirende Bahnverwaltung beantragte, „Mörtel zur Bekleidung von Dampfkesseln und Dampfröhren" nach Specialtarif II zu tarifiren, womit sich der Referent des Verkehrsausschusses, Herr Weidert, einverstanden erklärt, wobei er jedoch die Aufmerksamkeit darauf lenkte, dass Schlackenwolle, welche ähnlichen Zwecken dient und fast denselben Preis hat, in Specialtarif III sich befindet. Der Antrag der referirenden Verwaltung wurde vom Verkehrsausschusse einstimmig, von der Tarifcommission mit 10 gegen 3 Stimmen angenommen.

10. Bezüglich der Tarifirung von Hirseschalen wurde sowohl vom Ausschusse der Verkehrsinteressenten als auch von der Tarifcommission die beantragte Declassification nach Specialtarif III abgelehnt.

11. Auf Antrag des Ausschusses der Verkehrsinteressenten wurde noch beschlossen, über ein Gesuch der Fassfabrikanten, die Tarifirung von Fassdauben betr., in Berathung zu treten. Der Antrag des Ausschusses (mit 3 gegen 2 Stimmen) ging dahin, zerlegte Fässer als unter Specialtarif II fallend zu erachten, wurde aber von der Tarifcommission einstimmig abgelehnt.

Aus der besonderen Sitzung des Ausschusses der Verkehrsinteressenten ist lediglich hervorzuheben, dass das Gesuch einer Berliner Firma, Dachpappe billiger zu tarifiren, auf Vorschlag des Herrn Weidert abgelehnt wurde, und dass für die nächste Sitzung ein Antrag angekündigt wurde, den Artikel: „gebrannten Kalk" unter die deckungsbedürftigen Güter aufzunehmen.

Die Fahrgeschwindigkeit auf den Französischen Eisenbahnen.

Aus dem in dieser Zeitung schon mehrfach erwähnten, im „Journal officiel" vom 8. Juli v. J. veröffentlichten Berichte der Französischen „Unfallscommission" erscheint noch der Abschnitt über die auf Französischen Eisenbahnen zur Anwendung kommende Fahrgeschwindigkeit von Interesse.

Bei der Französischen Ostbahn ist nach dem bestehenden Reglement die Maximalfahrgeschwindigkeit für Personenzüge festgesetzt auf:

90 km pro Stunde	auf Neigungen von 0 bis	4 mm	(hor. bis 1:250)
80 „ „ „	„ „ „ 5 „	7 „	(1:200 bis 1:143)
70 „ „ „	„ „ „ 7 „	10 „	(1:143 „ 1:100)
60 „ „ „	„ „ „ 11 „	15 „	(1:91 „ 1:67)
50 „ „ „	„ „ „ 16 „	18 „	(1:63 „ 1:56)
40 „ „ „	„ „ „ 20 „	25 „	(1:50 „ 1:40)

Für gemischte Züge ist die Maximalgeschwindigkeit auf 60 km auf Neigungen von 0 bis 4 mm festgesetzt und vermindert sich bei den vorangegebenen Neigungsverhältnissen auf resp. 55, 50, 45, 40 und 30 km pro Stunde. Für Güterzüge vermindert sich in gleicher Weise die auf 50 km festgesetzte Maximalgeschwindigkeit auf resp. 45, 40, 35, 30 und 25 km pro Stunde.

Bei der Südbahn bestehen ungefähr die gleichen Vorschriften. Auf der Orléansbahn fahren die Courierzüge (trains rapides) mit 75 km, die Expresszüge mit 65 km, die gemischten Omnibus- und die Omnibuszüge mit 50 und 55 km, die Güterzüge mit 25 oder 30 km pro Stunde. Auf den Linien des Centralplateaus, wo sich Neigungen bis zu 30 mm (1:33⅓), sowie zahlreiche und enge Curven finden, fahren die raschesten Züge durchschnittlich nur mit 45 km pro Stunde und überschreiten nicht 28 km auf den starken Gefällen.

Der Courierzug der Route Paris-Marseille der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn hat eine mittlere Fahrgeschwindigkeit von 72 km, erreicht aber an einzelnen Stellen eine Geschwindigkeit bis zu 96 km in der Stunde. Bei der Westbahn variirt die Geschwindigkeit nach den einzelnen Strecken bei Personenzügen zwischen 80 und 40 km, bei Güterzügen zwischen 38 und 20 km in der Stunde.

Bei der Nordbahn, „welche lange Zeit das Monopol der grossen Geschwindigkeiten hatte", ist als Maximum der Fahrgeschwindigkeit durch Ministerialerlass vom 31. Juli 1853 120 km pro Stunde vorgeschrieben; bei dem gegenwärtigen Dienste steigt indessen die Geschwindigkeit der Expresszüge nur auf 70 bis 72 km, die der gewöhnlichen Züge auf den Hauptlinien auf 45 bis 60 km und die der Güterzüge auf 24 bis 30 km pro Stunde. Langsamer muss gefahren werden bei der Annäherung an Abzweigungen und spitz befahrene Weichen.

Bei Zugverspätungen autorisiren die Reglements der Mehrzahl der Eisenbahngesellschaften die in dem Tableau für jeden einzelnen Bahnabschnitt angegebene Normalgeschwindigkeit um die Hälfte zu überschreiten, wobei sie indessen nicht über die für die betreffende Linie, sowie die für die betreffende Maschinengattung vorgeschriebene Maximalgeschwindigkeit hinausgehen dürfen. Bei der Südbahn wird dagegen keinerlei Ueberschreitung der festgesetzten Normalgeschwindigkeit zugelassen.

Für die verschiedenen Maschinengattungen sind die zulässigen Maximalgeschwindigkeiten wie folgt festgesetzt: für die Maschinen mit ungekuppelten Treibrädern je nach dem Durchmesser der Räder auf 80 bis 120 km, für Maschinen mit 2 gekuppelten Achsen auf 65 bis 90 km, für Maschinen mit 3 gekuppelten Achsen auf 45 bis 65 km pro Stunde.

Wird ein Zug durch eine am Ende desselben gehende Hülfsmaschine geschoben, so darf die Geschwindigkeit nach Vorschrift der Ordonnanzen vom 15. November 1846 25 km in der Stunde nicht überschreiten.

Die Commission sagt schliesslich: „Die Bedürfnisse des Publikums haben nach und nach eine sehr beträchtliche Beschleunigung der Fahrgeschwindigkeit herbeigeführt. Wenn das Geleise in sehr gutem Stande und das Betriebsmaterial sehr stabil ist, Bedingungen, welche bei den Französischen Eisenbahnen erfüllt sind, kann ein Courierzug auf horizontalen oder wenig geneigten und geradlinigen Strecken mit einer Geschwindigkeit von 95 bis 100 km fahren, ohne die Sicherheit zu gefährden. Wichtig ist dabei, dass der Führer stets Herr seines Zuges sei, und dass ihm in den Bremsen ein energisches und schnellwirkendes Mittel zur Disposition steht, den Zug zum Stehen zu bringen, wenn er irgend ein unvorhergesehenes Fahrthinderniss bemerkt. Es ist ferner für die Sicherheit von Wichtigkeit, dass kein Güterwagen, mit Ausnahme von Packwagen und sonstigen Fahrzeugen, welche speciell für solche Zwecke gebaut sind, in einen Zug eingestellt werde, welcher mit einer mittleren Geschwindigkeit von mehr als 55 km pro Stunde fährt".

Um Collisionen zwischen auf einander folgenden Zügen zu vermeiden, wird als allgemeine, bei den verschiedenen Eisenbahngesellschaften befolgte Regel angegeben: Kein Zug (oder Maschine) darf von einer Station abgehen oder sie passiren, bevor seit der Abfahrt oder dem Passiren des vorhergehenden Zuges nicht mindestens 10 Minuten verflossen sind. Dieses Intervall kann auf 5 Minuten vermindert werden, wenn entweder der vorhergehende Zug rascher fährt, als der nachfolgende oder, wenn die auf demselben Geleise zu durchfahrende Strecke nicht länger als 2 km ist. Das Intervall kann nach den besonderen Reglements einzelner Eisenbahngesellschaften selbst auf 3 Minuten vermindert werden, wenn 2 auf einander folgende Züge bis zu der Abzweigung, von welcher ab sie verschiedene Wege einschlagen, nur höchstens 1 km weit dasselbe Geleis zu benutzen haben.

Die Ursachen der Dammrutschung zwischen Ronheide und Astenet.

Der Dammrutsch zwischen Ronheide und Astenet am 21. December v. J., welcher auch in diesen Spalten seiner Zeit Erwähnung gefunden hat (No. 1 1881), gab in einer kürzlichen Versammlung des Architekten- und Ingenieurvereins zu Aachen Veranlassung zu einem lebhaften Meinungsaustausch über die wahrscheinlichen Ursachen dieses, seinem ganzen Verlaufe nach aussergewöhnlichen Ereignisses. Wie wir einem Berichte des „Wochenblattes für Architekten und Ingenieure" entnehmen, mass Regierungs- und Baurath Mechelen hauptsächlich dem gewählten Schüttungsmaterial, einem leichten thonigen Sande, welches durch Wasseraufgang zu einer schlammigen Masse geworden sei, die Schuld bei. Die Erschütterungen durch die Züge hätten das Durchweichen des Dammkörpers mit der aufsteigenden Feuchtigkeit befördert, ebenso das Fehlen eines Durchlasses für das Oberflächenwasser; der plötzlichen Rutschung der gesammten Schüttungsmasse sei wahrscheinlich die Bildung einer thonigen Gleitschicht im Innern des Dammes nahe beim Dammfusse vorhergegangen. Redner erläuterte seine eingehenden Ausführungen an gemachten Sandmodellen und erinnerte an ähnliche Vorkommnisse bei der Bergisch-Märkischen Bahn. Betriebsinspector Rücker gab zwei Ursachen an, die bei der Rutschung von Einfluss gewesen sind; erstens der Umstand, dass vom Berge her in den Damm eine kleine Quelle geflossen sei, welche dadurch gefährlich werden konnte, dass vor dem Dammfusse auf der Thalseite eine undurchlässige versumpfte Wiese lag; zweitens die in letzter Zeit sehr stark betriebene Abholzung der Berglehne, wodurch viel grössere Wassermengen schneller dem Damme zugeführt wurden, als früher. Da von einem eigentlichen Tagewasser an der fraglichen Stelle so gut wie nichts bemerkt wurde, so hatte man bei der Erbauung des Dammes den Durchlass für entbehrlich gehalten, die ganze Sohle des Dammes aber aus Steinschüttung gebildet; wahrscheinlich ist diese Sickersohle allmälig verstopft und in ihrer Wirksamkeit zudem durch die mangelnde Vorfluth in dem undurchlässigen Wiesenterain beeinträchtigt worden. Auffallend sei vor Allem, dass die ganze Masse plötzlich – und theil-

weise 1 km weit — fortgeschleudert worden sei, was durch eine blosse Rutschung nicht zu erklären sei. Wegebauinspector Rubarth führte an, dass sich hinter dem Damme an der Bergseite, gemäss der Aussage von Augenzeugen kurz vor der Katastrophe ein Teich gebildet habe, also eine vollständige Sättigung des Dammes mit Wasser eingetreten sei. Director Tull erklärte die Plötzlichkeit des explosionsähnlichen Vorganges durch die den teigartigen Körper einschliessende, durchwachsende Böschungskruste, bei deren Bruch die ganze Masse mit einem Male ihren Halt verlor; Redner führte ein ähnliches Beispiel aus Stolberg an, wo ein alter Damm durch eine sehr geringe Quantität durchfliessenden Wassers gefährdet worden und erst wieder gesichert gewesen sei, als ein enges Rohr eingelegt worden war. Als auffallend wird endlich noch hervorgehoben, dass das Gestänge nicht wie bei ähnlichen Vorkommnissen einer Kette gleich über dem Dammrutsch gehangen, sondern heftig mit fortgerissen und umgestürzt worden sei. — Die Wiederherstellung des Dammes soll der besseren Entwässerung wegen etwas höher an der Berglehne geschehen, unter Anwendung eines Durchlasses und zahlreicher Sickercanäle, wobei die Anlage eines Sickergrabens unter der Dammsohle in der Längenaxe der Bahn mit seitlichen Querrigolen nach dem Thale hin empfohlen wird. F. W.

Elektrische Eisenbahnen.

Nach Mittheilungen der „Zeitschrift für angewandte Elektricitätslehre“ wurde von Schiebeck und Plentz zu Berlin (Neuenburgerstrasse 19) im Vergnügungslocale „Neue Welt“ eine elektrische Eisenbahn in Betrieb gesetzt, welche ihrer vortheilhaften Construction wegen erwähnt zu werden verdient. Die zum Betriebe dienenden dynamo-elektrischen Maschinen obiger Firma sind nämlich in ihren Verhältnissen viel geringer angenommen, indem nur 100 kg Kupferdraht zur Verwendung kamen, während sonst grössere Mengen genommen wurden, ohne dass der Erfolg beeinträchtigt wurde. Die Locomotive bewegt auf einer in sich zurücklaufenden 240 m langen Strecke 3 Personenwagen, welche derartig gebaut sind, dass jeder 12 Personen Platz gewährt. Der Wagen hat ein Gewicht von 11 Ctr., der beladene Zug mithin ein Gewicht von ca. 80 Ctr. und werden diese mit einer Schnelligkeit von 4 m in der Secunde fortbewegt. Die primäre, resp. Ursprungsgeschwindigkeit bedarf zu ihrem Betriebe 3 HP; die Maschine muss (bei einer Zuleitungsentfernung von 250 m bis zu den Schienen) 900 Touren pro Minute machen, wenn diese Schnelligkeit erreicht werden soll. Es ist wohl zu berücksichtigen, dass die Reibung der vielen Räder hierbei eine sehr bedeutende ist, und könnte dies vermieden werden, wenn die Locomotive gleichzeitig als Personenwagen benutzt würde, indem dieselbe bedeutend grösser, resp. als Personenwagen gebaut wäre; ihre Leistung wäre dann eine entschieden grössere, da sie dann nur die Reibung der eigenen Räder zu überwinden hätte. Bei dieser Anlage wurde die bisher benutzte dritte Schiene fortgelassen, indem die beiden Laufschienen zur Hin- und Rückleitung verwendet werden, weshalb die beiden Räder der Treibachse von diesen isolirt sind. Die Schienen sind auf Holzbohlen befestigt; die Leistungsfähigkeit der Maschine wird durch etwaige Beschmutzung derselben in Folge des Betretens der Schienen durch das Publikum nicht beeinträchtigt; ebensowenig leidet dieselbe darunter, wenn das Erdreich durch Regen feucht, oder selbst vollständig durchnässt ist.

In Calcutta stand im zoologischen Garten zu ähnlichem Zwecke bisher eine elektrische Eisenbahn in Betrieb, welche sich eines regen Zuspruchs erfreute.

Für die im Laufe des Sommers in Paris stattfindende internationale Ausstellung für Elektricität und Telegraphie ist Siemens in Begriff, eine elektrische Eisenbahn zu bauen.

Die von derselben Firma in Angriff genommene Linie zwischen dem Bahnhof Lichterfelde und der Hauptcadettenanstalt ist in ihrem Unterbau fertiggestellt. Das Geleis hat 1 m Spurweite und ist für kleine, den einspännigen Pferdebahnwagen ähnliche Waggons bestimmt. Ueber die Inbetriebsetzung der Strecke verlautet neuerdings im Gegensatze zu den bisher verbreiteten Mittheilungen aus sicherer Quelle, dass man sich noch im Stadium der Versuche befindet und somit eine baldige Eröffnung der Strecke nicht zu erwarten steht. F. W.

Ueber das Verhältniss der Entfernungen auf der Erde zu jenem der Himmelskörper.

Dieser auf Seite 83 der Wiener Correspondenz vom 17. Januar bereits erwähnte, im Eisenbahnclub gehaltene Vortrag des Professors W. Tinter wird alle Eisenbahnkreise lebhaft interessiren, da dieselben soviel mit der Ermittelung von Entfernungen, mit den Kosten der Baustrecken und den Hilfsmitteln zum Durchlaufen grosser Entfernungen zu thun haben. Wir schulden daher dem Ingenieur Lippert für das folgende Resumé dieses Vortrages und Herrn Prof. Tinter für dessen Revision unsern freundlichsten Dank.

Schon die directe Messung mit Messstangen ist bei grossen Entfernungen oft eine ausserordentliche Leistung; denn es werden häufig nicht die Längen bergauf, bergab, sondern wie bei Catastralaufnahmen Horizontaldistanzen gefordert, die man auf directem Wege nur in stufenförmigen Abtheilungen im genauen Niveau ermitteln und wozu man bei genauen Messungen sogar mit grossen Kosten erst die horizontalen Unterlagen beschaffen muss, ungerechnet der Sorgfalt, mit welcher bei derartigen Messungen die Temperatur- und Längenänderungen der Stangen selbst, sowie die minimalen Zwischenräume zwischen je zwei Stangenköpfen ermittelt werden müssen.

Es war eben der blosse Zufall, als die im Jahre 1525 von einem Französischen Arzte Fernel von Paris nach Norden in der allereinfachsten Weise vorgenommene Gradmessung ein Resultat ergab, welches mit unseren heutigen Ziffern ziemlich stimmt; denn er befuhr bios diese Linie mit einem Wagen, dessen Radumfang eine gemessene Grösse hatte, welche mit der Umdrehungszahl des Rades multiplicirt, die gesuchte Entfernung angeben sollte. Da ist es doch zu bedauern, dass wir die alte Masseinheit der Araber, „die schwarze Elle“ nicht genau kennen, mit welcher schon 700 Jahre früher (827 nach Chr. Geb.) in der Ebene von Singar die erste wahrhafte Gradmessung und zwar von 2 Meridiangraden = 30 geographischen Meilen ausgeführt wurde.

Die dritte, wirkliche directe Längenmessung zur Ermittelung der Erddimensionen fand 1633—1635 zwischen York und London in einer Länge von 40 Meilen durch Norwood statt; die vierte derartige Messung wurde 1764—1768 in der Ebene von Pennsylvanien durch Dixon und Mason auf 22—23 Meilen Distanz mittelst Ketten vorgenommen.

Solche Distanzbestimmungen müssen aber mit exacter Schärfe gemacht werden, weil sie die Grundlage zu weiteren Rechnungs- und Messungsoperationen von weittragendster Wichtigkeit geben. Gleichwie nämlich die meisten Entfernungen auf der Erdoberfläche (schon der zahlreichen Hindernisse wegen) nicht direct zu messen sind, sondern erst durch Winkelbestimmungen von einer leichter messbaren Basis auf trigonometrischem Wege durch Rechnung ermittelt werden, so können wir alle grossen Masse unseres Erdkörpers, also z. B. unsere Entfernung vom Mittelpunkt der Erde, nur auf solche Weise unter Zuhilfenahme von Winkelbestimmungen ermitteln. Jede Gradmessung besteht an sich schon aus einer geodätischen Längen- und einer astronomischen Gradbestimmung des gemessenen Bogens.

So z. B. konnte schon 200 Jahre vor Chr. Eratosthenes an dem Tage, an welchem in Syena in Oberegypten die Sonne Mittags im Zenith stand, ermitteln, dass in Alexandria die mittägige Zenithdistanz $7^0\ 12'$, d. i. $^1/_{50}$ eines vollen Kreises betrug, so dass der volle Erdumfang der fünfzigfachen Meridianlänge zwischen Syena und Alexandria gleich sein müsste.

Mit der Vervollkommnung unserer Winkelmessinstrumente wuchs natürlich die Genauigkeit und die Leistungsfähigkeit der trigonometrischen Messoperationen und so können wir heute, nach der vom Niederländer Snellius (1615) zuerst eingeführten Triangulirungsmethode nicht blos von einer z. B. 1 000 Toisen langen Grundlinie aus, Dreiecksseiten von 70 000 Toisen Länge scharf bestimmen, sondern wir können durch Aneinanderreihen einer grösseren Zahl solcher Dreiecke durch blosse Winkelmessung die Entfernung weit auseinander gelegener Punkte berechnen, wenn nur eine verhältnissmässig kurze Grundlinie direct messbar ist.

Winkelmessungen zur Ermittelung der Breitenunterschiede zweier Orte kannte man schon seit den ältesten Zeiten; aber die grossen Leistungen der Französischen, Englischen, Ostindischen, Russisch-Scandinavischen Meridian- und Längengradmessungen aus dem Ende des vorigen und dem Anfang unseres Jahrhunderts bis zur grossen Europäischen Gradmessung machten es möglich, genaue Dimensionen unseres Erdkörpers anzugeben.

So fand man denn, dass der Umfang des Aequators 5400 geographische Meilen, der äquatorilae Erdhalbmesser $859,_{4637}$, der polare Halbmesser $856,_{5638}$ geographische Meilen und die Abplattung der Erde an den Polen $^1/_{299}$ beträgt. Ein Eilzug würde demnach mit gleichförmiger Reiseschnelligkeit von 10 Meilen pro Stunde doch $22^1/_2$ Tage brauchen, um am Aequator in fliegender Eile die Erde zu umkreisen, ein Weg, welchen das Licht in 0,13 Secunden durchläuft.

Mit dem Erdhalbmesser als gemessene Basis lassen sich auch die Messungen bis in den Himmelsraum ausdehnen, wenn man die zugehörigen Winkelbestimmungen macht. Man nennt nun den Abweichungs- oder parallactischen Winkel, kurz die Parallaxe eines Sternes, jenen Winkel, welchen die Sehlinie eines Beobachtungsortes A mit jener Sehlinie zum selben Sterne einschliesst, welche entweder vom Mittelpunkt der Erde C oder von dem Punkte auf der Erde, in welchem der Stern im Zenith erscheint zu diesem Sterne S geht. Man braucht also nur durch zwei zuverlässige Winkelbestimmungen solcher Sehlinien, resp. durch Bestimmung der Culminationshöhen eines nahen Sternes S (wie den Mond) sich die Rechnungselemente von 2 Beobachtungsorten bekannter geographischer Breite und unter demselben Meridian zu beschaffen, um sich jenen parallactischen Winkel A S C berechnen zu können. Der grösste Werth der Parallaxe ergiebt sich, wenn der Winkel C A S ein rechter Winkel ist; diese Parallaxe heisst die Horizontalparallaxe vom Sterne S. Es kann

dann, wenn A S C nicht in Graden, sondern als Bogengrösse bezogen auf den Halbmesser 1, in Rechnung gestellt wird, die Sterndistanz $d = \frac{r}{\text{arc. ASC}}$ = dem Erdhalbmesser getheilt durch die Horizontalparallaxe angesetzt werden; so ergiebt sich z. B. für den Mond im Mittel ASC = 57,03, oder arc. $ASC = \frac{57,03}{3437,7} = \frac{1}{60,28}$, woraus unmittelbar die mittlere Entfernung des Mondes vom Erdmittelpunkte mit 60,28 Erdhalbmessern folgt.

Eins der wichtigsten Elemente der Astronomie ist die mittlere Entfernung der Erde von der Sonne, denn sie bildet unter dem Namen Sonnenweite, Sonnenferne oder auch Erdweite die Einheit zur Ermittelung der Entfernung der Weltkörper. Da aber die Sonnenparallaxe, d. i. die scheinbare Grösse des Erdhalbmessers von der Sonne aus gesehen, so klein ausfällt ($8{,}_{848}$ Bogensecunden nach Newcomb), dass die Genauigkeit der Distanzbestimmung darunter leidet, so wählt man sich Zwischenstationen, indem man die Parallaxe und Entfernung der Planeten Mars und Venus von der Erde misst und schliesslich nach dem dritten Keppler'schen Gesetz weiter rechnet, wonach sich die dritten Potenzen der mittleren Entfernungen zweier Planeten von der Sonne wie die Quadrate ihrer Umlaufszeiten verhalten. Da nun letztere von den Planeten genau bekannt sind, so kann man, wenn auch nur von einem Planeten die mittlere Entfernung bekannt ist, nach dem genannten Gesetze die Entfernung der anderen Planeten bestimmen. Leverrier hat in solcher Weise die Sonnenparallaxe = arc. $8{,}86'' = \frac{8{,}68}{60 \cdot 3437{,}7} = \frac{1}{23300}$, d. h. die Entfernung der Erde von der Sonne = 23 300 Erdhalbmessern berechnet. Das Licht bedarf zur Zurücklegung dieses Weges allerdings nur 8 Minuten 17 Secunden, aber eine Kanonenkugel mit gleichbleibender Fluggeschwindigkeit von 188 m pro Secunde bedürfte demnach zum Durchlaufen dieser Entfernung 25 Jahre, und ein Eisenbahnzug von 10 geographischen Meilen Fahrschnelligkeit pro Stunde über 2359 Jahre.

Den ungeheuren Entfernungen der Fixsterne gegenüber lassen sich überhaupt keine messbaren Werthe der oben gebrauchten, sogenannten täglichen Parallaxen mehr ermitteln; man muss mithin die am weitesten auseinandergelegenen Beobachtungspunkte wählen, die uns überhaupt zu Gebote stehen, und das sind je zwei einander diametral entgegengesetzte Punkte der Erdbahn, indem man die scheinbare Ortsveränderung des betreffenden Fixsternes am Himmelsgewölbe in zwei um ½ Jahr von einander abstehenden Zeitpunkten misst und die sogenannte jährliche Parallaxe ermittelt.

Es ist hier nicht der Raum, um dem lichtvollen Detail aus dem Vortrage über dieses hochinteressante Thema weiter zu folgen; genug, man hat endlich im Vergleiche zu einzelnen Sternen, welche so entfernt stehen, dass sie schlechterdings keine wahrnehmbare Parallaxe zeigen, die Verschiebungen der wenigen uns näherstehenden Fixsterne messen und die jährlichen Parallaxen bestimmen können, u. A. folgende:

Fixsterne	Parallaxe	Entfernung in Erdweiten
α Centauri	$0{,}_{919}''$	224 500
61 Cygni	$0{,}_{511}''$	404 000
21 185 Lalande . . .	$0{,}_{501}''$	412 000
β Centauri	$0{,}_{496}''$	416 000
η Cassiopejae	$0{,}_{371}''$	556 000
34 Grombridge . . .	$0{,}_{307}''$	672 000
α Canis majoris . . .	$0{,}_{193}''$	1 067 000
α Lyrae	$0{,}_{180}''$	1 146 000

Die Entfernung des uns nächst gelegenen Fixsternes α Centauri, eines Doppelsternes am südlichen Himmel, beträgt über 4 Billionen Meilen. Das Licht würde, um diese Entfernung zu durchlaufen, 3 Jahre 4 Monate brauchen; vom Sterne α im grossen Hunde kommt das Licht erst nach 17 Jahren zu uns und so giebt es vielleicht Fixsterne in derartigen Entfernungen, dass bereits mehrere Jahrtausende an Zeit vergangen sein können, seitdem das Licht, welches wir heute sehen, seinen Ausgang von dort genommen hat.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Wien, den 28. Februar 1881. (Verstaatlichung der Elisabeth Westbahn. Böhmische Transversalbahn. Transportsteuer. Expropriation zur Materialgewinnung. Galizische Transversalbahn. Internationale Tarifconferenz. Austro-Belgische Eisenbahn. Serbische Convention. Börsennotiz.)

Dem Gesetzentwurfe, betreffend die Betriebsübernahme der Elisabeth Westbahn, welcher am 23. d. M. endlich im Oesterreichischen Abgeordnetenhause eingebracht wurde, ist ein längerer Motivenbericht beigegeben. Derselbe hebt die Bedeutung der Westbahnlinie in dem Verstaatlichungsprogramme hervor. Die Westbahn bildet den Hauptbestandtheil der Bahngruppe, welche den Verkehr zwischen dem Reichscentrum und den westlichen Nachbarländern vermittelt. Zu dieser westlichen Bahngruppe gehören ferner die Rudolfbahn, welche mittelst der Staatsbahn Tarvis-Pontafel die internationale Anschlussverbindung mit Italien vermittelt, die Niederösterreichischen Staatsbahnen, sowie die Vorarlberger Bahn. Würde die Linie der Westbahn mit den bereits in Staatsbetrieb befindlichen Linien der Rudolfbahn, den Niederösterreichischen Staatsbahnen und seiner Zeit auch mit der auf Staatskosten im Bau befindlichen Arlbergbahn unter Betriebsverwaltung des Staates zusammengelegt, so entstehe ein einheitlicher Betriebscomplex, der vermöge seiner genau den dermaligen Umfang des Oesterreichisch-Ungarischen Südbahnnetzes erreichenden Ausdehnung ebensowohl eine rationelle und möglichst ökonomische Administration ermögliche, wie auch eine hohe commercielle und staatswirthschaftliche Leistungsfähigkeit besitze und hierdurch eine Zunahme der Rentabilität der vereinigten Unternehmungen verbürge, die dem Staate als Garanten oder Besitzer des überwiegenden Theiles der zusammenzulegenden Linien durch Erleichterung der von denselben in beträchtlichem Masse beanspruchten Garantie und sonstigen Lasten zu Gute kommen müsse. Denn ebenso die jüngeren Linien der Elisabethbahn wie die Rudolfbahn und die Vorarlberger Bahn nehmen zur Zeit die Staatsgarantie in erheblichstem Umfange in Anspruch. Die Vorarlberger Bahn zieht den Staat alljährlich zur Bedeckung der Betriebskostenabgänge heran, und die Giselabahn war zu Beginn ihres Betriebes in der gleichen Lage. Der Wirksamkeit des Staatsbetriebes bei der Rudolfbahn sind gleichfalls ziemlich enge Grenzen gezogen, da die Rudolfbahn, eingekeilt zwischen den Linien der Westbahn und der Südbahn, durch diese Linien von dem wichtigsten Knotenpunkte und den Verkehrscentren getrennt, selbst in ihrem eigenthümlichen Verkehrsgebiete durch die aus Staatsrücksichten gebotene Hintanhaltung eines Concurrenzkampfes mit den inländischen Nachbarbahnen beengt ist. Die Vereinigung mit der Westbahn würde es ermöglichen, die Rudolfbahn an den Vortheilen der commerziellen Bedeutung Theil nehmen zu lassen, welchen die Hauptlinien der Elisabethbahn bei der gemeinschaftlichen Regelung der Verkehrs- und Tariffragen zu üben in der Lage sind. Der Motivenbericht geht sodann, bevor er an eine Erörterung des Uebereinkommens schreitet, zu einer Darlegung der bisherigen Entwickelung der Elisabethbahn über. Der Gesellschaft wurde bei ihrer Concessionirung ein 5,2 procentiger Reinertrag des Anlagecapitals garantirt. Nachdem das Garantieverhältniss mit 1. September 1861 wirksam geworden war, wurden der Gesellschaft bis 1866 zusammen 7 126 003 fl. an Garantievorschüssen gegeben. Das garantirte Anlagecapital war in dieser Periode von 80 090 821 fl. auf 82 726 173 fl. gestiegen, so dass sich der garantirte Reinertrag auf obiger Basis mit 4 301 761 fl. berechnete. Das Jahr 1867 war das erste, in welchem die Gesellschaft in Folge der namhaften Steigerung des Verkehrs der Staatshilfe vollständig entbehren konnte. In Folge dieser und der noch günstigeren Verhältnisse des Jahres 1868 konnten aus dem Betriebsreinertrage für das Jahr 1867 922 738 fl. und für das Jahr 1868 1 611 346 fl. an die Staatsverwaltung abgestattet werden. Hierdurch wurden die bis Ende Juni 1869 aufgelaufenen 4 pCt. Zinsen der oben angeführten Garantievorschüsse vollständig bezahlt und die letzteren selbst derart reducirt, dass zur gänzlichen Tilgung derselben nur noch 4 751 766 fl. erforderlich waren, welche die Gesellschaft mittelst 22 627 Stück Actien zu 210 fl. und mit 96,30 fl. baar bezahlte. In Folge des Baues neuer Linien, der hierdurch bedingten Steigerung des Anlagecapitals und der Verringerung der Einnahmen wurden vom Jahre 1872 an wieder Garantievorschüsse ertheilt und zwar in den Jahren 1872—1880 zusammen 3 398 365 fl. Die Linz-Budweiser Bahn hat die Staatsgarantie in den Jahren 1873—1879 mit zusammen 7 943 879 fl. in Anspruch genommen und betragen die Garantievorschüsse incl. der für das Jahr 1880 geleisteten Theilzahlung bei der Hauptbahn 3 798 365 fl., bei der Linz-Budweiser Bahn 8 993 879 fl. Bei der Salzburg-Tiroler Bahn endlich betrugen die Betriebsabgangsvorschüsse 55 141 fl. und die Garantievorschüsse 10 205 820 fl. Die Ziffern beweisen, dass das der Gesellschaft gegenüber bestehende Garantieverhältniss dem Staate bis Ende 1871 nur geringe Lasten auferlegte, dass aber vom Jahre 1872 an das Ergebniss ein weit ungünstigeres geworden ist. Von dieser Zeit ist die Inanspruchnahme des Staatsschatzes eine so bedeutende und dauernde geworden, dass es schon von diesem Standpunkte für die Regierung höchst wichtig sei, einen grösseren Einfluss auf die Unternehmung ausüben zu können. Was das nichtgarantirte Netz anbelangt, so sind die Betriebsüberschüsse in continuirlichem Steigen begriffen. Dieselben betrugen 1873 299 815 fl., 1874 233 149 fl., 1875 290 596 fl., 1876 413 875 fl., 1877 849 237 fl., 1878 1 118 736 fl., 1879 828 499 fl.

Bei der ersten Lesung der Vorlage über die Verstaatlichung der Westbahn erklärte Abgeordneter Friedmann, dass der vorge-

legte Vertrag mit der Westbahn für den Staat äusserst günstig sei. So günstig ist in Belgien keine Verstaatlichung einer Bahn vorgekommen. Alle diese Begünstigungen können aber dem Staate verloren gehen, wenn der Motivenbericht einfach als ein Anhängsel des Gesetzes angesehen wird. Es ist kaum zu bezweifeln, dass der Staatsvertrag mit der Westbahn vom Abgeordnetenhause werde angenommen werden und dann nochmals der Generalversammlung der Actionäre zur Genehmigung vorgelegt werden wird. Da wird aber mancher Actionär die Frage der Prioritäten erörtern, deren gar nicht gedacht wurde. Die 5procentigen und 4½procentigen Prioritäten der Westbahn werden fast gleich hoch stehen, und es wäre sehr leicht für den Staat, die 5procentigen Prioritäten in 4½procentige zu convertiren. Bei dieser Convertirung würde der Staat 300 000 fl., bei einer Convertirung auf 4¼ pCt. 550 000 fl., bei 4⅛ pCt. 675 000 fl. ersparen. Nun ertheilt aber der Motivenbericht der Staatsverwaltung das Recht, den Staatsbetrieb zu verpachten. Wenn nun der Staat plötzlich Geld braucht, vielleicht zu einem Zwecke, den wir nicht billigen, so kann sie dieses Verpachtungsrecht einfach ausüben und sich so das nöthige Geld verschaffen. Das wäre also ein gefährliches Recht, und das wäre um so leichter möglich, wenn die Convertirung der Prioritäten als absolut ausgeschlossen erscheint. Es würde dadurch die Verstaatlichung der Bahnen überhaupt als eine Gefahr erscheinen. Es erscheint daher geboten, schon bei der ersten Lesung des Gesetzes auf diesen Umstand aufmerksam zu machen und zu verlangen, dass der Eisenbahnausschuss veranlasst werde, festzustellen, dass der Staat das Verpachtungsrecht nur mit Genehmigung der Legislative ausüben dürfe, oder zu verlangen, dass gleichzeitig ein Gesetz eingebracht werde, welches bestimmt, dass der Staat den Betrieb der Bahn an keinen Dritten übertragen könne, ohne vorher die Legislative zu befragen. Die hierauf beantragte Zuweisung der Vorlage an den Eisenbahnausschuss wurde angenommen. Das von diesem bereits entsendete Subcomité hat den Auftrag, den zwischen der Elisabeth Westbahn und dem Staate abzuschliessenden Vertrag nach seiner finanziellen Seite zu prüfen. Das Subcomité wird daher nach Abschluss der Berathung dem Ausschusse einfach über den finanziellen Effect dieses Vertrages Bericht erstatten, ohne einen Antrag zu stellen. In der ersten Sitzung dieses Comités legte die Regierung alle auf den Vertrag bezüglichen Actenstücke vor. Das Subcomité einigte sich in der Ansicht, dass der Abschluss des Vertrages als günstig für den Staat anzusehen sei. Im Laufe der Discussion wurden auch die vom Abgeordneten Friedmann bei der ersten Lesung des Gesetzes gegebenen Anregungen in Berathung gezogen, und sprachen sich die Mitglieder des Subcomités dahin aus, dass es sich empfehlen würde, eine Bestimmung in das Gesetz aufzunehmen, wonach die Verpachtung des Betriebes seitens des Staates, ferner die Convertirung der Prioritätsschuld — d. h. der künftigen 4½procentigen Goldprioritäten in 4procentige — nur nach Zustimmung der Legislative zulässig sei.

Ein Memorandum, betreffend den Ausbau der Böhmisch-Mährischen Transversalbahn, wurde von einer grossen Anzahl Deputirter dem Handelsminister überreicht. Der Schwerpunkt der in diesem Memorandum ausgesprochenen Wünsche geht dahin, dass wenigstens die Strecke Tabor-Iglau als Hauptbahn und integrirender Theil der künftigen Transversalbahn sofort in Angriff genommen werde. Der Handelsminister gab den Herren die Zusage, dass er sich der Sache nach Möglichkeit annehmen werde. (Wir machen auf einen diesbezüglichen Artikel in der letzten Eisenbahnzeitung aufmerksam.)

Ueber die Besteuerung des Transportes auf Eisenbahnen und Dampfschiffen hat das Finanzministerium nachstehende Verordnung an die Steuerinspectoren erlassen: Durch den § 1 des G.-A. LXI. 1880 wurden die auf die Steuersätze bezüglichen Bestimmungen des G.-A. XX. 1870 über die Besteuerung des Transportes auf Eisenbahnen und Dampfschiffen nachstehend modificirt: Auf Eisenbahnen und Dampfschiffen sind gleichmässig zu entrichten: a) für die Personenbeförderung 15 pCt. der Fahrgebühr; b) beim Reisegepäck 15 pCt. der für das Gepäcksübergewicht berechneten Transportgebühr; c) für Separatpersonenzüge und Dampfschiffe 15 pCt. der gesammten Transportgebühr; d) bei Eilgütern 7 pCt., bei Frachtgütern 3 pCt. der Transportgebühr; e) für separate Cabinen auf Dampfschiffen und zu Schlafstellen dienende Coupés auf Eisenbahnen 15 pCt. der hierfür zu entrichtenden Gebühr. Nachdem im Sinne des auch jetzt in Kraft bestehenden § 8 des G.-A. XX. 1875 die Dampfschifffahrts- und Eisenbahnunternehmungen nach Ablauf eines jeden Monats gegen nachträglichen Ausgleich einen dem Personen-, Gepäck-, Eil- und Frachtgutverkehre desselben Monates des Vorjahres entsprechenden Steuerbetrag bei der Staatscassa einzuzahlen haben, wird hiermit angeordnet, dass vom 1. Mai 1881, als dem ersten Tage des auf das Inslebentreten des erwähnten G.-A. LXI. 1880 folgenden Monates, die dem vorjährigen Verkehre entsprechenden und für den Monat April 1881 entfallenden Steuerbeträge schon nach den obenangeführten höheren Steuersätzen einzuzahlen sein werden.

Die Zugestehung der Expropriation zur Erwerbung eines Materialgewinnungsplatzes ist nach einer Entscheidung des Oesterreichischen Handelsministeriums nicht von dem Nachweise abhängig, dass die Materialgewinnung nicht an anderer Stelle möglich war. Bei der Localverhandlung über eine Enteignung zur Anlage einer Schottergrube wurde vom Eigenthümer des hierfür von der Bahnanstalt zu expropriirenden Grundstückes eingewendet, dass eine Enteignung im Sinne des § 365 des bürgerlichen Gesetzbuches nur im Falle zwingender Nothwendigkeit, nicht aber zur bequemeren und billigeren Befriedigung eines Bedürfnisses zulässig sei, im vorliegenden Falle aber der Nachweis der zwingenden Nothwendigkeit nicht erbracht sei, nachdem in der bezüglichen, grossentheils über Schotterboden führenden Bahnstrecke auch an anderer Stelle Schotter gewonnen werden kann. Der diese Einwendung formulirende Recurs wurde von beiden Ministerien des Innern und des Handels gemäss § 1, 2 und 3 des Enteignungsgesetzes in der Erwägung abgewiesen, dass, nachdem die Eisenbahn sich doch für einen bestimmten Schottergewinnungsplatz entscheiden müsse, sonach die vernünftige und sachgemässe Auswahl des bezüglichen Platzes seitens der Eisenbahnunternehmung den Nachweis der unbedingten Nothwendigkeit ersetzen müsse, da sonst an jeder von der Eisenbahnunternehmung ins Auge gefassten Stelle die Einwendung der nicht nachgewiesenen Nothwendigkeit der Erwerbung eines bestimmten Grundstückes entgegengesetzt werden könnte.

Bezüglich der Galizischen Transversalbahn haben nach Mittheilung der „N. Fr. Pr." auf Grund der Eingabe, in welcher sich die Oesterreichische Länderbank zum Baue dieser Bahn gegen Gewährung von staatlichen Begünstigungen bereit erklärt hat, im Handelsministerium bereits Besprechungen mit den Vertretern des genannten Institutes stattgefunden. Es wurden verschiedene Modalitäten der staatlichen Begünstigung discutirt, wie Ausdehnung der vollen Garantie der kleinen Galizischen Bahnen auf die ganze Transversalbahn, Garantie eines Theiles des Baucapitals, Betheiligung des Staates durch eine Bausubvention u. s. w. Indess hat auch der Staatsbau im Handelsministerium seinen Vertreter, und in einem Ministerrathe, welcher im Laufe dieser Woche stattfinden soll, wird vorerst principiell entschieden werden, ob die Galizische Transversalbahn als Staatsbahn gebaut oder ob auf das Angebot der Länderbank eingegangen werden soll. Für den Fall, dass die Länderbank die Concession erhält, besteht eine Combination, wonach die Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn den Betrieb der Transversalbahn führen soll; auf den von anderer Seite lancirten Gedanken, dass eine Theilung des Betriebes vorgenommen werden soll, derart, dass auf der Linie östlich von Chyrow die Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn, auf dem westlichen Theile der Transversalbahn aber die Ungarisch-Galizische Bahn den Betrieb führt, scheint man von Seite der Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn nicht eingehen zu wollen.

Internationale Tarifconferenzen fanden in den letzten Tagen hier Seitens der am Verkehre zwischen Holland, Belgien sowie Nord- und Ostseehäfen und Oesterreich-Ungarn betheiligten Bahnverwaltungen statt, welche Conferenzen, wenn auch zumeist nur der Erledigung interner Bahnangelegenheiten gewidmet, dennoch eine gewisse symptomatische Bedeutung für die weitere Entwicklung der directen Verkehrsbeziehungen mit und durch Deutschland besitzen. Es zeigten nämlich die Preussischen Staatsbahnvertreter diesmal eine grössere Geneigtheit als bisher, auf die Erstellung der Tarife mindestens für den Deutschland lediglich transitirenden Verkehr nach den oben genannten Ländern, insbesondere bezüglich des projectirten Tarifes für Wein aus Ungarn nach Belgien, gewisse Concessionen zu machen.

Die neunte ordentliche Generalversammlung der Austro-Belgischen Eisenbahngesellschaft fand am 26. d. Mts. statt. Der pro 1880 erstattete Geschäftsbericht theilt zunächst mit, dass von den gesellschaftlichen Gründen vorläufig nur die innerhalb Wiens gelegenen an die „Société Belge des chemins de fer" zum Zwecke des Baues der Bahn Wien-Aspang definitiv verkauft wurden. Der aus dieser Transaction erzielte Gewinn ist in der Bilanz mit 63 592 fl. eingestellt. — Die Bilanz pro 1880 schliesst mit einem Verluste von 5 646 fl. und zuzüglich des Verlustvortrages vom Vorjahre von 124 833 fl. mit einem Gesammtverluste von 130 479 fl., welchen der Verwaltungsrath pro 1881 vorzuschreiben beantragt. Dieser Antrag wurde von der Generalversammlung ohne Debatte angenommen. Die ausscheidenden Verwaltungsräthe wurden sowie der Revisionsausschuss wiedergewählt.

Die Serbische Eisenbahnconvention zwischen der Regierung und der „Société de l'Union générale" hat nach einem an die „Pr." gelangten Telegramme aus Belgrad folgenden Inhalt: „Die Convention lautet sowohl für die Eisenbahnanleihe, als auch den Bau und den Betrieb. Die Anleihe beträgt 71 400 000 Frcs. Nominal. Die Regierung giebt hierfür 200 000 Obligationen zu 500 Frcs., mit 5 pCt. verzinslich, aus, die innerhalb 50 Jahren al pari rückzahlbar sind. Die Union générale übernimmt die Obligationen zum Course von 71,45 pCt.; die Regierung zahlt der Gesellschaft durch 50 Jahre jährlich 6 000 000 Frcs. für Verzinsung und Amortisation. Die Obligationen können eventuell in Lotterieobliga-

tionen convertirt werden. Die Anleihe wird intabulirt auf die Eisenbahn Belgrad-Vranja. Als Garantie bietet die Regierung die Nettoeinnahme der Eisenbahn, die Zolleinnahmen und die Steuern. Die Annuität von 6 000 000 Frcs. wird in 4 Quartalsraten, die erste am 1. September d. J. zahlbar, bestehen. Der Erlös aus der Anleihe kann bei der Union générale gegen eine Verzinsung von 4½ pCt. deponirt werden. Die Union générale übernimmt den Bau der Eisenbahn auf eigene Kosten und Gefahr und übergiebt dieselbe der Regierung in das Eigenthum der letzteren. Die Regierung stellt der Gesellschaft den zum Bau erforderlichen Grund und Boden zur Verfügung. Die Gesellschaft erhält 128 000 Frcs. effectiv für die Herstellung pro 1 km; die Savebrücke, die Verbindung zwischen dieser und der Station Belgrad und der Bau der Station wird auf Kosten der Regierung ausgeführt. Für je 25 km bezahlt die Regierung den vereinbarten Preis unter Rückhalt von 5 pCt. als Garantie. Die Union générale garantirt durch 5 Jahre für die Solidität des Baues. Alles wie immer Namen habende Eisenbaumaterial wird zollfrei behandelt. Die Union générale hat das Recht, die Staatswälder und Minen zu exploitiren nach dem vereinbarten Preise. Für die der Gesellschaft zur Verfügung gestellten Baupläne zahlt dieselbe 150 000 Frcs. Bei Besetzung der Beamtenstellen werden die Serbischen Unterthanen bevorzugt. Der Sitz der Gesellschaft ist in Belgrad. Den Bau der Linie Nisch-Pirot wird die Regierung, wenn sie dieselbe nicht in eigener Regie baut, an die Union générale unter den Bedingungen dieser Convention überlassen. Als Schiedsrichter für eventuelle Streitigkeiten wählen die beiderseitigen Compasciscenten je eine Persönlichkeit. Der dritte (Vorsitzende) wird von dem „Conseil des Ponts et Chaussées à Bruxelles“ gewählt. Als Garantie für die Einhaltung ihrer Verpflichtungen erlegt die Union générale eine Caution von 4 000 000 Frcs. Die Regierung überträgt der Gesellschaft den Betrieb für 25 Jahre, sie kann aber im Laufe der zehn letzten Jahre den Betrieb der Bahn zu jeder Zeit übernehmen. Die Tarife werden von der Regierung festgesetzt. Für 2 Züge täglich mit 1 Maschine erhält die Gesellschaft 7,8 Frcs. pro Zug und Kilometer, zahlbar mit Monatsschluss; für jeden weiteren Train erhält sie 2½—4 Frcs. pro Kilometer, ausserdem 5 pCt. Interessen, 2 pCt. Amortisation für den Gesammtwerth des rollenden Materials und 2 pCt. von der Bruttoeinnahme.“

Der Bahneffectenmarkt hatte in verflossener Woche keine ausgesprochene Tendenz. Für Prioritäten kommen noch immer ausländische Aufträge; sie behaupten sich auch bei steigenden Coursen. Dasselbe war auch bei einigen Actiensorten der Fall, wie Elisabeth Westbahn (206,50) wegen der günstigen Aufnahme des Verstaatlichungsprojects im Parlament und Staatsbahn (292,50) wegen der Orientbahnen; dagegen litten Kaiser Ferdinands Nordbahn (2165) noch wegen der Privilegiumsagitation, ungeachtet einer Dementirung der Wiener „Abendpost“, wonach die Regierung keine Commission zum Studium dieser Frage eingesetzt hat.

Amerikanische Bahnen in 1880.

Der gewaltige Aufschwung, welcher sich im Eisenbahnwesen Amerikas in den letzten Jahren, besonders 1880, kundgab und noch anhält, lenkt naturgemäss die besondere Aufmerksamkeit vieler Kreise auf sich und wir halten es daher für angezeigt, nachfolgend auszugsweise einen Artikel der „Railroad Gazette“ wiederzugeben, welcher in allgemeinen Umrissen die Geschäftsverhältnisse Amerikas schildert und über Bau und Betrieb dortiger Eisenbahnen während des Jahres 1880 berichtet, indem wir uns gleichzeitig vorbehalten, über die speciellen Betriebsresultate einzelner grösserer Amerikanischer Bahnen später Mittheilung zu machen.

„Das vergangene Jahr hat einen ferneren Fortschritt in dem industriellen und commerciellen Wohlergehen des Landes und der vollen Rückkehr des Vertrauens bekundet. Die lange Periode des Rückganges und des Stillstandes, welche im September 1873 begann, ist nun augenscheinlich abgelöst durch eine Periode der Thätigkeit und des Vertrauens, deren Beginn wir früher schon auf ungefähr August 1877 bezeichnet haben. Von dieser Zeit an datirt sich die zunehmende Thätigkeit und Production, wiewohl nicht früher als 1878 ein grosser Eindruck auf das Publikum und nicht früher als 1879 eine Wiederkehr des Vertrauens fühlbar wurde.

Drei auf einander folgende gute Ernten, besonders die im Jahre 1879, mit hohen Preisen, hatten die Landwirthe, — die grosse producirende Classe dieses Landes — in einen prosperirenden Stand gesetzt und sie veranlasst, mehr als viele vorangegangene Jahre hindurch zu kaufen und hatte zur Cultivirung von vorher unbenutzt liegendem Land, sowohl in den alten wie in den neuen Staaten, angeregt, eine bedeutende Einwanderung herangezogen und eine Bewegung der Bevölkerung nach dem neuen Lande hervorgerufen, woselbst aller Bedarf — Häuser, Werkzeuge, Vieh, Einfriedigungsmaterialien und Transportmittel — zu decken war. Hierdurch erhöhte sich bedeutend die Nachfrage nach Bauholz, Eisen und vielen anderen Erfordernissen, sowie auch nach Herstellung von Eisenbahnen. Fast jede grosse Industrie des Landes, mit Ausnahme der Production und des Transports von Steinkohlen, war vor einem Jahre im blühenden Zustande und allgemein war man der Meinung, dass das Land eingetreten sei in eine Periode des Wohlstandes und dass neue von einem künftig zunehmenden Bedarf abhängige Unternehmungen mit Sicherheit begonnen werden könnten.

Bis 1879 hatte man allgemein gefürchtet, dass die Geschäfte noch schlechter, statt besser, werden möchten und Niemand hatte daher Muth zu neuen Anlagen, aus Besorgniss, dass in kurzer Zeit der Werth wieder heruntergehen werde. Aber 1879 wurden ausgedehnte Ankäufe in Eigenthum, besonders in Eisenbahnen, gemacht in der Annahme, dass der Werth sich binnen Kurzem erhöhen werde.

Der Fortschritt im Jahre 1880 ist ein immenser gewesen im Vertrauen, Einwanderung und im Eisenbahnbau; ein grosser in vielen Zweigen der Manufacturindustrie; beträchtlich in der Ausdehnung der in Cultur gesetzten Flächen; dagegen nur mässig in der landwirthschaftlichen Production, deren erhebliches Anwachsen in den vorangegangenen 3 Jahren die Hauptursache der gegenwärtigen Blüthe ist. Die Ernte war im Jahre 1880 entschieden gut und Alles in Allem genommen vielleicht die beste, welche wir überhaupt bisher hatten; aber sie brachte gleichwohl nicht eine solche Zunahme, wie in den unmittelbar vorangegangenen Jahren, auch nicht im Verhältniss zu der in Cultur stehenden Fläche. Da indessen die Ernte von 1880 die vierte über dem allgemeinen Durchschnittsertrage stehende war, so haben wir keinen Grund uns zu beklagen“.

Nach weiteren Ausführungen über die Resultate der Ernte und der daraus hervorgegangenen allgemeinen Geschäftsthätigkeit wendet sich der Artikel speciell zu den Eisenbahnverhältnissen wie folgt:

„Ob wir zu viel Eisenbahnen zu bauen im Begriff sind, ist eine ausserordentlich wichtige Frage, welche die Zukunft des Landes sehr nahe angeht; aber ob zu viel oder nicht, so kann doch keine Frage sein, dass die Thätigkeit in dieser Richtung einen grossen und günstigen unmittelbaren Einfluss auf das Geschäft des Landes ausübt. Sicher ist aber auch, dass der Bahnbau jetzt in einem Umfange erfolgt, welcher ohne die schwersten Nachtheile nicht für längere Jahre aufrecht erhalten werden kann. Bis jetzt ist uns der Bau von 6 139 Miles bekannt, doch werden sich wahrscheinlich nach Eingang aller betreffenden Nachrichten 7 000 Miles Bahn als im vergangenen Jahre ausgeführt ergeben, eine Summe, welche nur einmal übertroffen worden ist und welche einem Zuwachs von vollen 8 pCt. in der Gesammtmeilenzahl der Bahnen des Landes gleichkommt, während der jährliche Zuwachs der Bevölkerung gewöhnlich nicht über 2½ pCt. beträgt und mit der beispiellosen Höhe der Einwanderung nicht mehr als 3 pCt. ausmachen kann.

Das unvermeidliche Resultat ist, dass auf 1 Meile Bahn eine geringere Zahl von Einwohnern kommt. Anfang 1880 kamen ungefähr 566 Bewohner auf 1 Meile Bahn, am Schlusse des Jahres etwa nur 550. Schon seit langer Zeit haben wir ein viel stärkeres Verhältniss der Bahnen zur Bevölkerungszahl gehabt, als irgend ein anderes Land, und wenn auch bei uns häufig Zustände eintreten und bestehen, in Folge deren eine verhältnissmässig geringe Kopfzahl eine Eisenbahn erhalten kann, weil ihre Dienste von ausserordentlichem Werth für sie sind, so kann doch dieser Prozess der Verminderung der Personenzahl auf die Meile unmöglich noch weiter gehen. Der Bahnbau betrug 1879 etwa 4 500 Miles. Der Effect dieses Mehrbaues von 2 500 Miles über denjenigen von 1879 und von 4 000 Miles über den von 1878, auf viele wichtige Geschäftszweige und auf die Nachfrage nach Arbeit ist natürlich ein sehr bedeutender gewesen.

Die Eisenbahnen haben im abgelaufenen Jahr fast überall im Lande viel zu thun gehabt. Die grosse Ernte von 1879 und die Wiederbelebung der Fabrikindustrie hielt sie sehr beschäftigt. Beim Beginn des Jahres hatte der Verkehr sogar ihre Leistungsfähigkeit übertroffen und ungeachtet grosser Vermehrung ihrer Betriebsmittel sind sie noch jetzt zuweilen in Verlegenheit, dem Verkehrsandrang zu genügen. Die Verkehrszunahme in den grossen nationalen Stapelartikeln, wie Mehl, Korn, Mundvorräthe, lebendes Vieh, Baumwolle und Petroleum, ist freilich nicht so gross gewesen, als in manchen anderen Jahren, aber sie ist hinzugetreten zu dem Verkehr von 1879, dem grössten bisherigen des Landes. Die letzten Berichte zeigen einen Zuwachs von beinahe 15 pCt. im Eingang von Korn in den acht berichtenden nordwestlichen Märkten; von nur 2 pCt. im Eingang von Baumwolle in den Seehäfen, keine erhebliche Veränderung bei Mundvorräthen; eine Abnahme von 16½ pCt. im Petroleumexport und eine Abnahme von 10½ pCt. in der Production von Steinkohlen. Die Chicagoer Holzverschiffungen, welche von grosser Wichtigkeit sind als ein Zeichen der Prosperität nordwestlicher Farmer, nahmen um ungefähr 8 pCt. zu.

Der Verlauf dieser grossen Stapelartikel beweist also nicht den bedeutenden, thatsächlich stattgehabten Verkehrszuwachs. Dies erklärt sich grösstentheils aus der umfangreichen Nachfrage des Westens nach Waaren und der Wiederbelebung der Manufacturindustrie. Die Eisenerzverschiffungen des „oberen Sees“ sind gewaltig grösser gewesen, als je vorher — nicht weniger als 38 pCt.

höher als im Jahre 1879 und etwa 80 pCt. grösser als 1878. Und zweifellos hat ein ähnlicher, wenn auch nicht ganz so bedeutender Zuwachs in anderen Bedürfnissen und Producten der Eisenindustrie stattgefunden. Von competenter Seite wird die Zunahme in der Production von Roheisen auf $^1/_3$ und von Schienen auf $^1/_5$ geschätzt. Auch andere Industriezweige haben, wenn auch nicht in so grossem Masse gewonnen. Das ganze Land scheint in Beschäftigung und alles dies bringt den Bahnen Verkehr. Die Berichte der grossen Hauptbahnen geben hiervon das beste Zeugniss; die New-York Central zeigt eine Zunahme von 10 pCt., die Eriebahn eine solche von 9,7 pCt. für das abgelaufene Jahr.

Eine Einnahmequelle aber ist 1880 ergiebiger gewesen, als verschiedene Jahre vorher — der Personenverkehr. Derselbe hat auf manchen alten Bahnen von 1873 bis 1879 einen Rückgang erfahren; erst 1880 ist darin ein allgemeiner und beträchtlicher Aufschwung eingetreten, welcher allein schon den schlagenden Beweis der erhöhten Prosperität des Gemeinwesens giebt.

Aber die Vermehrung der Einnahmen ist nicht allein der Verkehrszunahme zuzuschreiben. Ein sehr beträchtlicher Theil derselben auf den Bahnen nördlich vom Ohio und Potomac und östlich des Mississippi ist der Erhöhung der Durchgangsfrachten zu verdanken, eine Folge der Einstellung des Krieges der Bahnen wegen dieses Verkehrs. Zum ersten Mal vermuthlich in der Geschichte der Eisenbahnen, mindestens während der letzten 7 bis 8 Jahre sind die Frachten für den ostwärts gehenden Verkehr, basirend auf der Chicago-New-York Fracht, regelmässig und thatsächlich festgehalten, nicht stricte, aber in einer solchen Ausdehnung, dass es keinen offenen „Krieg“ gab und so, dass die Unregelmässigkeiten nur einen kaum nennenswerthen Einfluss auf die Bruttoeinnahmen aus diesem Verkehr hatten. Die Frachten für die westliche Richtung sind schon während 2½ Jahren festgehalten worden und für eine gewisse Zeit ganz genau und mit ausgezeichneten Resultaten. Ein sehr grosser Theil der Erträge mancher wichtigen Bahnen und ein gewisser Theil der Verbesserung einer bedeutenden Anzahl anderer Bahnen ist sicherlich der theilweisen Anwendung des vortrefflichen Planes des Mr. Fink, betreffend die Gemeinschaftlichkeit (co-operation), zu verdanken.

Die Ausgaben sind 1880 ebenso wie Verkehr und Einnahmen grösser gewesen, als früher. Beinahe alle Elemente der Ausgaben waren höher: Arbeitslohn, Feuerungsmaterial, Holz und Eisen. Letzteres steht indessen am Jahresschluss nicht so hoch im Preise, wie zu Anfang und hatte seinen Höhepunkt im Februar 1880.

Das Hauptgepräge der Eisenbahngeschichte des vergangenen Jahres besteht in dem Fortschreiten der Concentration der Bahnen in der Hand mächtiger Gesellschaften oder associirter Capitalisten. Die Wabash, St. Louis and Pacific, die Union Pacific, die Chicago, Milwaukee and St. Paul und die Louisville and Nashville haben die Führung gehabt bei den Gesellschaften, dagegen bei den associirten Capitalisten: die „Gould Interessenten“, einschliesslich der Herren Jay Gould, Russell Sage, Salon Humphreys, Cyrus W. Field und Andere. Die meisten der nach 1872 bankerott gewordenen Bahnen sind nun aus des Verwalters (receivers) Hand gekommen und ein sehr grosser Theil derselben ist aufgegangen in stärkere Gesellschaften.

Es ist bekannt, dass in den Marktpreisen von Eisenbahnpapieren beinahe aller Art während des Jahres eine erhebliche Verbesserung eingetreten ist, beruhend theils auf den günstigeren Einnahmeausweisen, theils den besseren, wirklichen oder erhofften Aussichten der Bahnen, theils endlich auf dem allmäligen Herabgehen des im Lande üblichen Zinsfusses. Einige Jahre früher konnten nur wenige Bahnen Geld zu 6 pCt. geliehen erhalten; manche gaben 8, ja 10 pCt. Papiere aus und der Durchschnitt belief sich auf mindestens 7 pCt. Gegenwärtig wird es manchen Gesellschaften nicht schwer, Anleihen zu 4 pCt. zu machen!

Die Aussichten für das laufende Jahr sind durchaus gute. Es ist ein starker Verkehr zu bewältigen und die Production, besonders in der Fabrikationsbranche verspricht sehr bedeutend zu werden. Dabei trägt die andauernde Lebhaftigkeit im Eisenbahnbau dazu bei, den Verkehr auf den bereits bestehenden Bahnen und die Nachfrage nach Arbeit und Material zu vermehren.“

Patentangelegenheiten.

I. Patentertheilungen.

Die Ziffer bezeichnet die Nummer des Patents in der Patentrolle (P.R.); das Datum bezeichnet den Beginn des Patents.

Neumann, Koch & Stiennon, Siegbütte-Siegen, Selbstschmiervorrichtung auf Förderwagen (3. August 1880), P.R. 12706. Klasse 20.

Graf José de Canterac, Mitglied des Generalraths für Landwirthschaft, Industrie und Handel Spaniens, Madrid, Vertr.: C. Felderhoff, Berlin, Fahrzeuge für Strassen und Strassenbahnen (4. September 1880), P.R. 12765. Klasse 20.

J. Hasel, Prag, Vertr.: J. Moeller, Würzburg, Befestigung von Radreifen und Rädern der Eisenbahnfuhrwerke (2. April 1880), P.R. 12843. Klasse 19.

F. C. Glaser, Kgl. Commiss.-Rath, Berlin, Neuerungen an Feuerschirmen für Locomotiven (22. Juli 1880), P.R. 12855. Klasse 20.

J. Weidtman, Dortmund, Neuerungen an Weichen- und Signalstellung (30. Juli 1880), P.R. 12861. Klasse 20.

E. Zimmermann, Berlin, Neuerungen an optischen Telegraphen für Eisenbahnen (17. August 1880), P.R. 12865. Klasse 20.

W. Clauss, Braunschweig, Sicherheitsbuffer für Eisenbahnfahrzeuge (25. Juni 1880), P.R 12928. Klasse 20.

J. Hardy, Wien, Vertreter: F. E Thode & Knoop, Dresden, Neuerungen an Spindelbremsen für Eisenbahnwagen (1. August 1880), P.R 12952. Klasse 20.

C. Schaafhausen und H. J. Benderscheid, Essen a. d. Ruhr, Vorlegehemmklotz (18. Juli 1880), P.R. 13003. Klasse 20.

F. W. Gruud, Breslau, Kuppelungs- und Zugvorrichtung für Eisenbahnfahrzeuge mit Centralbuffern (20. Juli 1880), P.R. 13004. Klasse 20.

Siemens & Halske, Berlin, Neuerungen an centralen Weichen- und Signalstellapparaten (12. Mai 1880), P.R. 13017. Klasse 20.

Kayser, Wilhelmshaven, Eisenbahnschwelle aus Kunststein (12. August 1880), P.R. 13141. Klasse 19.

W. Butcher, Paris, Vertr.: F. E. Thode & Knoop, Dresden, Neuerungen an Laschen für Eisenbahnschienen (20. August 1880), P.R. 13179. Klasse 19.

G. Grandjean, Paris, Vertr.: C. Kesseler, Berlin, Neuerungen in der Heizung von Eisenbahnwagen (26. März 1880), P.R. 13119. Klasse 20.

A. Petzold, Berlin, Neuerungen an Funkenlöschapparaten (26. November 1879), P.R. 13159. Klasse 20.

J. M. Rixens, Béziers, Frankreich, Vertr.: R. J. Schmutzler, Berlin, Knallsignalapparat für Eisenbahnen (26. September 1880), P.R. 13203. Klasse 20.

E. Kaselowsky, Berlin, Neuerungen in der Herstellung von Rädern und in der Befestigung der Radreifen für Eisenbahnfuhrwerke (24. Januar 1880), P.R. 13204. Klasse 20.

II. Patentanmeldungen.

Die Ziffer bezeichnet die Journalnummer der Patentanmeldung (P.A.); das Datum bezeichnet den Beginn der Auslegefrist.

P.A. 47243. Brydges & Co., Berlin, für John Holden, Nelson, England, Befestigung von Schienen in ihren Stühlen (3. Januar). Klasse 19.

P.A. 47087. von Borries, Regierungsmaschinenmeister, Hannover, Neuerungen an Compoundlocomotiven (3. Januar). Klasse 20.

P.A. 30996. J. Brandt & G. W. v. Nawrocki, Berlin, für Rensselaer A. Cowell, Cleveland, Ohio, V. St. A., Neuerungen im Anschluss der Plattformen von Eisenbahnwagen (6. Januar). Klasse 20.

P.A. 33222. L. Helm, Premierlieutenant a. D., Berlin, Anziehvorrichtung für Pferdebahnwagen (6. Januar). Klasse 20.

P.A. 42500. M. Schlochauer & Co., Berlin, Neuerungen an Bügeln für Decken und deren Befestigung bei offenen Güterwagen, Lastwagen und Zelten aller Art [Zusatz zu P.R. 1921] (6. Januar). Klasse 20.

P.A. 41502. A. J. Susemihl, Stargard i/Pomm., Geleismesser (6. Januar). Klasse 42.

P.A. 26079. Wirth & Co., Frankfurt a/M., für Alfred Johnson Aspinall, Liverpool, Fahrgeldcontrolapparat für Trambahnwagen (10. Januar). Klasse 42.

P.A. 48403. H. Amler & G. Koch, Berlin, Sandstreukarren (17. Januar). Klasse 19.

P.A. 48914. Theod. Henning, Bruchsal, Baden, Vorrichtung zur Verminderung der Reibung bei Eisenbahnweichen (20. Januar). Klasse 19.

P.A. 40479. J. Brandt & G. W. v. Nawrocki, Berlin, für Henry Percy Holt, Leeds und Francis William Crossley, Manchester, Neuerungen an Locomotivtriebwerken mit Gas- und anderen Motoren [Zusatz zu P.R. 11720] (13. Januar). Klasse 20.

P.A. 48149. Albert Becker, Dortmund, Befestigung von Radreifen auf Rädern der Eisenbahnfuhrwerke (13. Januar). Klasse 20.

P.A. 20211. J. Brandt & G. W. v. Nawrocki, Berlin, für Theodor Balukiewicz, St. Petersburg, Neuerungen an elektrischen Signalapparaten für Eisenbahnzüge (17. Januar). Klasse 20.

P.A. 40325. J. Brandt & G. W. v. Nawrocki, Berlin, für Alphonse Morel, Epinal, Vosges, Frankreich, Neuerungen an heizbaren Wärmflaschen für Eisenbahnwagen [II. Zusatz zu P.R. 10476] (17. Januar). Klasse 20.

P.A. 45602. J. Brandt, Berlin, für Joseph Apsey, London, Neuerungen am Bewegungsmechanismus von Triebachsen bei drehbaren Untergestellen der Locomotiven (17. Januar). Klasse 20.

P.A. 49479. Ranafier, Oldenburg i/Grhzth., Heizvorrichtung mit Luftcirculation für Eisenbahnwagen (17. Januar). Klasse 20.

P.A. 35131. Michael Faforke, Berlin, Eisenbahnwagenkuppelung (20. Januar). Klasse 20.

P.A. 36289. R. J. Schmutzler, Berlin, für Emanuel Guende in Cavaillon, Frankreich, Selbstthätiger Blocksignalapparat (20. Januar). Klasse 20.

P.A. 38849. F. C. Glaser, Königl. Commissionsrath, Berlin. für Adolph Klose, Maschineninspector in Rorschach, Schweiz, Neuerungen an beweglichen Achsen für Eisenbahnfahrzeuge [Zusatz zu P.R. 10250] (20. Januar). Klasse 20.

P.A. 1103. Otto Frühling, Regierungsbaumeister, Bromberg, Fixirungsplatten für Schraubenmuttern und Werkzeuge zu deren Befestigung (31. Januar). Klasse 19.

P.A. 1102. F. C. Glaser, Königl. Commissionsrath, Berlin, für Wenzel Hohenegger, Wien, Langschwellenoberbau (3. Februar). Klasse 19.

P.A. 28170. Julius Moeller, Würzburg, für Victor Kramer, Innsbruck, Neuerungen an Luftbremsen für Eisenbahnfahrzeuge (31. Januar). Klasse 20.

P.A. 36996. H. Ventzke, Berlin, Neuerungen an den Clausschen Intercommunicationssignalen bei Eisenbahnzügen (31. Januar). Klasse 20.

P.A. 28762. Theod. Henning, Bruchsal, Neuerungen an Eisenbahnsignalen (3. Februar). Klasse 20.

P.A. 1451. H. Büssing, Braunschweig, Neuerungen an der Bewegungsvorrichtung von Bahnhofsabschlusssignalen (7. Februar). Klasse 20.

P.A. 1714. Carl T. Burchardt, Berlin, für Emil Lobeck, Havanna, Neuerungen an Eisenbahnwagen (7. Februar). Klasse 20.

P.A. 37423. H. Ruperti, Wismar i/M., Seitenkuppelung an Eisenbahnwagen (10. Februar). Klasse 20.

P.A. 43593. Karl Pieper, Berlin, für Joseph Stokes Williams, Riverton, New-Jersey, V. St. A., Weichen- und Signalverriegelung (10. Februar). Klasse 20.

P.A. 49794. Julius Moeller, Würzburg, für Salomon Brunner, Bregenz, Seitenkuppelung für Eisenbahnwagen (10. Februar). Klasse 20.

(Nach „Glaser's Annalen.")

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Tarif-Bekanntmachungen.

I. Localtarife.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Mit dem 1. März c. tritt der **Nachtrag III** zu unserem **Localtarif** für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren in Kraft.

Derselbe enthält: Einführung directer Abfertigung nach und von dem städtischen Central-Viehhofe bei Friedrichsberg, sowie Ergänzung der Desinfectionsgebühren. Exemplare des qu. Nachtrags sind durch unsere betreffenden Dienststellen zum Preise von 0,10 ℳ zu beziehen. Berlin, den 22. Februar 1881. Die Direction. (628)

Berlin-Stettiner Eisenbahn. **Localtarif für Leichen, Fahrzeuge und lebende Thiere.** Nachtrag II zum Tarif ist wie folgt zu berichtigen:

1. Auf Seite 3 unter II Zeile 2 sind die Worte
   in Wagenladungen
   zu streichen.
2. Auf Seite 3 sind folgende Anmerkungen nachzutragen:
   a) Die Gebühr von 7,20 ℳ für den Geleise - Anschluss zwischen dem Central-Viehhof und der Ringbahn ist auch für halbe Wagenladungen und einzelne Stücke Vieh zu entrichten.
   b) Die Desinfectionsgebühren für die auf dem Central-Viehhof zu entladenden Wagen betragen:
   2 ℳ für einen einbordigen Wagen,
   3 „ „ „ Etagewagen.

Stettin, den 24. Februar 1881. Königliche Direction. (648)

Oberschlesische Eisenbahn. Vom 15. April d. J. beträgt der **Verkaufspreis der Frachtbriefformulare** für 100 Stück 0,80 ℳ. Breslau, den 28. Februar 1881. Königliche Direction. (634)

Die Haltestellen **Kukoreiten** (Strecke Tilsit-Memel) und **Wiekischken** (Strecke Insterburg-Prostken) werden vom 1. März d. J. ab bezüglich der **Abfertigung von Wagenladungsgütern** den Stationen gleichgestellt, und es findet auf denselben vom genannten Tage ab eine unbeschränkte Abfertigung von Gütertransporten in vollen Wagenladungen statt.

Die Abfertigung von Eil- und Stückgütern findet bis auf Weiteres, wie bisher, nicht statt. Bromberg, den 27. Februar 1881. Königl. Eisenbahndirection. (644 J)

Im Verkehr zwischen Steglitz, Lichterfelde, Zehlendorf, Schlachtensee, Neubabelsberg und Wannsee, sowie Gross-Kreutz einerseits und Stationen westlich von Magdeburg andererseits werden für Güter, welche in Potsdam bezw. Brandenburg Mangels directer Frachtsätze zur Umkartirung gelangen, von jetzt ab **ermässigte Transitfrachtsätze** berechnet.

Ueber die Höhe dieser Frachtsätze ertheilen die Expeditionen auf den vorbezeichneten Stationen Auskunft. Magdeburg, den 28. Februar 1881. Königliche Eisenbahndirection. (651)

II. Tarife für directe Verkehre mit besonderen Namen.

Im **Bergisch-Märkisch- und Köln-Minden-Bergisch - Märkisch - Nassauischen resp. Frankfurt - Bebraer Verkehre** tritt vom 1. März cr. ab ein Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren in Kraft.

Auskunft ertheilen sämmtliche betheiligten Stationen. Frankfurt a. M.-Sachsenhausen, den 27. Februar 1881. Königliche Eisenbahndirection. (633)

Am 15. März cr. tritt zum **Viehtarif** der **Berliner Nordbahn etc.** mit der **Mecklenburgischen Friedrich - Franz und Lübeck - Büchener Eisenbahn etc.** vom 1. Juli 1880 der II. Nachtrag in Kraft.

Derselbe enthält unter Anderem Frachtsätze für lebende Thiere nach und von den Stationen Sternschanze, Schulterblatt und Altona - Ottensen der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn im Verkehr mit Stationen der Berliner Nordbahn.

Auskunft über die Höhe der fraglichen Sätze ertheilt schon jetzt unser Verkehrsbüreau.

Exemplare des Nachtrags II sind bei unserer Gütercasse auf dem Nordbahnhof hierselbst und im Auskunftsbüreau der Staatsbahnen, Leipziger Platz 17 part., käuflich zu haben. Berlin, den 22. Februar 1881. Königliche Eisenbahndirection als geschäftsführende Verwaltung. (643 J)

Am 1. März d. Js. tritt der **Nachtrag II** zu dem vom 1. Mai 1880 ab giltigen Tarife (Theil III) für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im **Berlin-Sächsischen Verbande** in Kraft. Exemplare hiervon sind bei den betheiligten Güterexpeditionen käuflich zu erlangen. Dresden, den 26. Februar 1881. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung. (630)

Harz-Nordsee-Verband. Am 1. März cr. tritt zu dem Verbandsgütertarife der 22. Nachtrag in Kraft.

Derselbe enthält neue bezw. geänderte Tarifsätze für den Verkehr zwischen der Köln - Mindener Station Hamburg und Hannoverschen Station Lüneburg einerseits und einzelnen Verbandsstationen andererseits, sowie anderweite Tarifsätze für den Verkehr zwischen einigen Braunschweigischen und Frankfurt-Bebraer Stationen.

Exemplare des Nachtrags sind bei den Verbandsexpeditionen zum Preise von 0,10 ℳ käuflich zu haben. Magdeburg, den 27. Februar 1881. Namens der Verbandsverwaltungen: Königliche Eisenbahndirection. (631)

Märkisch - Sächsischer Verbandsverkehr. Am 1. März cr. ist zum Tarif vom 1. Mai 1880 für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren der I. Nachtrag erschienen.

Derselbe enthält:

1. Aufnahme des Berliner Centralviehhofs bei Friedrichsberg,
2. Ergänzung des Tarifs für Nebengebühren. Berlin, den 2. März 1880. Die Direction der Berlin-Görlitzer Eisenbahngesellschaft als geschäftsführende Verwaltung.

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Mit dem 1. März cr. tritt Nachtrag III zum Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren in Kraft, welcher directe Frachtsätze für Vieh in Wagenladungen von und nach dem städtischen Centralviehhof in Berlin enthält.

Näheres ist auf den Stationen der Verbandsbahnen zu erfahren, woselbst auch Exemplare des Nachtrags zum Preise von 0,05 ℳ käuflich zu haben sind. Erfurt, den 26. Februar 1881. Die Direction der Thüringischen Eisenbahngesellschaft als geschäftsführende Verwaltung. (632)

Norddeutscher Verband. Zum Tarife für die Beförderung von lebenden Thieren etc. vom 1. April 1880 ist der vom 5. März cr. ab gültige Nachtrag 2 herausgegeben, welcher Tarifsätze für den Verkehr von und nach dem städtischen Centralviehhofe in Berlin enthält. Exemplare des Nachtrags sind auf den Verbandstationen käuflich zu haben. Hannover, den 25. Februar 1881. Königliche Eisenbahndirection, Namens der Verbandsverwaltungen. (647)

Norddeutscher und Hannover-Rheinischer Verband. Mit dem 1. März cr. treten für Steinkohlentransporte von der Zeche Massen nach verschiedenen Stationen ermässigte Frachtsätze in Kraft, welche bei den Expeditionen der betreffenden Verbandsstationen zu erfahren sind. Hannover, den 27. Februar 1881. Königliche Eisenbahn-Direction Namens der Verbands-Verwaltungen. (637)

Schlesisch - Niedersächsischer Verband. Am 1. Februar d. J. ist für Roheisentransporte in Ladungen von 10 000 kg pro Wagen zwischen der Station Peine der Hannoverschen Staatsbahn und der Station Sosnowice der Warschau-Wiener Bahn ein directer Ausnahmefrachtsatz von 1,74 ℳ pro 100 kg zur Einführung gekommen. Magdeburg, den 1. März 1881. Namens der Verbandsverwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direction. (649)

Schlesisch - Niedersächsischer Verband. Am 25. Januar d. Js. sind directe Tarifsätze für den Güterverkehr zwischen der Halle-Sorau-Gubener Station Gollmitz und der Station Hannover der Hannoverschen Staatsbahn eingeführt worden. Magdeburg, den 28. Februar 1881. Namens der Verbandsverwaltungen: Königl. Eisenbahn-Direction in Magdeburg. (629)

Zu dem seit 1. October 1880 giltigen **Lebensmitteltarif von Italien nach Deutschland,** in welchem unsere Station Berlin B/Dr. enthalten ist, tritt am 1. März cr. der Nachtrag I in Kraft. Derselbe enthält Ergänzungen der Transportbedingungen und Aufnahme der Station Ala der Oesterreichischen Süd-

bahn. Exemplare sind vom Auskunftsbüreau der Staatsbahnen hierselbst zum Preise von 0,10 ℳ zu beziehen. Berlin, den 25. Februar 1881. Königl. Eisenbahn-Direction. (640 J)

Mit 1. März 1881 treten für die Dauer der Elbschifffahrts-Saison Nachträge zu den **Uebernahmetarifen** für Dresden-Elbkai in Kraft, und zwar **Nachtrag II** für den **Verkehr** mit **Ungarischen** und **Nachtrag III** für den Verkehr mit **Oesterreichischen Stationen.** Exemplare sind bei unserer Güterexpedition Dresden-Altst. zu erlangen. Dresden, den 1. März 1881. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen. v. Tschirschky. (635)

III. Tarife für andere directe Verkehre.

Am 1. März cr. treten von den Stationen der **Märkisch-Posener** Eisenbahn (Tarif vom 1. Juni 1878) **neue Tarifsätze** nach dem **neuen städtischen Centralviehhofe in Berlin,** welcher auf Station Friedrichsberg mit der Berliner Ringbahn in Schienenverbindung gebracht ist, in Kraft.

Für den Verkehr dieser Station wird neben den tarifsmässigen Gebühren für die Transporte bis Berlin noch die Gebühr von 7,20 ℳ pro Wagen — welche auch für halbe Wagenladungen und Einzelvieh gilt — erhoben. Guben, den 23. Februar 1881. Die Direction der Märkisch-Posener Eisenbahn-Gesellschaft als geschäftsführende Verwaltung. (646)

IV. Specialtarife für bestimmte Transport-Artikel.

Fortan ist für **Flachstransporte** im Verkehr **zwischen den Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Bromberg und sämmtlichen Stationen der Staats- und unter Staatsverwaltung stehenden Bahnen** die Verwendung zweier Wagen von geringerer Tragfähigkeit an Stelle und in Ermangelung eines Wagens von 10 000 kg Tragfähigkeit bei Anwendung der Frachtsätze des Specialtarifs II gestattet. Bromberg, den 2. März 1881. Königliche Eisenbahndirection. (652 J)

2. Verkehrs-Störungen etc.

Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn. Der Verkehr auf unseren Oesterreichischen Linien ist am 13. und 14. Februar 1881 wegen Schneeverwehungen vollständig eingestellt worden.

3. Ausloosungen.

K. K. priv. Vorarlberger Bahn. Bei der am 1. März 1881 in Gegenwart eines K. K. Notars stattgefundenen neunten Verloosung der Prioritätsobligationen wurden zweiundvierzig Stück und zwar die Nummern 379, 517, 650, 2551, 5944, 6071, 6649, 6945, 7102, 8957, 9302, 10720, 11213, 11718, 12141, 12541, 13771, 14013, 14342, 14765, 15694, 15949, 16753, 17146, 18665, 21393, 21886, 25322, 25929, 26340, 26579, 27508, 29650, 30275, 30586, 31943, 33340, 33385, 33896, 35424, 35612 und 35905 gezogen.

Die Einlösung der gezogenen Obligationen wird zugleich mit der Zahlung des am 1. September 1881 fälligen Zinsencoupons derselben von diesem Tage an gegen Erlag der Originalschuldverschreibungen und zwar in Wien bei der K. K. priv. Oesterr. Creditanstalt für Handel und Gewerbe mit fl. 200 Oesterr. Währung in effectiver Silbermünze, — in Frankfurt a/M. bei den Herren M. A. von Rothschild & Se. und bei der Filiale der Bank für Handel und Industrie, — und in Berlin bei der Bank für Handel und Industrie mit demjenigen Betrage in Deutscher Reichswährung erfolgen, welcher seinerzeit vor dem Fälligkeitstermine als beiläufig entsprechender Gegenwerth von 200 Oesterreichischen Silbergulden bekannt gegeben werden wird.

Mit dem Rückzahlungstermine der verloosten Schuldverschreibungen hört jede weitere Verzinsung derselben auf, und sind daher bei deren Einlösung auch sämmtliche bis zu diesem Zeitpunkte noch nicht fällig gewordenen, zu denselben gehörigen Zinsencoupons mit zurückzustellen, widrigens die fehlenden Coupons vom Capitalsbetrage in Abzug gebracht werden.

Die Verloosung der Actien unterbleibt auch im laufenden Jahre auf Grund des Gesetzes vom 28. März 1875 R. G. Bl. No. 58 u. z. noch insolange, als sich ein Betriebsabgang ergiebt.

Von den in früheren Jahren bereits verloosten Titres wurden bisher noch nicht eingelöst folgende Nummern:

Actien: 1706, 2728, 5078, 8625, 9022, 11178, 19951, 23311, 24022 und 29865.

Prioritätsobligationen: 360, 2231, 4520, 5126, 6039, 6516, 6969, 7304, 7389, 9190, 10091, 11231, 11286, 11369, 13281, 13808, 13810, 14087, 14243, 14482, 17075, 17345, 17853, 19029, 19235, 21838, 21878, 22814, 23518, 23805, 23974, 24254, 24607, 24639, 24799, 25485, 25511, 27941, 29380, 30839, 32056, 32061, 32654, 32693, 33271, 33482, 33889 und 34417. Wien, 1. März 1881. Der Verwaltungsrath. (Nachdruck wird nicht honorirt.) (639)

4. Betriebs-Ergebnisse.

Transport-Einnahmen (von der buchhalterischen Richtigstellung).

A. p. Kaiser Ferdinands Nordbahn. 703,64 km.

		1880	1881	1881
Vom 1. Jan. bis 10. Febr.	fl.	2 691 358	2 665 452	— 25 906
Vom 11. bis 20. Febr.	„	585 174	621 884	+ 36 710
	fl.	3 276 532	3 287 336	+ 10 804

Mährisch-Schlesische Nordbahn. 143,71 km.

Vom 1. Jan. bis 10. Febr.	fl.	126 976	135 109	+ 8 133
Vom 11. bis 20. Febr.	„	29 520	32 298	+ 2 778
	fl.	156 496	167 407	+ 10 911

Wien, 26. Februar 1881. (636)

5. Submissionen.

Köln-Mindener Eisenbahn. Die Lieferung von 1 000 Stück Satzachsen mit Speichenrädern soll in fünf Loosen von je 200 Stück im Wege der Submission vergeben werden. Zeichnungen und Bedingungen sind gegen Einsendung von 1 ℳ von unserm maschinentechnischen Büreau, Köln, Ursulaplatz 6, zu beziehen. Die Ablieferung der Satzachsen soll in zwei gleichen Raten zum 1. Juli cr. und zum 15. August cr. erfolgen. Die Offerten sind mit der äusseren Bezeichnung „Submission auf Satzachsen" bis zum 18. März cr., Abends, an uns einzureichen und in denselben der Preis pro Stück und auch etwaige frühere Lieferungstermine anzugeben.

Die Eröffnung der Offerten geschieht am 19. März cr., Vormittags 10 Uhr, in unserm Geschäftslocale hierselbst, Domhof 48, in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten. Köln, den 1. März 1881. Königliche Direction. (645)

Submission von Schmiedekohlen. Die für den diesseitigen Directionsbezirk im nächsten Etatsjahr erforderlichen Schmiedekohlen sollen in öffentlicher Submission beschafft werden.

Die bezüglichen Bedingungen liegen in unserem Generalbureau hier, Fürstenstrasse No. 1—10 zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen frankirte Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Die Eröffnung der mit der Aufschrift: „Offerte auf Lieferung von Schmiedekohlen" versehenen, frankirt und verschlossen bis spätestens zum 14. März cr., Vormittags 10 Uhr an unser Materialienbureau in Magdeburg (Fürstenwallstrasse No. 10) einzureichenden Angebote findet in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten statt. Magdeburg, den 25. Februar 1881. Königliche Eisenbahndirection. (627)

K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Für die Lieferung von circa 1 480 t Bessemerstahlschienen, wovon circa 1 421 t nach eigenem Profil, circa 59 t aber nach dem Normalprofil der Königlich Ungarischen Staatsbahnen für Eisenschienen des leichteren Systems zu walzen sind, wird eine Offertverhandlung stattfinden.

Hierauf bezügliche, mit einem 50 Kr.-Stempel versehene Offerte sind bis 8. März l. J., 12 Uhr Mittags, bei unserem Secretariate, Széchenyigasse No. 2, in Budapest unter versiegeltem Couvert mit der Aufschrift „Offert zu Zahl 3251" einzureichen.

Die betreffenden Lieferungsbedingnisse, Zeichnungen und Offertbedingungen können bei unserer Materialverwaltung eingesehen und von dort gegen Erlag von Einem Gulden Oe. W. bezogen werden. Budapest, im Februar 1881. Die Generaldirection. (Nachdruck wird nicht honorirt.)

Privat-Anzeigen.

Zusammenstellung der Betriebs-Ergebnisse Deutscher Eisenbahnen im Monat Januar 1881.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.
Laufende No.	Bezeichnung der Eisenbahnen.	Ende Monat Januar	Betriebslänge Ende Januar	Befördert wurden				Die Einnahme betrug					
				Personen		Güter		im Monat Januar					
				im Ganzen	auf 1 km	im Ganzen	auf 1 km	aus dem Personen- und Gepäckverkehr		a. d. Güterverk.		im Ganzen incl. aus sonstigen Quellen	
			Kilomet.	Anzahl.	Anz.	Tonnen.	Tonnen.	im Ganzen ℳ	auf 1 km ℳ	im Ganzen ℳ	auf 1 km ℳ	im Ganzen ℳ	auf 1 km ℳ
	A. Hauptbahnen.												
	1. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung verwaltete Bahnen.												
1	Reichs-Eisenb. i. Elsass-Lothr.	1881	1 143,55	638 400	558	432 000	378	503 300	440	1 743 000	1 524	2 392 900	2 092
	gegen	1880	+ 21,62	+ 16 136	+ 3	— 51 432	— 53	+ 25 975	+ 15	— 225 791	— 231	— 229 338	— 245
2	Preussische Staats-Eisenbahnen												
	a. Verwaltungsbezirk der K. Eisenbahndirection Berlin	1881	994,45	435 148	441	342 460	350	511 123	518	2 124 841	2 172	2 906 527	2 923
	gegen	1880	+ 33,71	+ 22 575	+ 8	— 80 471	— 96	+ 16 972	—	+ 89 106	— 161	+ 86 478	— 192
	b. Verwaltungsbezirk der K. Eisenbahndirection Bromberg												
	α. Hauptbahn	1881	2 222,63	379 647	172	209 975	94	767 603	347	1 569 042	706	2 808 342	1 264
	gegen	1880	+ 1,00	— 12 518	— 5	— 57 484	— 26	— 8 142	— 4	— 430 031	— 194	— 374 748	— 169
	β. Stargard-Cöslin-Colberger B.	1881	172,49	34 546	202	17 695	103	50 992	298	80 505	467	135 248	784
	gegen	1880	—	— 1 593	— 9	— 2 214	— 12	— 4 054	— 24	+ 5 987	— 34	— 17 041	— 99
	γ. Cöslin-Danziger B.	1881	198,30	45 818	231	11 042	56	41 904	211	47 435	241	94 068	474
	gegen	1880	—	— 2 139	— 11	— 7	—	— 2 801	— 14	— 1 629	+ 9	— 9 426	— 48
	c. Verwaltungsbezirk der K. Eisenbahndirection Hannover	1881	1 615,82	524 200	336	664 738	411	745 000	478	2 750 000	1 701	3 899 225	2 413
	gegen	1880	+ 4,47	— 17 990	— 12	— 77 123	— 49	— 25 578	— 16	+ 319 051	— 203	— 244 398	— 158
	d. Verwaltungsbezirk der K. Eisenbahndirection Frankfurt a/M.	1881	1 569,98	895 645	586	976 715	624	607 850	398	2 265 566	1 447	3 074 806	1 959
	gegen	1880	+ 54,42	+ 20 866	— 7	+ 57 071	+ 15	+ 36 626	+ 11	+ 316 103	+ 157	+ 319 359	+ 141
	e. Verwaltungsbezirk der K. Eisenbahndirection Magdeburg												
	α. Hauptbahn	1881	1012,17	417 526	413	453 027	448	589 581	583	2 127 045	2 101	2 863 226	2 829
	gegen	1880	—	+ 5 016	+ 5	+ 38 894	+ 39	+ 7 964	+ 8	+ 83 992	+ 93	+ 110 115	+ 109
	β. Sangerhausen-Artern u. Stassfurt-Hecklingen-Egeln	1881	32,56	4 431	311	16 633	511	2 904	209	17 512	538	22 813	821
	gegen	1880	+ 13,73	+ 4 431	+ 311	+ 3 358	— 194	+ 2 904	+ 209	+ 4 691	— 143	+ 9 981	+ 139
	γ. Hannover-Altenbeken	1881	289,27	69 325	240	109 779	380	54 019	187	292 658	1 012	354 393	1 225
	gegen	1880	—	— 534	— 1	— 18 922	— 65	— 971	— 3	— 60 191	— 208	— 58 298	— 202
	δ. Berlin-Potsdam-Magdeburg	1881	259,56	232 275	895	132 846	512	259 087	998	483 295	1 862	823 473	3 192
	gegen	1880	—	— 3 556	— 14	— 17 869	— 69	— 6 963	— 27	— 51 763	— 200	— 76 505	— 295
	ε. Uelzen-Langwedel	1881	97,85	8 560	87	11 269	115	12 813	131	56 308	576	70 115	717
	gegen	1880	—	+ 38	—	— 3 527	— 36	+ 47	+ 1	— 12 323	— 126	— 11 776	— 120
	f. Verwaltungsbezirk der K. Direction der Berlin-Stettiner E.												
	α. Stammbahn	1881	350,74	142 583	411	83 398	238	190 367	549	384 043	1 095	673 668	1 921
	gegen	1880	—	+ 9 759	+ 28	— 12 409	— 35	+ 724	+ 2	— 34 677	— 99	+ 28 347	+ 81
	β. Vorpommersche Eisenbahn.	1881	238,47	59 550	259	24 817	104	74 031	322	84 390	354	183 770	771
	gegen	1880	—	+ 3 345	+ 14	— 7 688	— 28	+ 109	—	— 39 742	— 167	— 19 788	— 83
	g. Verwaltungsbezirk der K. Direction der Köln-Mindener E.												
	α. Hauptbahn	1881	475,22	286 624	645	700 852	1 475	345 754	778	1 714 865	3 609	2 204 573	4 639
	gegen	1880	+ 27,90	+ 51 209	+ 79	— 15 780	— 127	+ 31 417	+ 23	— 30 796	— 293	+ 28 256	— 226
	β. Köln-Giessen	1881	184,16	91 151	495	259 536	1 409	72 048	391	604 205	3 280	724 245	3 932
	gegen	1880	—	+ 3 045	+ 17	— 14 567	— 79	— 205	— 1	— 59 726	— 325	— 60 124	— 327
	γ. Venlo-Hamburg	1881	466,76	130 628	281	232 661	498	194 170	418	1 031 663	2 210	1 299 159	2 783
	gegen	1880	—	— 2 606	— 6	— 16 306	— 35	— 4 916	— 11	— 73 174	— 157	— 51 764	— 111
	h. Verwaltungsbezirk der K. Direction der Rheinischen E.												
	α. Hauptbahn	1881	1 371,40	701 200	568	748 500	546	635 000	514	2 440 000	1 779	3 308 000	2 412
	gegen	1880	+ 76,32	+ 34 491	— 1	— 153 695	— 151	+ 29 929	— 2	— 513 548	— 502	— 503 619	— 531
	β. Call-Trier	1881	118,16	17 500	148	37 059	314	25 200	213	121 000	1 025	150 700	1 276
	gegen	1880	—	+ 1 014	+ 8	+ 54	+ 1	+ 58	—	+ 11	+ 1	+ 1 069	+ 9
	Summa 2	1881	11 669,97	—	—	—	—	—	—	—	—	25 601 351	2 194
	gegen	1880	+ 211,55	—	—	—	—	—	—	—	—	—1016838	— 129
3	Sächs. Staats-Eisenbahnen	1881	1 959,92	1 171 069	605	861 898	440	1 059 170	547	3 696 379	1 886	4 782 175	2 440
	gegen	1880	+ 33,19	— 309	— 11	+ 43 964	+ 15	+ 30 506	+ 6	+ 190 630	+ 66	+ 204 028	+ 64
4	Württembergische Staats-Eisenb.	1881	1 528,10	684 317	448	185 993	122	590 362	386	923 044	604	1 745 718	1 142
	gegen	1880	+ 40,58	+ 28 114	+ 7	— 12 131	— 11	+ 28 759	+ 8	— 113 608	— 93	— 137 629	— 124
5	Badische Staats-Eisenbahnen	1881	1 313,00	492 022	378	278 435	21	549 635	422	913 937	696	1 470 168	1 120
	gegen	1880	—	— 409	—	— 39 324	— 30	+ 7 355	+ 5	— 212 602	— 162	— 204 787	— 156
6	Main-Neckar-Eisenbahn	1881	94,50	133 150	1 522	45 780	523	107 430	1 228	209 300	2 392	348 230	3 980
	gegen	1880	+ 7,00	+ 3 003	+ 35	+ 2 140	+ 24	+ 2 189	+ 25	+ 8 085	+ 92	+ 10 709	+ 122
7	Oberhessische Eisenbahn	1881	175,73	29 311	167	14 152	81	22 737	129	37 471	213	71 377	406
	gegen	1880	—	— 1 243	— 7	— 2 638	— 15	— 1 934	— 11	— 5 680	— 33	— 18 593	— 106
8	Oldenburgische Eisenbahn	1881	290,25	82 955	286	33 115	114	66 324	228	110 489	381	184 975	637
	gegen	1880	—	— 8 499	— 29	— 14 491	— 50	— 8 300	— 29	— 32 345	— 111	— 38 996	— 134
9	Wilhelmsh.-Oldenburger E.	1881	52,37	21 784	416	8 151	156	16 956	324	18 227	348	36 388	695
	gegen	1880	—	— 2 334	— 45	— 4 679	— 89	— 1 170	— 22	— 2 468	— 47	— 3 645	— 69
	Summa A 1	1881	18 227,33	—	—	—	—	—	—	—	—	36 633 282	2 010
	gegen	1880	+ 313,94	—	—	—	—	—	—	—	—	+1435089	— 115

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.
			Betriebslänge in km	Personen	auf 1 km	Güter	auf 1 km	Einnahmen Personen	auf 1 km	Güter	auf 1 km	im Ganz incl. sonst. Quell.	auf 1 km
	II. Privatbahnen unter Staatsverwaltung.												
10	Bergisch-Märkische Eisenbahn:												
	a Hauptb. u. Hess. Nordbahn	1881	1 268,60	1 020 676	836	1 256 000	990	720 425	590	3 366 110	2 654	4 433 035	3 494
	gegen	1880	+ 99,10	+ 73 970	− 8	− 116 792	− 184	+ 6 581	− 47	− 253 674	− 441	− 247 093	− 508
	b. Ruhr-Sieg-Eisenbahn	1881	142,92	51 356	370	235 000	1 645	37 740	272	431 418	3 019	495 958	3 470
	gegen	1880	+ 9,20	+ 1 727	− 13	− 18 379	− 250	+ 378	− 16	− 66 171	− 702	− 65 793	− 731
11	Berlin-Dresdener Eisenbahn	1881	183,97	32 565	185	28 917	157	42 502	241	134 465	731	196 386	1 068
	gegen	1880	—	− 2 406	− 13	− 4 266	− 23	− 3 911	− 22	+ 4 460	+ 24	+ 189	+ 1
12	Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn	1881	301,37	72 464	246	69 974	232	75 175	255	358 470	1 189	459 544	1 525
	gegen	1880	—	+ 1 050	+ 4	− 6 138	− 21	− 3 298	− 11	− 109	− 1	− 8 745	− 29
13	Münster-Enscheder Bahn	1881	56,46	11 800	208	13 666	242	7 200	127	27 000	478	44 200	782
	gegen	1880	—	− 700	− 13	+ 7 950	+ 141	− 431	− 8	+ 15 695	+ 278	− 18 535	+ 328
14	Oberschlesische Eisenbahn:												
	a. Hauptb. einschl. Neisse-Brieg, Wilhelms-B., Oppeln-Gr.-Strehlitz-Morgenroth u. Posen-Thorn-Bromberg	1881	824,46	277 318	367	677 109	821	281 266	372	2 359 422	2 862	2 914 688	3 535
	gegen	1880	+ 24,08	+ 12 724	+ 6	− 45 612	− 82	+ 17 084	+ 12	− 217 744	− 358	− 201 860	− 359
	b. Breslau-Posen-Glogauer Eisenb.	1881	211,08	53 380	255	107 282	508	83 281	399	430 331	2 039	554 112	2 625
	gegen	1880	—	+ 3 123	+ 15	− 13 805	− 66	+ 5 521	+ 27	− 55 081	− 261	− 50 060	− 237
	c. Breslau-Mittelwalder Eisenb. u. Niederschl. Zweigb.	1881	375,76	120 966	322	148 381	395	105 789	282	364 370	970	527 159	1 403
	gegen	1880	—	+ 6 092	+ 16	− 1 721	− 4	+ 4 920	+ 14	− 40 568	− 108	− 36 448	− 96
	d. Stargardt-Posener Eisenbahn	1881	172,31	26 900	156	31 925	185	38 358	223	156 286	907	232 144	1 347
	gegen	1880	—	− 321	− 2	− 1 549	− 9	+ 1 562	+ 9	− 1 337	− 8	− 1 275	− 8
15	Rhein-Nahe-Eisenbahn	1881	120,60	77 139	640	44 615	370	59 120	490	128 890	1 069	205 392	1 703
	gegen	1880	—	+ 4 509	+ 38	+ 777	+ 7	+ 9 164	+ 76	+ 4 217	+ 35	+ 7 842	+ 65
16	Zittau-Reichenberger Eisenbahn	1881	26,73	17 376	650	19 331	723	9 437	353	32 170	1 204	41 887	1 567
	gegen	1880		+ 782	+ 29	+ 1 521	+ 57	+ 339	+ 13	+ 1 361	+ 51	+ 1 799	+ 67
	Summa A II	1881	3 684,26	—	—	—	—	—	—	—	—	10 104 505	2 743
	gegen	1880	+ 132,38	—	—	—	—	—	—	—	—	− 582 909	− 266
	III. Privatbahnen unter eigener Verwaltung.												
17	Altona-Kieler Eisenbahn	1881	288,01	138 471	481	58 598	203	154 361	536	257 475	894	411 836	1 430
	gegen	1880	—	− 917	− 3	− 11 491	− 40	− 3 945	− 14	− 47 797	− 166	− 51 742	− 180
18	Berlin-Anhaltische Eisenbahn	1881	431,27	169 401	393	176 424	409	285 600	662	683 940	1 586	1 039 540	2 410
	gegen	1880	—	+ 922	+ 2	− 9 947	− 23	+ 2 786	+ 6	− 15 792	− 36	+ 6 994	+ 16
19	Berlin-Görlitzer Eisenbahn	1881	327,35	78 700	240	98 644	301	80 379	246	345 813	1 056	450 242	1 375
	gegen	1880	—	− 3 864	− 12	+ 341	+ 1	− 5 657	− 17	+ 9 391	+ 28	+ 11 951	+ 36
20	Berlin-Hamburger Eisenbahn	1881	441,66	123 362	279	96 612	219	234 431	531	1 009 065	2 285	1 282 691	2 904
	gegen	1880	—	+ 912	+ 2	− 17 073	− 38	+ 4 081	+ 9	− 181 808	− 411	− 173 977	− 393
21	Breslau-Schweidnitz-Freiburger E	1881	600,12	153 045	258	203 750	339	185 851	313	717 732	1 196	930 144	1 550
	gegen	1880	—	+ 2 923	+ 5	− 10 708	− 18	+ 7 119	+ 12	− 40 735	− 68	− 30 010	− 50
22	Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn	1881	152,80	23 363	153	36 622	240	19 153	125	109 243	715	138 862	909
	gegen	1880	—	− 3 366	− 22	− 10 063	− 66	− 1 647	− 11	− 14 729	− 96	− 12 792	− 83
23	Dortmund-Gronau-Enscheder E.	1881	96,08	23 379	243	41 967	437	12 524	130	54 809	570	80 797	841
	gegen	1880	—	− 722	− 8	+ 1 222	+ 13	− 272	− 3	− 340	− 4	+ 3 682	+ 38
24	Holsteinische Marschbahn	1881	96,50	29 370	304	10 509	109	24 957	259	25 117	260	50 356	522
	gegen	1880	+ 8,40	+ 2 978	+ 4	− 20	− 11	+ 1 335	− 9	+ 1 057	− 13	+ 2 269	− 24
25	Lübeck-Büchen. u. Lübeck-Hamburger Eisenb.	1881	111,00	47 828	431	31 022	279	54 715	493	113 334	1 021	190 949	1 720
	gegen	1880	—	+ 2 862	+ 26	− 11 825	− 107	− 1 448	− 13	− 40 345	− 363	− 47 001	− 423
26	Märkisch-Posener Eisenbahn	1881	271,90	39 443	145	47 239	174	72 733	267	151 411	557	229 781	845
	gegen	1880	—	− 1 595	− 6	− 5 739	− 21	− 8 763	− 33	− 14 117	− 51	− 23 041	− 84
27	Marienb.-Mlawkaer Eisenbahn	1881	143,03	13 883	97	15 880	111	17 093	120	72 408	506	106 301	743
	gegen	1880	—	− 1 145	− 8	− 3 691	− 26	− 3 356	− 23	− 11 132	− 78	− 12 822	− 90
28	Nordhausen-Erfurter Eisenb.	1881	78,28	15 850	202	19 930	262	17 122	219	51 840	681	74 962	977
	gegen	1880	—	− 623	− 8	− 4 980	− 65	− 1 355	− 17	− 8 471	− 111	− 7 826	− 102
29	Oberlausitzer Eisenbahn: Strecke Kohlfurt-Falkenberg	1881	148,00	16 061	109	12 579	85	14 320	97	33 900	229	48 220	326
	gegen	1880	—	− 564	− 3	− 1 832	− 12	+ 596	+ 4	− 7 451	− 50	− 6 855	− 46
30	Oels-Gnesener Eisenbahn	1881	159,71	19 820	124	15 714	98	21 086	132	59 372	372	94 193	590
	gegen	1880	—	+ 256	+ 2	− 3 007	− 19	+ 392	+ 3	− 11 006	− 69	− 10 614	− 66
31	Ostpreussische Südbahn	1881	243,00	33 942	140	31 643	130	53 074	219	167 692	690	232 766	958
	gegen	1880	—	− 4 402	− 18	− 13 924	− 58	+ 732	+ 4	− 69 365	− 286	− 68 633	− 282
32	Posen-Creuzburger Eisenbahn	1881	203,66	18 961	94	26 394	134	26 921	134	101 572	499	139 193	683
	gegen	1880	—	− 899	− 5	− 5 276	− 25	− 1 149	− 6	− 11 454	− 56	− 15 425	− 76
33	Rechte Oderufer-Eisenbahn	1881	317,99	66 981	228	173 276	545	83 940	286	698 590	2 197	837 530	2 634
	gegen	1880	—	+ 4 680	+ 16	− 22 283	− 73	+ 3 643	+ 13	− 111 384	− 351	− 107 741	− 339
34	Schleswigsche Eisenbahn	1881	229,80	41 903	182	17 261	75	61 702	269	123 200	536	184 902	805
	gegen	1880	—	− 2 456	− 11	− 2 476	− 11	− 2 957	− 12	− 21 074	− 92	− 24 031	− 104
35	Thüringische Eisenbahn: a. Stammbahn	1881	359,71	222 916	620	149 900	417	254 198	707	686 440	1 908	940 638	2 615
	gegen	1880	—	− 11 710	− 34	+ 316	—	− 16 543	− 48	− 29 373	− 89	− 45 916	− 137
	b. Gotha-Leinefelde	1881	67,13	25 971	387	12 912	192	17 129	255	36 462	543	53 591	798
	gegen	1880	—	− 3 392	− 50	− 1 968	− 30	− 616	− 9	− 7 675	− 114	− 8 291	− 123
	c. Gera-Eichicht	1881	77,00	23 545	306	23 575	309	16 537	215	45 880	596	62 417	811
	gegen	1880	—	− 1 029	− 13	+ 1 779	+ 23	− 803	− 10	+ 834	+ 11	+ 31	+ 1
36	Tilsit-Insterburger Eisenbahn	1881	53,93	8 972	166	6 362	118	12 990	241	19 655	364	37 855	702
	gegen	1880	—	+ 215	+ 4	− 170	− 3	− 2 660	− 49	+ 2 566	+ 47	− 103	− 2
37	Braunschweigische Eisenbahn	1881	345,00	—	—	—	—	144 359	418	533 927	1 548	686 192	1 989
	gegen	1880	—	—	—	—	—	− 2 978	− 9	− 23 960	− 69	− 27 156	− 79

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.
			Betriebs-länge in km	Personen	auf 1 km	Güter	auf 1 km	Einnahmen Personen	auf 1 km	Güter	auf 1 km	im Ganz. incl. sonst. Quell.	auf 1 km
38	Eutin-Lübecker Eisenbahn . . .	1881	33,00	12 908	391	3 083	93	9 615	291	7 245	220	17 627	534
	gegen	1880	—	− 372	− 11	+ 735	+ 22	− 294	− 9	+ 433	+ 14	− 452	− 13
39	Gotha-Ohrdruffer Eisenbahn . .	1881	17,35	6 530	376	851	49	3 884	224	1 644	95	5 528	319
	gegen	1880	—	− 437	− 27	− 83	− 5	− 243	− 15	− 325	− 19	− 568	− 34
40	Hessische Ludwigsbahn a. nicht garant. Linien	1881	463,84	291 050	627	159 606	344	240 715	519	465 200	1 003	733 324	1 581
	gegen	1880	+ 14,81	+ 11 989	+ 5	− 50 078	− 123	+ 27 101	+ 43	− 70 118	− 189	− 39 676	− 141
	b. garantirte Linien .	1881	179,15	94 730	529	46 735	261	45 962	257	55 265	308	104 027	581
	gegen	1880	—	+ 2 422	+ 14	− 36 307	− 203	+ 2 380	+ 14	− 24 327	− 136	− 22 062	− 122
41	Mecklenburg. Friedr.-Franz E. .	1881	349,17	71 168	204	30 440	87	126 437	362	188 743	541	328 204	940
	gegen	1880	—	+ 740	+ 2	+ 1 484	+ 4	+ 369	+ 1	+ 2 881	+ 9	+ 3 128	− 9
42	Saal-Eisenbahn	1881	74,30	25 523	341	9 969	133	16 045	215	23 275	311	39 944	534
	gegen	1880	—	− 1 313	− 18	+ 881	+ 12	− 868	− 11	+ 1 286	+ 17	+ 418	+ 6
43	Sächs.-Thüringische Ost-Westb. .	1881	33,80	5 742	170	12 193	361	2 847	84	12 493	370	19 274	570
	gegen	1880	—	+ 226	+ 7	+ 840	+ 25	+ 111	+ 3	+ 388	+ 12	+ 2 954	+ 87
44	Weimar-Geraer Eisenbahn . . .	1881	68,11	17 309	254	7 946	117	17 906	263	15 522	228	33 701	495
	gegen	1880	—	− 380	− 6	+ 430	+ 7	+ 148	+ 2	− 3 044	− 44	− 2 760	− 40
45	Wernshausen-Schmalkaldener E.	1881	7,00	1 815	259	1 492	213	652	93	1 903	272	2 905	415
	gegen	1880	—	− 287	− 41	− 391	− 56	− 61	− 9	− 792	− 113	− 864	− 124
46	Werra-Eisenbahn	1881	172,00	33 296	194	28 590	166	47 523	276	121 884	709	184 607	1 073
	gegen	1880	—	+ 849	+ 5	− 2 188	− 13	+ 2 454	+ 14	− 5 468	− 31	− 2 974	− 17
	Summa A. III.	1881	6 641,21	—	—	—	—	—	—	—	—	9 773 099	1 472
	gegen	1880	+ 23,21	—	—	—	—	—	—	—	—	+ 711 905	− 112
	Summa A.	1881	28 552,80	—	—	—	—	—	—	—	—	56 510 886	1 979
	gegen	1880	+ 469,53	—	—	—	—	—	—	—	—	−2729903	− 130
	B. Bahnen untergeordneter Bedeutung.												
	I. Privatbahnen unter Staatsverwaltung.												
47	Angerm.-Schwedter Eisenbahn .	1881	23,11	6 711	290	1 459	63	3 741	162	2 914	126	6 847	296
	gegen	1880	—	− 129	− 6	− 607	− 26	− 238	− 10	− 1 790	− 78	− 1 911	− 83
48	Altenburg-Zeitzer Eisenbahn . .	1881	25,15	12 410	493	29 995	1 193	4 896	195	43 323	1 723	48 328	1 922
	gegen	1880	—	+ 1 791	+ 71	+ 672	+ 27	+ 725	+ 29	+ 100	+ 5	+ 909	+ 37
49	Chemnitz-Würschnitzer Eisenb. .	1881	12,23	4 906	401	35 944	2 939	1 555	127	24 305	1 987	25 867	2 115
	gegen	1880	—	+ 283	+ 23	− 1 638	− 134	+ 138	+ 11	− 504	− 42	− 385	− 32
50	Gaschwitz-Meuselwitzer Eisenb. .	1881	27,76	12 225	440	16 860	607	4 811	173	20 837	751	26 380	950
	gegen	1880	—	+ 214	+ 7	+ 1 235	+ 44	+ 12	—	+ 1 262	+ 46	+ 1 951	+ 70
	Summa B. I.	1881	88,25	—	—	—	—	—	—	—	—	107 422	1 217
	gegen	1880	—	—	—	—	—	—	—	—	—	+ 564	+ 6
	II. Privatbahnen unter eigener Verwaltung.												
51	Aachen-Jülicher Eisenbahn . .	1881	31,98	13 776	579	64 005	2 001	3 434	144	39 304	1 229	47 465	1 484
	gegen	1880	—	+ 778	+ 32	+ 4 900	+ 153	+ 195	+ 8	− 894	− 28	+ 333	+ 10
52	Breslau-Warschauer Eisenbahn .	1881	55,34	10 444	189	7 570	137	8 401	152	18 079	327	29 210	528
	gegen	1880	—	− 796	− 14	+ 1 233	+ 23	+ 66	+ 1	+ 930	+ 17	+ 1 026	+ 18
53	Crefelder Eisenbahn	1881	41,69	34 769	834	3 690	88	9 579	229	4 097	98	19 284	463
	gegen	1880	—	− 3 415	− 82	− 640	− 16	− 606	− 14	− 639	− 16	− 252	− 7
54	Ruhland-Lauchhammer Eisenb. .	1881	7,60	2 115	278	1 520	200	392	52	1 307	172	1 699	224
	gegen	1880	—	+ 305	+ 40	− 83	− 11	+ 64	+ 9	− 107	− 14	− 43	− 5
55	Saal-Unstrut Eisenbahn	1881	52,77	12 355	234	8 487	161	6 673	127	14 993	284	24 166	458
	gegen	1880	—	− 305	− 6	− 2 029	− 38	− 745	− 14	− 5 471	− 104	− 6 216	− 118
56	Wesselburen-Heider Eisenbahn .	1881	14,50	4 199	289	2 363	163	1 819	125	2 381	164	4 210	290
	gegen	1880	—	− 15	− 1	+ 1 319	+ 91	− 216	− 15	+ 1 179	+ 81	+ 961	+ 66
57	Westholsteinische Eisenbahn . .	1881	78,50	10 393	132	3 084	39	8 425	108	7 772	99	16 300	208
	gegen	1880	—	+ 1 406	+ 18	− 181	− 3	+ 754	+ 10	− 917	− 11	− 213	− 2
58	Halberstadt-Blankenburger E. .	1881	24,50	4 636	189	9 984	408	2 900	118	12 550	512	16 110	657
	gegen	1880	+ 5,70	+ 291	− 42	− 424	− 145	+ 397	− 15	+ 710	− 118	− 1 062	− 256
	Summa B. II.	1881	306,88	—	—	—	—	—	—	—	—	158 444	516
	gegen	1880	+ 5,70	—	—	—	—	—	—	—	—	− 5 466	− 28
	Summa B.	1881	395,13	—	—	—	—	—	—	—	—	265 866	673
	gegen	1880	+ 5,70	—	—	—	—	—	—	—	—	− 4 902	− 22

Einnahmen der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im Monat Januar 1881.

Benennung der Eisenbahnen	Durchschn. Betriebsl. im Monat Januar 1881	Im Monat Januar 1881 wurden befördert		Die Einnahme betrug im Monat Januar							Die Einnahme betrug vom 1. Januar bis 31. Januar				
				1881				1880		Differz. pro Kilom. in Procent	1881		1880		Differz. pro Kilom. in Procent
		Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	im Ganzen	pro Kilom.		im Ganzen	pro Kilom.	im Ganzen	pro Kilom.	
	Kilom.	Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Gulden		Gulden		
einsame Oesterreichisch-ıgarische Eisenbahnen.															
Ungar.-Galiz. Eisenbahn	267	13 009	6 920	9 735	33 879	43 614	163	65 013	243	— 32·9	43 614	163	65 013	243	— 32·9
hau - Oderberger Eisenb. clusive Eperies-Orló) . .	427	39 619	94 610	30 151	261 515	291 666	683	251 189	588	+ 16·2	291 666	683	251 189	588	+ 16·2
rr. Staatsbahn-Gesellsch.	2 011	300 729	432 025	404 138	2 134 403	2 538 541	1 262	2 312 923	1 150	+ 9·7	2 538 541	1 262	2 312 923	1 150	+ 9·7
ahn-Gesellschaft	2 190	331 432	365 795	424 679	1 998 684	2 423 363	1 107	2 295 017	1 025	+ 8·0	2 423 363	1 107	2 295 017	1 025	+ 8·0
rische Westbahn . . .	373	38 950	26 112	28 088	76 555	104 643	281	89 396	240	+ 17·1	104 643	281	89 396	240	+ 17·1
Summa . .	5 268	723 739	925 462	896 791	4 505 036	5 401 827	1 025	5 013 538	943	+ 8·7	5 401 827	1 025	5 013 538	943	+ 8·7
rreichische Eisenbahnen.															
ig-Teplitzer Eisenbahn .	94	40 078	313 142	14 303	227 548	241 851	2 573	267 287	2 843	— 9·5	241 851	2 573	267 287	2 843	— 9·5
ische Nordbahn	180	47 509	50 619	20 912	91 836	112 748	626	119 768	665	— 5·9	112 748	626	119 768	665	— 5·9
ische Westbahn	201	27 831	135 179	28 464	284 739	313 203	1 558	298 234	1 484	+ 5·0	313 203	1 558	298 234	1 484	+ 5·0
ıtêbrader Eisenbahn . .	397	38 005	265 786	34 618	389 157	423 775	1 067	412 449	1 039	+ 2·7	423 775	1 067	412 449	1 039	+ 2·7
Bodenbacher Eisenbahn .	89	23 158	104 688	6 130	139 150	145 280	1 632	149 117	1 675	— 2·6	145 280	1 632	149 117	1 675	— 2·6
;en. Localbahn-Gesellsch.	5	850	5 961	354	2 394	2 748	550	2 082	416	+ 32·2	2 748	550	2 082	416	+ 32·2
erzog Albrecht-Bahn . .	181	9 679	7 714	9 092	23 496	32 588	180	51 734	286	— 37·1	32 588	180	51 734	286	— 37·1
ische Carl Ludwig-Bahn:															
:es Netz	352	58 662	70 976	80 630	475 190	555 820	1 579	575 704	1 636	— 3·5	555 820	1 579	575 704	1 636	— 3·5
ues Netz	241			24 932	95 308	120 240	499	103 718	430	+ 16·0	120 240	499	103 718	430	+ 16·0
Köflacher Eisenb. u. B.-G.	91	14 543	53 065	6 915	108 095	115 010	1 264	104 463	1 148	+ 10·1	115 010	1 264	104 463	1 148	+ 10·1
r Franz Josef-Bahn . .	712	93 870	109 773	119 122	426 595	545 717	766	513 821	722	+ 6·1	545 717	766	513 821	722	+ 6·1
rin Elisabeth-Bahn:															
uptbahn	400	106 026	112 253	133 505	475 382	608 887	1 522	495 024	1 238	+ 22·9	608 887	1 522	495 024	1 238	+ 22·9
mbach-Gmunden . . .	27	1 566	3 485	922	3 667	4 589	170	4 628	171	— 0·6	4 589	170	4 628	171	— 0·6
nz-Budweis	144	9 624	17 268	9 768	48 107	57 875	402	55 295	384	+ 4·7	57 875	402	55 295	384	+ 4·7
umarkt-Simbach . . .	58	7 399	35 477	8 228	59 709	67 937	1 171	46 010	793	+ 47·7	67 937	1 171	46 010	793	+ 47·7
tzendorf-K.-Ebersdorf*) .	25	. .	40 746	. .	24 739	24 739	990	10 830	542	+ 82·7	24 739	990	10 830	542	+ 82·7
lzburg-Tiroler Bahn . .	290	21 349	17 336	13 158	39 379	52 537	181	48 754	168	+ 7·7	52 537	181	48 754	168	+ 7·7
prinz Rudolf-Bahn incl. sel-Hüttenbahn und Zelt-:-Fohnsdorf	812	60 507	118 801	55 958	258 910	314 868	388	297 253	366	+ 6·0	314 868	388	297 253	366	+ 6·0
r Ferdinands-Nordbahn	697	162 470	365 032	278 748	1 782 655	2 061 403	2 958	2 121 228	3 043	— 2·8	2 061 403	2 958	2 121 228	3 043	— 2·8
ihrisch-Schles. Nordbahn	141	32 063	36 448	27 734	74 123	101 857	722	98 896	701	+ 3·0	101 857	722	98 896	701	+ 3·0
sierer Eisenbahn . . .	6	3 559	4 521	757	4 038	4 795	799	. .	. .	. .	4 795	799	. .	. .	. .
.-Czern.- Lemb.-Czern. .	267	24 346	26 911	36 658	134 052	170 710	639	207 495	777	— 17·8	170 710	639	207 495	777	— 17·8
B.(Oe.L.) Czern.-Sucz. .	90	6 975	14 152	10 017	33 792	43 809	487	42 701	474	+ 2·7	43 809	487	42 701	474	+ 2·7
en-Vordernberger Bahn .	15	3 188	17 101	877	14 576	15 453	1 030	16 815	1 121	— 8·1	15 453	1 030	16 815	1 121	— 8·1
ische Grenzbahn	109	12 207	16 624	5 442	25 674	31 116	285	28 303	260	+ 9·6	31 116	285	28 303	260	+ 9·6
isch-Schlesische Centralb.	152	13 765	20 954	10 538	39 389	49 927	328	52 437	345	— 4·9	49 927	328	52 437	345	— 4·9
tscheiner Localbahn . .	8	2 887	2 693	1 017	2 680	3 697	462	. .	. .	. .	3 697	462	. .	. .	. .
rr. Localbahn-Gesellsch.: lau-Zleb u. Skowitz-Wrdy-cic	11	296	5 337	116	4 901	5 017	456	. .	. .	. .	5 017	456	. .	. .	. .
cekér Industriebahn . .	1	. .	4 929	. .	1 442	1 442	1 442	. .	. .	. .	1 442	1 442	. .	. .	. .
rreich. Garant. Strecke .	623	106 229	157 857	116 251	444 478	560 729	900	537 893	863	+ 4·3	560 729	900	537 893	863	+ 4·3
westb. Ergänzungsnetz .	305	44 530	193 172	37 439	353 101	390 540	1 280	375 125	1 230	+ 4·1	390 540	1 280	375 125	1 230	+ 4·1
u-Friedländer Eisenbahn	33	4 789	7 600	2 071	15 354	17 425	528	22 674	687	— 23·1	17 425	528	22 674	687	— 23·1
1-Priesen (Komotau) E.:															
te Linien	155	7 841	53 423	7 837	95 800	103 637	669	102 533	662	+ 1·1	103 637	669	102 533	662	+ 1·1
lsen-Klattau-Eisenstein .	97	6 229	27 074	4 344	45 067	49 411	509	48 660	502	+ 1·4	49 411	509	48 660	502	+ 1·4
-Duxer Eisenbahn . . .	155	10 612	90 916	9 130	124 903	134 033	865	116 041	749	+ 15·5	134 033	865	116 041	749	+ 15·5
Staatsbahnen:															
raunau-Strasswalchen . .	37	2 846	2 582	1 409	3 791	5 200	141	5 598	151	— 6·6	5 200	141	5 598	151	— 6·6
almatiner Bahn	105	1 033	1 216	1 068	2 418	3 486	33	3 850	37	— 10·8	3 486	33	3 850	37	— 10·8
niester Bahn	112	27 917	4 238	7 718	15 173	22 891	204	36 206	323	— 36·8	22 891	204	36 206	323	— 36·8
onau-Ufer Bahn**) . . .	8	. .	35 966	. .	8 092	8 092	1 012	3 931	491	+ 106·1	8 092	1 012	3 931	491	+ 106·1
bersdorf-Würbenthal . .	21	1 291	2 320	439	1 658	2 097	100	. .	. .	. .	2 097	100	. .	. .	. .
trianer Bahn	143	2 806	2 017	3 516	5 565	9 081	64	14 832	104	— 38·5	9 081	64	14 832	104	— 38·5
riegsdorf-Römerstadt . .	14	1 088	2 270	278	1 408	1 686	120	2 471	177	— 32·2	1 686	120	2 471	177	— 32·2
ürzzuschlag-Neuberg . .	11	1 742	5 496	476	2 886	3 362	306	2 218	202	+ 51·5	3 362	306	2 218	202	+ 51·5
iederösterr. Staatsbahnen	154	15 210	14 101	7 063	21 758	28 821	187	25 860	168	+ 11·3	28 821	187	25 860	168	+ 11·3
akonitz-Protivin	144	9 203	16 475	6 702	23 163	29 865	207	26 164	182	+ 13·7	29 865	207	26 164	182	+ 13·7
arnow-Leluchow (Orló) .	151	4 747	3 688	4 485	12 258	16 743	111	18 381	122	— 9·0	16 743	111	18 381	122	— 9·0
arvis-Pontafel	25	2 466	5 540	2 323	8 998	11 321	453	11 129	445	+ 1·8	11 321	453	11 129	445	+ 1·8
nterdrauburg-Wolfsberg .	38	2 253	1 274	1 057	1 831	2 888	76	2 929	77	— 1·3	2 888	76	2 929	77	— 1·3
ordd. Verbindungsbahn .	283	48 485	111 997	28 037	238 894	266 931	943	246 241	870	+ 8·4	266 931	943	246 241	870	+ 8·4
au-Kralup-Prager Eisenb.	120	26 895	84 975	20 503	114 938	135 441	1 129	130 284	1 086	+ 4·0	135 441	1 129	130 284	1 086	+ 4·0
rlberger Bahn	96	30 168	14 939	10 239	17 913	28 152	293	30 311	316	— 7·3	28 152	293	30 311	316	— 7·3
-Pottendorf-Wiener-Neu-ıädter Bahn	67	11 814	45 585	6 355	63 399	69 754	1 041	56 294	840	+ 23·9	69 754	1 041	56 294	840	+ 23·9
Summa . .	8 693	1 192 606	2 861 692	1 217 655	6 913 569	8 131 224	935	7 943 671	919	+ 1·7	8 131 224	935	7 943 671	919	+ 1·7
ıgarische Eisenbahnen.															
d-Fiumaner Bahn . . .	392	67 322	23 322	44 766	80 322	125 088	319	123 527	315	+ 1·3	125 088	319	123 527	315	+ 1·3
-Körösthaler Bahn . . .	62	6 823	3 522	3 920	7 854	11 774	190	17 710	286	— 33·6	11 774	190	17 710	286	— 33·6

*) Inclusive der K. K. Donauuferbahnstrecke Stadlauer Donaubrücke-Kaiser Ebersdorf.
**) Exclusive der Theilstrecke Stadlauer Donaubrücke-Kaiser Ebersdorf.

Benennung der Eisenbahnen	Durchschn. Betriebsl. im Monat Januar 1881	Im Monat Januar 1881 wurden befördert		Die Einnahme betrug im Monat Januar						Differz. pro Kilom. in Procent	Die Einnahme betrug vom 1. Januar bis 31. J[anuar]				D…
				1881				1880			1881		1880		
		Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	im Ganzen	pro Kilom.		im Ganzen	pro Kilom.	im Ganzen	pro Kilom.	
	Kilom.	Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Gulden		Gulden		
Arad-Temesvarer Eisenbahn .	57	5 000	4 600	5 000	10 500	15 500	272	16 065	282	— 3·5	15 500	272	16 065	282	−
Battaszek - Dombovár - Zákány (Donau-Drau) Bahn . . .	166	5 716	7 123	5 500	26 600	32 100	193	28 827	174	+ 10·9	32 100	193	28 827	174	+
Erste Siebenbürger Eisenbahn	290	14 932	15 273	14 168	69 637	83 805	289	98 496	340	− 15·0	83 805	289	98 496	340	−
Fünfkirchen-Bárcser Bahn . .	68	13 957	15 086	7 573	32 748	40 321	592	39 174	576	+ 2·8	40 321	592	39 174	576	+
Mohács-Fünfkirchner Bahn .	68	9 434	35 171	5 361	72 362	77 723	1 143	85 858	1 204	— 5·1	77 723	1 143	85 858	1 204	−
Raab-Oedenburg-Ebenfurter B.	118	16 829	24 321	8 593	35 312	43 905	372	38 516	326	+ 14·1	43 905	372	38 516	326	+
Ungarische Nordostbahn . .	580	51 231	36 547	45 941	108 606	154 547	266	153 015	264	+ 0·8	154 547	266	153 015	264	+
Kgl. Ungar Staatseisenbahnen	2 613	169 500	259 300	235 800	922 000	1 157 800	443	1 121 923	442	+ 0·2	1 157 800	443	1 121 923	442	+
Summa . .	4 414	360 744	424 265	376 622	1 365 941	1 742 563	395	1 723 111	397	— 0·5	1 742 563	395	1 723 111	397	−
Recapitulation.															
Summe der gemeinsamen Oesterr.-Ungar. Eisenbahnen	5 268	723 739	925 462	896 791	4 505 036	5 401 827	1 025	5 013 538	943	+ 8·7	5 401 827	1 025	5 013 538	943	+
Summe der Oesterr. Eisenbahnen	8 693	1 192 606	2 861 692	1 217 655	6 913 569	8 131 224	935	7 943 671	919	+ 1·7	8 131 224	935	7 943 671	919	+
Summe der Ungar. Eisenbahnen	4 414	360 744	424 265	376 622	1 365 941	1 742 563	395	1 723 111	397	— 0·5	1 742 563	395	1 723 111	397	−
Hauptsumme . .	18 375	2 277 089	4 211 419	2 491 068	12 784 546	15 275 614	831	14 680 320	802	+ 3·6	15 275 614	831	14 680 320	802	+

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin SW. (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 19. 1881.

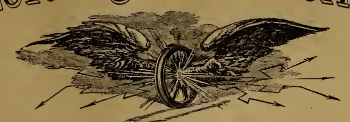
Die Zeitung erscheint Montags und Freitags.

Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes; Kreuzband-Porto wird extra berechnet.

Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction: Dr. jur. W. Koch, Berlin SW., Kleinbeerenstr. 3.

Commissionär für den Buchhandel: Adolph Refelshöfer, Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Zeitung des Vereins



Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuth-Strasse 8, einsenden.

Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt. Auflage der Zeitung: 3000 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Einundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 11. März 1881.

Dieser Nummer liegt eine Zeichenpapier-Probe von Schleicher & Schüll in Düren bei.

Die Instradirungsfrage vor dem Reichstage.

Nach Inhalt des stenographischen Sitzungsberichts vom 3. März 1881.

Abg. **Sonnemann:** M. H. Sie wissen alle, wie geringe Befugnisse unser Reichseisenbahnamt hat; die Gesetzgebung, die eigentlich der Institution einen rechten Inhalt geben soll, fehlt leider; umsomehr müssen wir darauf halten, dass die Befugnisse, welche dem Reichseisenbahnamt durch die Reichsverfassung und das Gesetz, welches seine Existenz begründete, gegeben sind, auch eingehalten werden. Die Reichsverfassung schreibt in Artikel 42 und 44 vor, dass das Reich die Aufsicht über das gesammte Eisenbahnwesen hat, dass das Reichseisenbahnamt die Befugnisse, welche Art. 42 und 44 enthalten, ausübt. Es heisst in Art. 42, dass das Deutsche Eisenbahnnetz wie ein einheitliches Netz verwaltet werden soll; in Art. 44, dass dafür gesorgt werden soll, dass die Expedition im Personen- und Güterverkehr, das Uebergehen von einer Bahn auf die andere gegen die übliche Vergütung gesichert sein soll. Was nun die Herstellung eines einheitlichen Güterverkehrs in durchgehenden Zügen betrifft, so sind im letzten Jahre im Süden so merkwürdige Dinge vorgekommen, dass ich mich für verpflichtet halte, dieselben zur Sprache zu bringen.

Seitdem die Rheinische und Köln-Mindener Bahn im Staatsbetriebe sind, ist den Süddeutschen Bahnen, einerlei ob Staats- oder Privatbahnen, ein Theil der durchgehenden Tarife gekündigt worden: der Hessischen Ludwigsbahn, den Pfälzischen Bahnen und hierdurch auch indirekt den Württembergischen und Badischen Bahnen. Es hat sich allgemein die Ansicht verbreitet, der auch nicht widersprochen ist, dass die Preussischen Staatsbahnen beabsichtigen, mit Umgehung der nächsten Linien die Güter zum grossen Theil auf weiten Umwegen zu fahren, um den Süddeutschen Privat- und Staatsbahnen weniger Güter zukommen zu lassen. So z. B. wurde der Hessischen Ludwigsbahn der directe Verkehr zwischen Frankfurt und Nürnberg gekündigt, und man beabsichtigte, wie es allgemein hiess, die Güter über Elm-Gemünden zu fahren. Das ist gerade so, als ob man Güter von hier nach Stettin über den Harz fahren wollte. Aehnliche Dinge sind bei den Pfälzischen Bahnen vorgekommen, wo mit Umgehung der Pfälzischen Linien die Güter über die Elsass-Lothringischen Bahnen gelenkt werden sollten. Die Sache hat natürlich grosses Aufsehen erregt, und die betreffenden Verkehrskreise und auch die betreffenden Eisenbahnverwaltungen sind ausserordentlich beunruhigt gewesen.

Von welcher Tragweite die beabsichtigten Aenderungen waren, ist am besten ersichtlich aus den Verhandlungen, die in der Hessen-Darmstädtischen Kammer über diesen Gegenstand geführt worden sind. Lassen Sie mich aus dem Material, das dort vorgebracht worden ist, nur zwei Thatsachen anführen. Unter Anderem ist constatirt worden, „dass die Absicht der Preussischen Staatsbahnverwaltung dahin ginge: es würde die directe Linie verlassen und Umwege von sehr bedeutendem Umfange eingeschlagen, die Güter würden in grossem Bogen um die Pfälzischen Bahnen und die Ludwigsbahn förmlich herumgeführt werden; sonderbar sei, dass Hessen an der Untergrabung der Ludwigsbahn mitwirke, denn ohne die Neckarbahn würde es gar nicht gehen." Ein anderer Redner hat vorgebracht, „dass durch die Art, wie zur Zeit die Güterbeförderung von dem richtigen Wege abgelenkt werde, Handel und Gewerbe schwer geschädigt würden; es seien ihm Fälle aus seiner Vaterstadt Mainz bekannt, in welchen Güter, die sonst nach ein bis zwei Tagen eintreffen, drei, vier und fünf Tage gebraucht haben; es seien sogar Fälle vorgekommen, in welchen, trotz der Routenvorschrift über die Hess. Ludwigsbahn, die Güter grosse Spazierfahrten gemacht hätten."

Inzwischen heisst es, diese Aenderungen, die theilweise schon in Wirksamkeit getreten waren, seien durch Verständigung wieder rückgängig gemacht. Die Staatsbahnverwaltung kann aber jeden Tag solche Einrichtungen wieder ins Leben rufen und so die einzelnen Bahnen in den anderen Deutschen Staaten in solcher Weise — ich darf wohl den Ausdruck gebrauchen — vergewaltigen. Da der Reichstag nur einmal in jedem Jahre zusammenkommt, so habe ich die Verpflichtung gefühlt, die Sache hier zur Sprache zu bringen. Ich muss dieses Vorgehen im Interesse des Staatsbahnwesens selbst bedauern, umsomehr, als ich nicht ein neuer Anhänger des Staatsbahnwesens bin, sondern schon mehr als ein Vierteljahrhundert für das Staatsbahnwesen mit Entschiedenheit eingetreten bin. Ich bin der Meinung, dass die Staatsbahnen die Verpflichtung haben, den anderen Bahnen gegenüber nicht in einer solchen Weise vorzugehen und dass es eine Pflicht des Reichseisenbahnamts ist, wenn derartige Dinge wieder vorkommen sollten, auf Grund der Bestimmungen der Reichsverfassung dagegen einzuschreiten. Ich glaube, dass in dieser Beziehung in der Verfassung Anhaltspunkte genug enthalten sind.

In der letzten Zeit habe ich gehört, dass auch zwischen Sachsen und den Preussischen Bahnen derartige Differenzen bestehen und dass Sachsen dadurch Repressalien ergreife, dass es auf seinen Eisenbahnen die Güter, z. B. über Hof auf weiteren Strecken nach Bayern führt, anstatt sie über die nähere Thüringische Bahn gehen zu lassen. Hier würde also der Verlust theilweise den Preussischen Bahnen zur Last fallen. Man darf ja nicht anders erwarten, als dass, wenn Preussen in solcher Weise vorgeht, die anderen Staaten es, soweit möglich, nachmachen und dass derjenige den Verkehr beherrscht, der die Anschlusslinien in der Hand hat.

Nach alledem geht meine Anfrage an den Herrn Präsidenten des Reichseisenbahnamts dahin, dem Hohen Hause Auskunft zu ertheilen, inwieweit die von mir angeführten Thatsachen begründet sind, ob das Reichseisenbahnamt bis jetzt Gelegenheit gehabt hat, in diese Angelegenheiten sich einzumischen, und welche Schritte es thun würde, wenn derartige Missstände wiederkehren sollten. Nach meiner Ansicht würde es nicht schwer werden, ein kleines Gesetz einzubringen und dafür die Mehrheit des Reichstags zu erhalten, welches bestimmte Vorschriften darüber enthält, wie weit auf Umwegen gefahren werden könne, etwa 10 bis 20 pCt. über die directe Route hinaus, was darüber hinausgeht, müsste allen Bahnen untersagt sein. Leider ward bei dem furchtbaren Anlauf, den man genommen hatte, um in die Reichseisenbahnen hineinzuspringen, alles, was im Reich in Bezug auf das Eisen-

bahnwesen unternommen wird, mit Misstrauen beobachtet. Vielleicht dadurch, dass man gleich alles hat erreichen wollen, kommen wir gar nicht vorwärts. In diesem Punkte aber würde es leicht sein, einen Zustand gesetzlich einzuführen, der alle Theile befriedigen würde.

Der Bevollmächtigte zum Bundesrath für das Königreich Preussen, Kaiserlicher Geheimer Oberregierungsrath **Körte**: M. H., die Verhältnisse, welche dem Herrn Vorredner Anlass zu seinen Ausführungen gegeben haben, sind thatsächlich durch die Vereinbarungen geregelt, welche schon vor Wochen in der umfassendsten Weise von den betreffenden Bahnverwaltungen getroffen sind; ich kann mich daher des Eingehens auf das Detail enthalten und will nur kurz, in Beantwortung der von dem Herrn Vorredner gestellten Anfrage, die allgemeinen Gesichtspunkte andeuten, welche von dem Reichseisenbahnamt in Angelegenheiten der fraglichen Art festgehalten werden.

Sedes materiae für die Stellung der Reichsaufsichtsbehörde ist neben dem schon vom Herrn Vorredner bezogenen Artikel 4 No. 8 der Reichsverfassung insbesondere der Artikel 44, wonach die Eisenbahnverwaltungen verpflichtet sind, directe Expedition im Personen- und Güterverkehr unter Gestattung des Uebergangs des Transportmittels von einer Bahn auf die andere einzurichten. Das Reichseisenbahnamt ist sich der ihm hieraus obliegenden Aufgabe gegen Staats- wie gegen Privatbahnen stets gleich bewusst gewesen, und sind schon vor Jahren Anordnungen getroffen, welche die Erfüllung dieser Aufgabe ermöglichen. Es ist angeordnet worden, dass jede Eisenbahnverwaltung verpflichtet ist, von jeder beabsichtigten Aufhebung oder Einschränkung bestehender directer Expeditionen dem Reichseisenbahnamt unter Angabe der Gründe, die dafür bestimmend sind, und unter Erläuterung des bisherigen Verkehrsumfangs so zeitig Anzeige zu machen, dass eine Prüfung der Massregel nach der Richtung hin, ob sie etwa eine Schädigung der Interessen des allgemeinen Verkehrs herbeiführen könnte, möglich ist. Von dem Ergebniss dieser Prüfung hat das Reichseisenbahnamt die Ertheilung oder Versagung der Genehmigung abhängig zu machen. Ich betone, m. H., dass die Prüfung nach den von mir bereits angezogenen Verfassungsbestimmungen über die Zuständigkeit der Reichsaufsicht im Eisenbahnwesen sich nur zu erstrecken hat auf die Frage, ob die Interessen des allgemeinen Verkehrs etwa benachtheiligt werden; nur die Rücksicht hierauf ist für das Reichseisenbahnamt massgebend; in die Prüfung Erwägungen hineinzuziehen, ob etwa die Massregel für die eine oder andere der betheiligten Verwaltungen finanzielle Nachtheile zur Folge haben könnte, ist das Reichseisenbahnamt nicht berufen. Das Augenmerk der Behörde hat sich darauf zu richten, ob, wenn eine directe Expedition beschränkt oder aufgehoben werden soll, dem Publikum die Vortheile der kürzesten Route nach Frachtsätzen und nach Lieferfrist erhalten bleiben. Diese Prüfung ist auch in den von dem Herrn Vorredner angedeuteten Fällen auf das sorgsamste eingetreten, und hat das Reichseisenbahnamt, soweit die Genehmigung für die einzelnen Massregeln ertheilt worden ist, ausreichende Kautelen nach beiden Richtungen hin getroffen. Nur da, wo es von vornherein die Ueberzeugung gewinnen kann, dass eine Schädigung der Interessen des allgemeinen Verkehrs unbedingt ausgeschlossen, wird die Genehmigung vorbehaltlos ertheilt.

Der Umstand, dass in einzelnen Fällen auf der einen Route eine schnellere Beförderung als auf der anderen stattgefunden hat — auch diesen Punkt deutete ja der Herr Vorredner an — ist an und für sich nicht massgebend. Ich brauche nicht erst zu erörtern, von wie vielen Zufälligkeiten dies in den einzelnen Fällen abhängig ist. Entscheidend bei der Prüfung sind allein die publicirten Lieferfristen, unter deren Schutz sich auch die Bahnverwaltungen selbst jederzeit begeben, wenn Beschwerden über Verlangsamung der Beförderung eines einzelnen Transports erhoben werden.

Ich muss aber ferner darauf aufmerksam machen, dass directe Expedition und directer Tarif nicht zu identificiren, und die erstere von dem Bestehen des letzteren an sich nicht abhängig ist. In den zur Sprache gebrachten Fällen hat es sich überhaupt nicht sowohl um die Aufrechterhaltung der bestehenden directen Tarife, als vielmehr um die Frage der Instradirung, der Leitung des Verkehrs auf den verschiedenen Concurrenzwegen gehandelt. Den Vereinbarungen der Verwaltungen über die Instradirung steht das Reichseisenbahnamt, weil diese mehr eine res interna ist, ebenso fern, wie im allgemeinen der Normirung der in die directen Tarife einzustellenden Frachtsätze und der Vortheile, welche die einzelnen Verwaltungen daraus beziehen. Das Reichseisenbahnamt war also gar nicht in der Lage, alle diese Fragen mit in das Gebiet seiner Erwägungen zu ziehen. Kann es nun wohl befremden, wenn die Preussische Staatsbahnverwaltung darauf Bedacht nahm, directe Tarife mit zum Theil ermässigten Frachtsätzen und Instradirungen zu modificiren oder zu beseitigen, welche den Verhältnissen angepasst waren, wie sie vor der Verstaatlichung der Rheinischen Bahn bestanden, durch dieselbe aber eine wesentliche Umgestaltung erfahren hatten? Ich sollte meinen, die Antwort hierauf könnte nicht zweifelhaft sein. Jedenfalls war für das Reichseisenbahnamt, nachdem es die Interessen des allgemeinen Verkehrs in den vorn angedeuteten Richtungen gewahrt hatte, — ganz abgesehen von der Frage der Berechtigung — kein Anlass, gegen die Staatsbahnverwaltung einen Zwang auf unveränderte Aufrechterhaltung der bestehenden Zustände zu üben. Ich hoffe, dass bei objectiver Beurtheilung der Verhältnisse das Verhalten des Reichseisenbahnamts als ein durchaus correctes anerkannt wird; dasselbe ist stets in gleicher Weise verfahren und kann nach Lage der Gesetzgebung auch später Angelegenheiten gleicher Art nicht anders behandeln.

Abg. Freiherr **von Minnigerode** bemerkt, dass derartige Erscheinungen, wie sie Abg. Sonnemann gerügt habe, doch früher auch, als die Privatbahnen noch übermächtig waren, in der Gestalt der Coalition der Privatbahnen lebhaft hervorgetreten seien, — dass diese Erscheinungen damals aber nicht eine ähnliche Kritik gefunden hätten. Man sei damals viel leichter über diese Verhältnisse hinweggegangen, als gegenwärtig, wo man dem Staatsbahnsystem gegenüberstehe, wo man von dem Standpunkt des grossen Staatsbahnsystems im Norden des Reichs die Consequenzen dieser wirthschaftlichen Neugestaltung nicht ziehen will. Soweit nicht allgemeine Interessen dabei gekränkt würden, müsse es, was die Instradirung anlangt, den einzelnen Verwaltungen überlassen werden, welche Bahnkörper sie benutzen wollten.

Bevollmächtigter zum Bundesrath für das Königreich Sachsen ausserordentlicher Gesandter und bevollmächtigter Minister **von Nostitz-Wallwitz**: Der Abg. Sonnemann glaubte gehört zu haben, dass auch die Sächsische Staatsbahnverwaltung in Nachahmung des von der Königlich Preussischen Staatsbahnverwaltung nach seinem Anführen gegebenen Beispiels in neuerer Zeit sich bestrebe, den Verkehr von Sachsen nach Süddeutschland auf einem Umweg über Hof zu leiten. Die Sache liege ganz anders. Es bestand bisher ein Verkehr von Sachsen nach Frankfurt über Hof in Concurrenz mit der Thüringischen Bahn und den anschliessenden Bahnen. Dieser Verkehr ist, wenn ich recht berichtet worden bin, in Verfolg der zwischen der Preussischen Staatsbahnverwaltung und den Süddeutschen Anschlussbahnen getroffenen Vereinbarung von den letzteren der Sächsischen Staatsbahnverwaltung gekündigt worden.

Abg. **Berger** (Witten): M. H. So viel ich verstand, hat der Herr Bundesrathsbevollmächtigte sich über den vom Abg. Sonnemann vorgetragenen Specialfall, nämlich die Ueberführung von Gütern, die aus dem Norden und Westen Rheinaufwärts kommen über die Elm-Gmündener Route nach Bayern, nicht geäussert, indem er sagte, es sei durch die in der letzten Zeit stattgefundenen Verhandlungen zwischen den verschiedenen Parteien diese Angelegenheit bereits erledigt, so dass er, der Bundescommissar, keine Veranlassung habe, sich darüber des Weiteren auszulassen. Bei dem grossen Interesse aber, das gerade dieser Fall überall hervorgerufen hat, wäre es meines Erachtens doch wünschenswerth gewesen, wenn der Herr Bundesrathsbevollmächtigte sich über denselben recht eingehend geäussert und dem Reichstag mitgetheilt hätte, ob jener Fall zu seiner amtlichen Cognition gekommen und wie er darüber entschieden habe. Leider ist dies nicht geschehen. Der Herr Bevollmächtigte meinte sodann, dass die Aufhebung oder Beschränkung bestehender Güterverkehre immer zur Kenntniss des Reichseisenbahnamts gebracht würde und diese Behörde dann die getroffenen Massnahmen lediglich unter dem Gesichtspunkt prüfe, ob der allgemeine Verkehr dadurch geschädigt werde. Werde der allgemeine Verkehr geschädigt, so schreite das Reichseisenbahnamt ein, wenn nicht, so liesse man die Staatseisenbahnen wie die Privatbahngesellschaften diejenigen Massregeln ausführen, welche denselben im Interesse ihrer speciellen Unternehmungen angezeigt erschienen. Hinzugefügt wurde noch, dass das Reichseisenbahnamt keine Veranlassung hätte, für Privatbahnen einzuschreiten, wenn etwa deren specielle Interessen durch Massnahmen anderer concurrirender Eisenbahnlinien geschädigt würden.

Dem entgegen möchte ich doch sagen, dass, als das Reichseisenbahnamt im Jahre 1873 geschaffen wurde, man in diesem Hause und auch im Lande draussen der Meinung war, das neue Reichsamt werde nicht nur der Vertreter der öffentlichen Interessen gegenüber sämmtlichen Bahnen sein, sondern auch eine neutrale Instanz zwischen den verschiedenen concurrirenden Eisenbahnen bilden, und es sich angelegen sein lassen, da wo durch einseitige Concurrenzmassnahmen seitens einer Staatsbahn oder Privatbahngesellschaft berechtigte Interessen einer dritten Gesellschaft geschädigt würden, moderirend resp. aufhebend einzuschreiten. Unter diesem hochwichtigen Gesichtspunkt scheint aber, wie wir eben hörten, das Reichseisenbahnamt seine Functionen nicht ausüben zu wollen. Ich bin überhaupt der Meinung, dass der Art. 42 der Bundesverfassung, welcher wörtlich lautet:

> Die Bundesregierungen verpflichten sich, die Deutschen Eisenbahnen im Interesse des allgemeinen Verkehrs wie ein einheitliches Netz zu verwalten und zu diesem Behuf auch die neuherzustellenden Bahnen nach einheitlichen Normen anlegen und ausrüsten zu lassen,

— ich sage, dass dieser Art. 42 im ganzen Lande stets dahin verstanden worden ist, dass fortan das Gut, welches das Publikum den Eisenbahnen zur Beförderung anvertraut, nicht mehr, wie es früher wohl vereinzelt geschah, auf irgend einem beliebigen Umwege seinem Bestimmungsort zugeführt, sondern auf der geradesten, billigsten und kürzesten Route transportirt werden solle. Das ist der eigentliche Sinn des Art. 42, wenn in demselben gesagt wird, dass das gesammte Eisenbahnnetz wie ein einheitliches Netz verwaltet werden solle. Jetzt dagegen, namentlich seit der grossen Eisenbahnverstaatlichung in Preussen, sehen wir wieder den Krieg Aller gegen Alle. Heute finden es Staatsbahnverwaltungen, — und ich denke hier in erster Linie an die Preussischen Staatseisenbahnen — in ihrem Interesse und mit der Reichsverfassung vereinbar. Güter, welche sie zur Beförderung empfangen haben, oft auf den wunderbarsten Umwegen, die nicht selten 30—40 Procent mehr als der gerade Weg betragen, ihrem Bestimmungsorte zuzuführen. Hier haben wir über einseitige Preussische Interessen freilich nicht zu befinden, ich sollte aber doch meinen, es sei eine ausserordentliche Verschwendung von Betriebskraft, von Zeit wie von Geld, wenn man ein und dasselbe Gut, welches auf geradem Wege nach seinem Bestimmungsorte geführt werden kann, auf einem mehr oder weniger grossen Umwege transportirt. Das öffentliche Interesse, dessen der Herr Bundesrathsbevollmächtigte vorhin gedachte, wird sicherlich verletzt, wenn man Gut auf Umwegen nach seinem Bestimmungsorte bringt, während es auf geradem Wege, sei es auf einer Staats- oder einer Privatbahn, dorthin transportirt werden kann.

M. H., was endlich den Fall mit den Sächsischen Staatsbahnen betrifft, so muss ich in Uebereinstimmung mit dem Vertreter der Königlich Sächsischen Regierung erklären, dass die Verhältnisse so liegen, wie sie von diesem Herrn soeben dargestellt sind, dass also der Verbandverkehr nach Bayern hin seitens der Preussischen Regierung gekündigt worden ist, wie das am Rhein in Bezug auf die Hessische Ludwigsbahn, die Pfälzischen und Badischen Bahnen ebenfalls geschehen ist. Man nennt diesen so viel böses Blut verursachenden Tarifkrieg: „Instradirungsmassregeln", — ein sehr elastisches Wort! Ich glaube, wenn das Reichseisenbahnamt hier seine Kraft einsetzte und den Art. 42 in dem Sinne, wie ich ihn erläuterte, zur Ausführung brächte, das eine Thätigkeit des Reichseisenbahnamts sein würde, welche von Seiten des Reichstages sowohl, wie im Lande allerorten mit der grössten Befriedigung anerkannt werden würde, eine Thätigkeit freilich, von der bisher zu meinem lebhaften Bedauern wenig oder gar nichts verspürt worden ist.

Bevollmächtigter etc. Geh. Oberregierungsrath **Körte** bemerkt dagegen, dass das Interesse des allgemeinen Verkehrs nicht ohne weiteres deshalb als geschädigt angesehen werden könne, weil Sendungen auf einer längeren Tour als auf derjenigen, die als die kürzeste gilt, gefahren werden. Das Reichseisenbahnamt habe, wenn dies der Fall war, darauf Bedacht genommen, festzustellen, ob die Leistungsfähigkeit dieser längeren Route auch eine solche sei, dass sich eine ebenso prompte und schnelle Beförderung erwarten lasse, als auf der kürzesten. In diese Prüfung sei das Amt auch im vorliegenden Falle eingetreten und seien, noch ehe die darauf bezüglichen Erhebungen zum Abschluss gebracht werden konnten, die Umänderungen erfolgt, durch welche die entstandenen Differenzen vollständig beseitigt wurden.

Abg. **Rickert** schloss sich der Auffassung des Abg. Berger an, fürchtet aber, dassdessen Forderungen unter den gegenwärtigen Umständen einstweilen noch fromme Wünsche bleiben werden.*)

Abg. Freiherr **Nordeck zur Rabenau**: M. H., der § 42 der Verfassung ist, wie dies auch schon von einem der Herren Vorredner erwähnt worden ist, gerade so gefasst worden, wie er gefasst ist, um für Alle gleiches Recht zu schaffen, und um dafür zu sorgen, dass die Kleinen nicht vergewaltigt werden sollen. Wenn in dem Paragraphen steht:

> Die Bundesregierungen verpflichten sich, die Deutschen Eisenbahnen im Interesse des allgemeinen Verkehrs wie ein einheitliches Netz verwalten zu lassen;

so hat nach meiner Auffassung das Reichseisenbahnamt, welches eingesetzt ist, um die Bestimmungen der Verfassung in Beziehung auf das Eisenbahnwesen zu überwachen und zu verwirklichen, nicht nur die Verpflichtung, im Interesse des allgemeinen Verkehrs allgemeine Verfügungen zu erlassen, sondern es hat die ganz bestimmte Verpflichtung, auch dafür zu sorgen, dass die Eisenbahnen wie ein einheitliches Netz verwaltet werden.

Was mich zunächst bestimmt, hier mitzusprechen, nachdem der Gegenstand ja eigentlich genügend beleuchtet ist, ist der Umstand, dass zunächst mein kleines Heimathland durch die Art und Weise, wie dieser Art. 62 der Verfassung verletzt worden, berührt worden ist. Der Hessischen Ludwigsbahn gegenüber, die vom Hessischen Staate garantirt ist, ist die Preussische Regierung in einer Weise vorgeschritten, nachdem sie die Rheinische Linie erworben hatte, dass bei Bingen, wo die beiden Bahnen aneinanderstossen, so zu sagen, die Klappe zugemacht war. Da wurde alles, was aus Preussen kam, theilweise auch Güter, die mit directer Anweisung „Hessische Ludwigsbahn" auf den Frachtbriefen versehen waren, bei Bingen auf die Rechtsrheinische Preussische Bahn übergeführt, mit Umgehung des kleinen Landes und zwar zur Erhöhung der Preussischen Finanzeinnahmen.

Diese Sache hat nach meiner Auffassung eine viel höhere politische Bedeutung, als wie die finanzielle Bedeutung. Ich glaube, wenn die Herren, die das gemacht haben, die Stimmung im Nichtpreussischen Süden beachtet hätten und wüssten, wie schwer dies in die politische Waagschale gefallen ist, sie würden gern den finanziellen Gewinn hingeben, den sie gemacht haben.

Nun aber hat anfangs Niemand recht gewagt, gegen die Sache aufzutreten, denn der Grundsatz: Du bist gross, und ich bin klein, kam überall zum Vorschein Dann hat die Hessische Ludwigsbahn, wie ihr der Strick am Halse lag, Beschwerde bei der Hessischen Regierung respective Kammer eingereicht. Die Verhandlungen darüber waren ziemlich zahm bis zu einem gewissen Grade. Die Regierung in Hessen hat gesagt und konnte nicht wohl anders sagen: wir werden mit der Preussischen Regierung verhandeln, wir zweifeln nicht daran, dass wir zum guten Resultate kommen. Da bin ich aufgetreten und habe gesagt, m. H., wenn wir nirgends Recht in dieser Sache finden oder Abhilfe, so finden wir es beim Reichstag, da das Recht ganz klar nach Art. 42 der Verfassung für uns ist, und wenn bis zum Zusammentritt des Reichstags kein Recht geschaffen ist, so bringe ich die Angelegenheit an den Reichstag. Bald darauf wurde diese verfassungswidrige Beschränkung aufgehoben für den speciellen Fall. Nun, m. H., das ist nur ein Fall, wer steht dafür, dass das nämliche nicht unter einer anderen Form wiederkommen kann? Dafür muss das Reichseisenbahnamt nach meiner Auffassung eintreten, das ist Aufgabe des Reichseisenbahnamts, und das durchzuführen, ist es berufen, und niemand anders.

Abg. **Sonnemann** weist gegenüber der Aeusserung des Abg. v. Minnigerode darauf hin, dass er stets ebensowohl gegen Uebergriffe von Privatbahnen wie gegen solche von Staatsbahnen gekämpft habe. Hier in diesem Falle handele es sich aber nicht um Privatbahnen allein, sondern es seien Staaten, die Hessische Regierung durch ihre Zinsgarantie, Baden durch seine Staatsbahnen, Württemberg durch seine Staatsbahnen, ebenso bei dieser Angelegenheit betheiligt, als eine oder zwei Privatbahnen.

Im Jahre 1875, als im Reichstage die Eisenbahnfrage zuerst zur Sprache gekommen, habe er ausdrücklich erklärt, dass die Frage nur gelöst werden könne durch die Verstaatlichung aller Bahnen der Einzelstaaten, und so sei sie auch gelöst worden. Er brauche also in dieser Beziehung den erhobenen Vorwurf nicht auf sich zu beziehen.

Herr von Minnigerode habe gesagt, die Freiheit der Instradirung müsse jede Bahn haben. Der Herr Präsident des Reichseisenbahnamts habe sich in dem Punkt nicht so bestimmt ausgesprochen. Er habe gesagt, betreffs der Instradirung liege die Sache einigermassen zweifelhaft. Der Abgeordnete fährt dann fort: Ich sage, wer die Instradirung hat, der hat die Bahnen, den Verkehr. So liegt die Sache heute, und wenn Sie die Instradirung absolut nicht darunter begreifen wollen, was die Reichsverfassung vorschreibt, so ist es um die Bahnen der mittleren und kleineren Staaten geschehen. Je mehr sich das Eisenbahnnetz ausbreitet, desto mehr gewinnen die grossen Bahnen an Macht, und, m. H., ich müsste sehr bedauern, wenn die Bahnen der mittleren und kleineren Staaten durch die grossen Bahnen Preussens und des Reichs geradezu vergewaltigt würden. Herr von Minnigerode hat das geradezu gefordert; er meint also, Macht gehe auch auf diesem Gebiet vor Recht; er hat sich bereits aber überzeugen können, dass bei der ihm am nächsten stehenden Fraction, der Deutschen Reichspartei, seine Ansichten in dieser Beziehung keinen Anklang gefunden haben; ich glaube auch, wenn er sich in seiner eigenen Fraction umsieht — ich will hier nur an die Sächsischen Mitglieder erinnern, — so wird er mit diesen Ansichten auch nicht allgemeinen Anklang finden. Ich möchte den Deutschen Reichstag verwarnen, sich auf diesen Boden zu stellen, schützen wir die Verfassung und wahren wir das Recht nach allen Seiten, so werden alle Parteien am besten dabei stehen.

Abg. Graf **zu Stolberg-Wernigerode** (Rastenburg): M. H., die Entwickelung des Eisenbahnwesens in Deutschland ist bekanntlich den Weg gegangen, dass zunächst in den kleineren und den Mittelstaaten, und jetzt auch in Preussen, die Privatbahnen verschwinden, beziehungsweise verschwunden und in den Staatsbesitz übergegangen sind. Daraus hat sich naturgemäss der Zustand entwickelt und wird sich in Zukunft noch weiter entwickeln, dass, während früher einzelne Staatsbahnen und Privatbahnen einander Concurrenz machten, jetzt die einzelnen Staaten mit ihrem Eisenbahnbesitz sich gegenseitig Concurrenz machen. Dass daraus gewisse Unzuträglichkeiten entstanden sind und noch entstehen werden, das, glaube ich, wird Niemand

*) Der hieran sich anknüpfenden Interpellation des Abg. Rickert, betreffend das Secundärbahnwesen und deren Beantwortung durch den Bevollmächtigten des Bundesraths Körte werden wir an anderer Stelle gedenken. Die Redaction.

leugnen können; ich glaube aber, dass das Reichseisenbahnamt vermöge der Competenz, die ihm übertragen ist, nicht in der Lage ist, diesen Uebelständen ohne weiteres abzuhelfen. Meiner Auffassung nach kann man diesen Uebelständen durch zwei Mittel abhelfen. Einmal durch ein Reichseisenbahngesetz; — ich glaube zwar nicht, dass man durch ein solches Reichseisenbahngesetz die Concurrenz ohne weiteres aus der Welt schaffen kann; aber man kann sie doch in gewisse Schranken eingrenzen. Sodann aber lege ich ein entschiedenes Gewicht darauf, dass die Einzelstaaten sich auf dem Vertragswege mit einander verständigen. Ebenso wie früher die einzelnen Eisenbahngesellschaften, die mit einander concurrirten, Verträge abschlossen, ebenso werden in Zukunft die einzelnen Staaten mit einander Conventionen und Verträge über Tarifirung und Instradirung abschliessen müssen. Das ist meiner Auffassung nach der richtige Weg, auf dem unser Eisenbahnwesen in Deutschland sich friedlich und segensreich entwickeln wird.

Die Discussion war hiermit geschlossen und wurde eine Abstimmung nicht verlangt*).

Betriebsresultate Amerikanischer Bahnen pro 1880.

Wir haben bereits in früheren Jahrgängen die Betriebsresultate einzelner grösseren Amerikanischen Bahnen mitgetheilt, weil eine Vergleichung ersterer mit den Resultaten der Deutschen Bahnen in vieler Beziehung nutzbar gemacht werden kann, und wollen diesem Gebrauche in diesem Jahre um so mehr folgen, als die Veröffentlichungen der Amerikanischen Bahnen, zum Theil in Folge staatlichen Zwanges, neuerlich ausführlicher und auch wohl zuverlässiger als früher geworden sind.

I. Newyork, Lake Erie and Western Bahn 1879/80.

Dieselbe hatte (incl. der erpachteten Strecken) eine durchschnittliche Betriebslänge von 952,5 Miles (= 1 584 km) und am Jahresschluss 1 009,5 Miles (= 1 683 km) bei einem Anlagecapital von 152 614 270 D. (darunter 77 Millionen Actien, 8 Millionen Prioritätsactien und 67 Millionen Prioritätsobligationen). Dies ergiebt pro Mile eigener Strecken 287 951 D. (= 734 277 ℳ pro Kilometer).

Der Bestand an Betriebsmitteln betrug 449 Personen-, 21 350 Güter- und 312 Dienstwagen und 528 Locomotiven.

Bruttobetriebseinnahmen:

	1879/80 D.	gegen 1878/79 D.	pCt.
Personen	3 682 951	3 118 944	+ 18,1
Güter (excl. Kohlen)	11 199 498	9 049 229	+ 23,8
Kohlen	3 191 617	3 184 211	+ 0,2
andere Einnahmen	619 042	589 598	+ 5,0
Summa	18 693 108	15 942 022	+ 17,3
Betriebsausgaben	11 643 925	11 174 699	+ 4,2
bleibt Nettoeinnahme	7 049 183	4 767 323	+ 47,8
Hierzu: Einnahme aus and. Quellen	783 957	437 446	+ 79,2
Totaleinnahme	7 833 140	5 204 769	+ 50,5
Hiervon sind gezahlt:			
Zinsen für Obligationen	3 963 873	2 047 713	+ 93,5
Renten für erpachtete u. übernommene Strecken u. sonst. Lasten	2 078 647	1 840 952	+ 12,9
bleibt Nettoüberschuss	1 790 620	1 318 104	+ 35,8

Der Nettoüberschuss, welcher den Gewinn der Actionäre darstellt, ist pro 1879/80 verwendet worden zur „Verbesserung deren Eigenthums“, d. h. zur Anlegung zweiter Geleise, zu Gebäuden, Ausrüstungsgegenständen, Anlagen von Docks u. s. w.

Bemerkenswerth ist noch, dass unter den „Einnahmen aus anderen Quellen“ pro 1879/80 sich befinden: 34 226 D. für das „Grand - Opera - House“ und 265 651 D. für die „Pavoniaführer“, welchen Beträgen resp. 25 987 D. und 216 318 D. Ausgaben gegenüberstehen.

Bei den Betriebseinnahmen besteht die letzte Position aus folgenden Einzelposten:

	1879/80 D.	gegen 1878/79 D.	pCt.
für Expressdienst	338 867	321 034	+ 5,5
„ Postdienst	163 771	162 569	+ 0,7
„ Zinsen und Pächte	27 370	25 511	+ 7,3
„ Diverse	89 033	80 483	+ 10,6
Summa	619 042	589 598	+ 5,0

Von den Betriebsausgaben betreffen:

	1879/80 D.	gegen 1878/79 D.	pCt.
Transportführung (conducting transportation)	5 109 980	4 623 863	+ 10,5
Zugkraft	3 291 141	3 213 384	+ 2,4
Bahnunterhaltung	1 938 715	2 158 931	— 10,2
Wagenunterhaltung	861 135	784 913	+ 9,7
Allgemeine Kosten	442 954	393 607	+ 12,5
Summa wie oben	11 643 925	11 174 608	+ 4,2

*) Die Discussion über den Reichseisenbahnetat, über welche wir in nächster Nummer referiren werden, hat Gelegenheit gegeben, auf die Instradirungsfrage zurückzukommen. Die Red.

Die Gesammtunterhaltungskosten sind also, ungeachtet der während des ganzen Jahres anhaltenden bedeutenden Preiserhöhung für Eisen etc., im Ganzen auf derselben Höhe geblieben, wie im Vorjahr.

Während des Betriebsjahres 1879/80 wurde übrigens auf 213 Miles die Geleisweite auf die Normalspur verengt. Am Jahresschluss verbleiben danach noch 438 Miles Bahn mit 3 Schienen, incl. 404 Miles zweigeleisig; 260,5 Miles Bahn mit breiter Spur und 311 Miles Normalspur. Die Abänderung der Geleise und Betriebsmittel auf die Normalspur wird fortgesetzt. In Zwischenräumen wird ein drittes Geleis gelegt, so dass die Frachtzüge regelmässig und prompt verkehren können und den Personenzügen nicht im Wege sind.

Die Leistungen der Bahn waren die folgenden:

	1879/80	gegen 1878/79	pCt.
Personenzugmiles	3 280 456	3 192 618	+ 2,8
Güterzugmiles	8 171 901	8 467 847	— 3,5
Zahl der Passagiere	5 491 431	4 894 527	+ 12,2
Passagiermiles	180 460 204	149 115 718	+ 21,0
Durchschnittliche Reiselänge, Miles	32,9	30,5	+ 8,0
Beförderte Kohlen, Tonnen	4 067 574	4 410 327	— 7,8
Sonstige Güter, Tonnen	4 648 318	3 802 314	+ 22,3
Zus. beförderte Güter, Tonnen	8 715 892	8 212 641	+ 6,0
Tonnenmiles:			
bei Kohlen	432329839	500436551	— 13,6
„ anderen Gütern	1288782256	1068785866	+ 20,6
für alle Güter	1721112095	1569222417	+ 9,7
Durchschnittsentfernung:			
bei Kohlen, Miles	166,3	113,5	
„ anderen Gütern, Miles	277,2	281,0	
Durchschnittliche Zugbelastung:			
Personen	55,0	46,7	+ 17,8
Fracht, Tonnen	210,5	185,3	+ 13,6
Für die Passagiermile:	Cts.	Cts.	pCt.
Einnahme	2,041	2,091	— 2,4
Ausgabe	1,361	1,594	— 14,6
Nutzen	0,680	0,497	+ 36,8

(In welcher Weise die Trennung der Ausgaben des Personenvon denen des Güterverkehrs erfolgt, ist leider nicht ersichtlich.)

Für die Tonnenmile:			
Einnahme	0,836	0,780	+ 7,2
Ausgabe	0,534	0,561	— 5,0
Nutzen	0,302	0,219	+ 38,0
Einnahme pro Tonnenmile:			
für Kohlen	0,738	0,640	+ 15,6
„ sonstige Güter	0,869	0,850	+ 2,2

II. New-York Central and Hudson River Bahn pro 1879/80.

Länge der Bahn — incl. der gepachteten Strecken — 1 013 Miles (= 1 689 km) mit Geleislänge von im Ganzen 2 533 Miles. Anlagecapital = 150 Millionen Dollars, davon circa 90 Millionen Dollars in Actien. Bestand an Betriebsmitteln: 639 Locomotiven, 345 Personenwagen I., 93 Personenwagen II. Classe, 162 Gepäck-, Post- und Expresswagen, 17 103 Güterwagen mit 8 und 2 292 mit 4 Rädern. In ihren eigenen Werkstätten erbaute die Gesellschaft 272 Güterwagen, wogegen sie 3 000 Stück anderweit beschaffte.

Die Betriebseinnahmen der Bahn betrugen:

	1879/80 D.	gegen 1878/79 D.	pCt.
Personenverkehr	6 611 160	5 953 102	+ 11,0
Güterverkehr	22 199 966	18 270 250	+ 21,5
Pächte etc.	1 356 677	1 209 889	+ 12,1
Postverkehr	511 448	494 447	+ 3,4
Wagenbenutzung	987 732	1 023 037	— 3,3
Diverse andere Einnahmen	1 506 923	1 445 856	
Summa	33 175 913	28 396 583	+ 16,8
Betriebsausgaben	17 849 894	16 123 073	+ 10,7
Nettoertrag	15 326 019	12 273 510	+ 24,8
Hiervon sind gezahlt:			
Zinsen	2 822 880	2 749 761	
Renten für übernommene Bahnen	1 922 279	1 929 264	
8procentige Dividende	7 141 513	7 139 528	
Staatssteuer	11 641	—	
Zusammen	11 898 312	11 818 553	
Bleibt Ueberschuss	3 427 707	454 958	

Von den Betriebsausgaben kamen:

auf Bahnunterhaltung	3 134 486	+ 288 745	9,2
„ Reparaturen der Betriebsmittel, Maschinen und Tender	969 224	+ 90 120	10,2
„ Wagen	2 392 700	+ 727 585	43,7
„ auf sonstige	249 911	+ 30 404	42,0
Summa	3 611 825	+ 848 109	30,7
Betrieb sonst:			
Generelle Verwaltung	168 058	+ 29 196	21,3
Agenten und Büreaus	1 297 167	+ 173 157	15,4
Fahrpersonal	788 530	+ 20 792	2,7
Locomotivführer und Feuerleute	1 236 618	+ 70 374	5,7

	1879/80 D.	gegen 1878/79 D.	pCt.
Gepäckträger, Wächter, Signal- und Weichensteller	634 603	+ 37 250	5,9
Aus- und Einladen von Fracht	1 304 709	+ 117 016	9,9
Feuerungsmaterial und Bearbeitung desselben	2 304 464	+ 201 554	9,6
Schmieröl	284 302	+ 20 119	7,6
Entschädigungen für verlorenes und beschädigtes Gepäck und Gut	78 621	+ 31 813	66,6
Entschädigungen für Beschädigung von Personen	77 760	+ 21 106	37,2
Wagenmiethe	1 658 209	— 104 947	6,0
Sonst	1 270 543	—	
Summa	11 103 583	+ 589 967	5,3

Die Theilung zwischen Passagier- und Frachtausgaben (nach welchen Grundsätzen die Theilung erfolgt, erhellt nicht) war wie folgt:

Passagierdienst	4 179 010	3 469 495
Güterdienst	13 670 884	12 653 127
Summa	17 849 894	16 123 073

Auffällig ist die erhebliche Zunahme der Ausgaben für Unterhaltung der Schienen (87,8 pCt), der Maschinen (30,7 pCt.), der Wagen (43,7 pCt.) etc. Die übrigen Betriebsausgaben waren zum grössten Theil nur unwesentlich höher, wenn der stärkere Verkehr in Betracht gezogen wird.

Die Durchschnittszahl des beschäftigten Personals betrug 13 164 und die an dasselbe bezahlten Gehalte und Löhne beliefen sich auf 6 850 670 D. = 38,4 pCt. der sämmtlichen Betriebskosten, also durchschnittlich an einen jeden 520,40 D.

Ueber die Leistungen und Ergebnisse des Betriebes ergiebt der Bericht Folgendes:

	1879/80	gegen 1878/79	
Zugmiles			
bei Personenzügen	5 086 311	4 842 148	
„ Güterzügen	11 567 707	12 019 361	
„ Arbeitszügen und im Rangirdienst	5 568 759	5 079 248	
Summa	22 222 777	21 940 757	
Beförderte Passagiere	8 270 857	8 130 543	
Passagiermiles	330 802 223	290 953 253	
Durchschnitt pro Reise	40,0	35,8	
Durchschnittsanzahl pro Zug	65,0	60,1	
Beförderte Gütertonnenzahl	10 533 038	9 015 753	
Tonnenmiles	2 525 139	2 295 827	
Durchschnittl. Transportlänge, Miles	239,7	254,7	
„ Zugbelastung, Tonnen	218,3	194,7	
	D.	D.	pCt.
Bruttoeinnahme pro Mile	33 175	28 396	+ 16,8
Nettoeinnahme „ „	15 326	12 273	+ 24,9
	pCt.	pCt.	
Ausgaben	53,80	56,77	
Nettonutzen auf die Actien	11,82	8,49	

	1879/80 D.	1878/79 D.	pCt.
Einnahme pro Zugmile, Güterverkehr	1,92	1,52	+ 26,3
Ausgabe „ „ „	1,18	1,05	+ 12,4
Gewinn „ „ „	0,74	0,47	+ 57,5
Einnahme „ „ Personenverkehr	1,30	1,23	+ 5,7
Ausgabe „ „ „	0,82	0,72	+ 13,9
Gewinn „ „ „	0,48	0,51	— 5,9
	Cts.	Cts.	pCt.
Einnahme pro Tonnenmile, Güterverkehr	0,87	0,78	+ 11,5
Ausgabe „ „ „	0,54	0,54	—
Nutzen „ „ „	0,33	0,24	+ 37,5
Einnahme pro Passagiermile	1,99	2,05	— 2,9
Ausgabe „ „	1,26	1,20	+ 5,0
Nutzen „ „	0,73	0,85	+ 14,1

Die durchschnittliche Zugbelastung betrug 65 Passagiere resp. 218 t Fracht; jeder Passagier legte durchschnittlich 39 Miles, jede Tonne Gut 238 Miles zurück.

Bezüglich des Güterverkehrs ist noch hervorzuheben, dass die Durchgangsquantitäten in östlicher Richtung etwa fünf Mal so stark waren, als westwärts, denn die Tonnenmiles betrugen:

westwärts	253 654 342
ostwärts	1 271 066 960
auf Durchgangsgüter	1 524 721 302
„ sonstige Güter	1 000 417 843

Die Hauptartikel der Fracht waren (in Procenten): Producte des Waldes 5,4, Producte von Thieren 5,6, vegetabilische Nahrungsmittel 30,9, anderweite landwirthschaftliche Producte 4,7, Manufacturen 14,8, Kaufmannswaaren 6,4, Kohlen 15,5, lebendes Vieh 5,8, Petroleum und anderes Oel 4,1, andere Artikel 6,8.

Aus dem Deutschen Reich.

Berlin, den 7. März. (Politische Wochenschau. Internationales Eisenbahntransportrecht. Eisenbahngesetze der vorigen Landtagssession. Abänderung der Bahnverwaltungsbezirke und Errichtung von Betriebsämtern. Hannover-Altenbekener Bahn. Berliner Stadtbahn. Das Eisenbahnunglück in Halle. Verspätungsstatistik pro 1880.)

In voriger Woche hat der Deutsche Reichstag die in Folge der Hochzeitsfeierlichkeiten auf einige Tage unterbrochenen Verhandlungen wieder aufgenommen. Die zweite Berathung des Reichshaushaltsetats wurde in Angriff genommen und betheiligte sich der Reichskanzler täglich an den Debatten. Beim Etat des Reichseisenbahnamtes kam es zu einer Erörterung der Deutschen Eisenbahnpolitik und der von dem Reichseisenbahnamt innerhalb dieser Politik einzunehmenden Stellung. Der Abg. Sonnemann forderte das letztere auf darüber zu wachen, dass die Beförderung stets auf der kürzesten Linie stattfinde und nicht z. B. zu Gunsten der Preussischen Staatsbahnen die directen Linien der Süddeutschen Bahnen umgangen würden. Auf der rechten Seite des Hauses wurde die Concurrenz des Staatsbahnsystems vertheidigt. — Am folgenden Tage kam der Etat der Reichsländischen Eisenbahnen und dabei dieselben eisenbahnpolitischen Momente zur Verhandlung. (Wir geben diese Verhandlungen ausführlich. Die Red.) — Die Vorlage betr. die Fürsorge für die Hinterbliebenen der Reichsbeamten wurde vom Reichstag einer Commission überwiesen, das gleiche Schicksal hatte das Gesetz, die Küstenfrachtfahrt betreffend. Das allgemeine Befremden, dass ein Gesetzentwurf, der in der vorigen Session scharfen Widerspruch gefunden und in zweiter Lesung die erheblichste prinzipielle Abänderung erfahren, gänzlich unverändert dem Hause wieder zugegangen, suchte der Reichskanzler damit zu entkräften, dass er ausführte, ein definitiver Beschluss des Reichstages habe nicht vorgelegen; sei ein solcher gefasst, dann könne man ja über Vermittelungsvorschläge verhandeln; die beliebte dilatorische Behandlung der Vorlagen sei eine wenig rücksichtsvolle Behandlung der Bundesregierungen. — Dem Bundesrath ist der Entwurf einer Verordnung zugegangen, mittelst welcher die Umwandlung des Preussischen Volkswirthschaftsraths in einen Deutschen erfolgen soll. — Das Arbeiterunfallversicherungsgesetz ist in zweiter Lesung von den Ausschüssen des Bundesraths angenommen worden und wird demnächst das Plenum der Hohen Körperschaft beschäftigen. Auch das Innungsgesetz ist in den Ausschüssen zu Ende berathen worden. Es heisst, der Reichskanzler lege ein so grosses Gewicht auf die Annahme des Unfallversicherungsgesetzes, dass er bei Ablehnung der Vorlage sich zur Auflösung des Reichstages entschliessen würde. — Der Preussische Landtag soll zu einer ausserordentlichen Session einberufen werden. Wahrscheinlich ist das Zuständigkeitsgesetz der Anlass zu dieser Nachsession. — In Betreff der Krisis im Ministerium des Innern ist noch keine Entscheidung erfolgt, doch gilt es für wahrscheinlich, dass der Cultusminister bis nach Schluss der Reichstagssession das Ressort des Innern provisorisch verwalten und dann definitiv erhalten werde. — In Bezug auf die Steuerreform hat Fürst Bismarck einen neuen Weg eingeschlagen, indem er eine tiefgehende Umgestaltung der Preussischen Einkommensteuer mit einer starken und nach oben progressiven Heranziehung des Einkommens aus Capitalrente in Vorschlag bringt. Die Grundzüge des neuen Einkommensteuergesetzes, das den Provinzialbehörden zur Begutachtung vorliegt, sind bereits bekannt, aber aus den wenigen Paragraphen des Gesetzentwurfs allein, ohne weiteres sachliche Material und ohne die eingehendste Prüfung aller Verhältnisse sich ein Urtheil über die Tragweite und Wirkung dieses Reformvorschlags zu bilden, ist selbstverständlich nicht möglich. Er ist prinzipiell verschieden von dem Weg, auf dem bisher die Steuerreform fortgeführt werden sollte, indem er neue Zuschüsse aus Reichssteuern nicht zur Voraussetzung hat, sondern statt dessen unmittelbar an eine Reform der Einkommensteuer Hand anlegt, die directe Steuerlast nicht durch die Erträgnisse einer neuen indirecten Besteuerung ermässigen, sondern sie anderweitig vertheilen und sogar noch vermehren will durch stärkere Heranziehung der leistungsfähigsten Steuerkräfte und Einkommenarten.

Die Fortentwickelung des internationalen Eisenbahntransportrechts ist Gegenstand besonderer Obsorge. Dem Vernehmen nach wird auf der bevorstehenden Berner Conferenz, sobald unter den Delegirten des Deutschen Reiches, Oesterreich-Ungarns, Frankreichs, Russlands, Italiens, Belgiens, Luxemburgs, der Niederlande und der Schweiz ein internationales Eisenbahnfrachtrecht festgestellt sein wird, sofort eine internationale Commission, bestehend aus je 2 Mitgliedern der vertragschliessenden Staaten, zu dem Zwecke eingesetzt werden, darüber zu wachen, ob die Vorschriften des vereinbarten Vertrages über den Eisenbahnfrachtverkehr fortlaufend den Bedürfnissen entsprechen, welchen derselbe abzuhelfen bestimmt ist, und erforderlichen Falls hierauf bezügliche Anträge an die Regierungen der bethei-

ligten Staaten zu stellen. Falls der Betrieb einer Eisenbahn diejenigen Bürgschaften nicht darbietet, welche unerlässlich sind, wenn der internationale Verkehr mit derselben den übrigen Eisenbahnen auferlegt werden soll, ist es die Aufgabe der Commission, zu erklären, dass die Verpflichtung zur Eingehung internationaler Frachtverträge, bei welchen jene Eisenbahn betheiligt sein würde, aufgehoben ist oder nur unter gewissen Bedingungen besteht. Diese Bedingungen sind von der Commission festzusetzen. Drittens soll die Commission bei der Erledigung der auf Grund des Frachtrechtvertrages entstehenden Rückgriffsstreitigkeiten der Eisenbahnen unter einander mitwirken, nämlich in erster und letzter Instanz über diese Streitigkeiten entscheiden, wenn alle betheiligten Parteien, sei es durch eine allgemeine und für alle derartigen Streitigkeiten getroffene Vereinbarung, sei es durch Compromiss in dem einzelnen Falle, übereingekommen sind, sich ihrer Entscheidung zu unterwerfen. Die Commission soll im Mai jeden Jahres zusammentreten und ausserdem, sobald einer der vertragschliessenden Staaten darauf anträgt. Den Vorsitz führt je ein vertragschliessender Staat für die Dauer eines Jahres. Die Commission soll ein Centralbureau haben, welches in der von ihr zu bezeichnenden Stadt seinen ständigen Sitz hat.

Die Eisenbahngesetze der vorigen Landtagssession werden jetzt publicirt. Die No. 5 der Gesetzsammlung enthält unter:

No. 8758 das Gesetz, betreffend die Bewilligung von Staatsmitteln zur Hebung der wirthschaftlichen Lage in den nothleidenden Theilen des Regierungsbezirks Oppeln. Vom 23 Februar 1881; unter

No. 8759 das Gesetz, betreffend die Betheiligung des Staates bei dem Bau einer Eisenbahn von der Wilhelmsbahn unweit Rybnik oder Orzesche nach Sohrau, von der Wilhelmsbahn unweit Rybnik nach Loslau, von Oppeln nach Neisse mit Abzweigung von Schiedlow nach Grottkau und von Creuzburg über Lublinitz nach Tarnowitz. Vom 23. Februar 1881; unter

No. 8760 das Gesetz, betreffend die Herstellung mehrerer Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung. Vom 25. Februar 1881.

Ein Allerhöchster Erlass, betreffend Abänderungen der Staatseisenbahnverwaltungsbezirke und Errichtung von Betriebsämtern für die Verwaltung der durch die Gesetze vom 20. December 1879 und 14. Februar 1880 in den Besitz des Staates übergegangenen Privateisenbahnunternehmungen, lautet dem „R.-Anz." zufolge: „Auf Ihren Bericht vom 19. Februar d. J. bestimme Ich, dass 1. mit dem 1. April d. J. die durch den Erlass vom 29. December 1879 (Gesetz-Samml. 1880, Seite 1) eingesetzte Königliche Direction der Berlin-Stettiner Eisenbahn zu Stettin aufgelöst und der Bezirk derselben mit dem Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirection zu Berlin, welcher die bisherigen Befugnisse der aufgelösten Direction vom 1. April d. J. ab hierdurch übertragen werden, vereinigt wird (No. 3); 2. die durch den eben erwähnten Erlass vom 29. December 1879 und den Erlass vom 25. Februar 1880 (Gesetz-Samml. Seite 86) eingesetzten Königlichen Directionen der Köln-Mindener Eisenbahn und der Rheinischen Eisenbahn zu Köln vom 1. April d. J. ab die Firma: „Königliche Eisenbahndirection (Rechtsrheinische)" bezw. „Königliche Eisenbahndirection (Linksrheinische)" führen, dass mit demselben Zeitpunkte 3. die Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirectionen zu Berlin, Magdeburg, Hannover, Frankfurt am Main, Köln (Rechtsrheinischen) und Köln (Linksrheinischen) nach Massgabe des anliegenden Verzeichnisses anderweit abgegrenzt, und demgemäss die in Spalte 4 des letzteren unter den laufenden Nummern I., III., V. und VI. näher bezeichneten Linien derjenigen Privateisenbahnunternehmungen, welche durch die Gesetze vom 20. December 1879 (Gesetz-Samml. Seite 635) und 14. Februar 1880 (Gesetz-Samml. Seite 20) in Verwaltung und Betrieb des Staates übergegangen sind, mit den an betreffender Stelle in Spalte 3 aufgeführten Staatsbahn- und vom Staate verwalteten Privatbahnstrecken zu einer gemeinsamen Verwaltung vereinigt; 4. die durch den Erlass vom 21. Februar 1880 (Gesetz-Samml. Seite 49) errichteten Königlichen Eisenbahnbetriebsämter a) zu Münster und Dortmund, b) zu Trier und Saarbrücken, aus den Bezirken der Königlichen Eisenbahndirectionen zu Hannover bezw. Frankfurt a. M. ausgeschieden und ad a) der Königlichen Eisenbahndirection (Rechtsrheinischen) zu Köln, ad b) der Königlichen Eisenbahndirection (Linksrheinischen) zu Köln, unterstellt werden, sowie endlich 5. Königliche Eisenbahnbetriebsämter, ressortirend von derjenigen Eisenbahndirection, zu deren Bezirk sie gehören, neu errichtet werden: a) im Bezirk der Eisenbahndirection zu Berlin: zwei in Stettin, b) im Bezirk der Eisenbahndirection zu Magdeburg: zwei in Magdeburg und je eins in Berlin und Halberstadt, c) im Bezirk der Eisenbahndirection zu Hannover: je eins in Hannover und Harburg, d) im Bezirk der Eisenbahndirection zu Köln (Rechtsrheinischen): je eins in Münster, Essen, Düsseldorf, Wesel und Köln, e) im Bezirk der Eisenbahndirection zu Köln (Linksrheinischen): je eins in Coblenz, Köln und Crefeld. Die vorbezeichneten Eisenbahnbetriebsämter sollen in Angelegenheiten der ihnen übertragenen Geschäfte alle Befugnisse und Pflichten einer öffentlichen Behörde haben. Dieser Erlass ist durch die Gesetzsammlung zu veröffentlichen".

Die Hannover-Altenbekener Eisenbahn soll jetzt aufgelöst werden. Nach § 7 des Vertrags vom 8. Juli 1879 ist der Staat berechtigt, nach Ablauf der für den Ankauf der Actien gegebenen einjährigen Frist, zu jeder Zeit das Eigenthum der Bahn zu erwerben. Es ist demgemäss die Auflösung der Gesellschaft zum 1. April 1881 vor einiger Zeit schon in das Handelsregister eingetragen worden. Jetzt erlässt für die Hannover-Altenbekener Bahn die Königliche Eisenbahndirection in Magdeburg die vom Handelsgesetzbuch bei Liquidation von Actiengesellschaften vorgeschriebene Kundmachung, nach welcher die Gläubiger der Gesellschaft aufgefordert werden, sich zu melden. Die Liquidation erfolgt bekanntlich in der Art, dass der Staat alle Schulden übernimmt und 1 Million Mark an die Liquidatoren behufs statutmässiger Vertheilung an alle Actien, auch an die im Staatsbesitz befindlichen überreicht. Wer seine Actien nicht zu rechter Zeit dem Staat verkauft hat oder jetzt noch bis 1. April vom Finanzminister die nachträgliche Einlösung zugebilligt erhält, wird also nach dem 1. April nicht mehr viel empfangen können.

Für den Berliner Stadteisenbahnbetrieb, für dessen Eröffnung bekanntlich der 1. October dieses Jahres in Aussicht genommen ist, sind in den letzten Wochen auf den Geleisen der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn 3 verschieden construirte Condensationslocomotiven probirt worden. Die Maschinen rühren aus der hiesigen Maschinenfabrik von Schwartzkopff, aus der Maschinenfabrik „Hohenzollern" in Düsseldorf und aus der Locomotivfabrik in Elbing her. Die an den Probemaschinen befindliche Condensationsvorrichtung bezweckt die Leitung der abgehenden Wasserdämpfe während der Fahrt in einen besonderen Wasserbehälter, der an der Locomotive angebracht ist, woselbst der Dampf wieder zu Wasser wird und mit dem vorhandenen Wasser sich vermischt. Dadurch soll die Belästigung der Adjacenten der Stadtbahn in Berlin durch die Wasserdämpfe vermieden werden. Ferner haben die neuen Locomotiven Einrichtungen für Coaksheizung, da Coaks bekanntlich keinen nach Aussen tretenden schwarzen Rauch erzeugt. Die Ergebnisse der mit den neuen Maschinen stattgehabten Proben waren, wie die „N. A. Z." vernimmt, noch keine vollständig befriedigenden, und es sollen auf Grundlage der Constructionen jener Probemaschinen neue Locomotiven construirt werden, welche die bei der Probe hervorgetretenen Mängel nicht haben.

Das Eisenbahnunglück im Bahnhof Halle a/S. ist Gegenstand folgender Mittheilung des „Berl. Act.": Die Entschädigungsfrage zwischen den von dem Eisenbahnunglück auf dem Bahnhofe Halle a/S. am 20. März v J. Betroffenen, resp. deren Hinterbliebenen und der Magdeburg-Halberstädter Bahn ist nunmehr mit dem grössten Theile der Betheiligten geregelt. Der Uhrmacher Reichel in Cönnern, dessen Ehefrau getödtet wurde, erhielt eine einmalige Entschädigung von 2 500 ℳ, die Söhne der getödteten Botenfrau Voss, ebenfalls aus Cönnern, erhalten (vermuthlich bis zum 21. Lebensjahre) pro Jahr 300 ℳ, der Schiffer Krieger aus Rothenburg a/S., dessen Hand zerquetscht wurde, erhält jährlich 900 ℳ, Frau Ermisch aus Rothenburg a/S., die ebenfalls beschädigt wurde, erhielt eine Abfindungssumme von 400 ℳ. — Mit einigen anderen Betheiligten schweben noch die Verhandlungen. Bekanntlich gehörten alle Betheiligten den unteren Ständen an (es waren sämmtlich Passagiere IV. Classe) und die Bahn ist deshalb mit verhältnissmässig geringen Beträgen weggekommen. Der Wittwe des unglücklichen Weichenstellers Schnabel, der das Unglück verschuldet haben soll und der sich bekanntlich sofort nach der Katastrophe erhängte, zahlt die Bahn eine freiwillige Unterstützung von wohl 6 ℳ wöchentlich.

Die Verspätungen und Verspätungsursachen der im Jahre 1880 auf Deutschen Bahnen (excl. Bayern) beförderten Züge giebt eine Nachweisung des Reichseisenbahnamts in folgenden Ziffern an: Am Ende des Jahres betrug die Gesammtlänge von 47 grösseren in Betracht gezogenen Eisenbahnen 28 989,95 km. An fahrplanmässigen Zügen wurden befördert 140 311 Courier- und Schnellzüge, 953 601 Personen- und 591 652 gemischte Züge, sowie 895 606 Güterzüge. An ausserfahrplanmässigen Zügen wurden befördert 33 874 Courier-, Personen- und gemischte und 368 238 Güter- und Arbeitszüge. Im Ganzen sind 7 371 718 465 Achskilometer zurückgelegt. Hiernach sind im Durchschnitt pro Tag 8 151 Züge befördert. Von den 1 685 554 fahrplanmässigen Zügen verspäteten im Ganzen 21 839 Züge. Von diesen Verspätungen wurden jedoch 11 274 durch das Abwarten verspäteter Anschlusszüge hervorgerufen, so dass den aufgeführten Bahnen nur 10 592 zur Last fallen. Die Gesammtdauer der letzten Verspätungen betrug 337 055 Minuten = 234 Tage 1 Stunde und 35 Minuten. Die 10 592 den aufgeführten Eisenbahnen zur Last fallenden Verspätungen sind in der Hauptsache hervorgerufen in 1 207 Fällen durch Schadhaftwerden der Fahrzeuge, in 2 961 Fällen durch Sperrung der Geleise, in 3 467 Fällen durch erhöhten Verkehr und in 985 Fällen durch atmosphärische Einflüsse.

Italien.

Wegen Einführung continuirlicher Bremsen bei den Zügen der Italienischen Eisenbahnen haben Berathungen in einer aus einem Ministerialcommissar und höheren Beamten der Oberitalie-

nischen Eisenbahnen zusammengesetzten Commission stattgefunden. Die Commission hat einstimmig die continuirlichen Bremsen von Westinghouse und von Smith-Hardy als die besten erkannt und sollen zunächst Versuche mit diesen Bremsen auf der Strecke Bologna-Pistoja stattfinden.

Die für die einheitliche Gestaltung des Eisenbahnsignalwesens unter dem Vorsitze des Inspectors der Eisenbahnen Comm. Biglia zusammengetretene, aus Vertretern der grösseren Italienischen Eisenbahnverwaltungen bestehende Commission hat ihre Arbeit vollendet und den von ihr aufgestellten Entwurf zu einer einheitlichen Signalordnung dem Minister der öffentlichen Arbeiten vorgelegt.

Die Commission für Aufstellung einheitlicher Normalien für das Rollmaterial, welche ebenfalls aus Vertretern der grösseren Italienischen Eisenbahnverwaltungen besteht und welcher der Inspector der Eisenbahnen Comm. Biglia ebenfalls präsidirt, ist auf den 21. Februar cr. nach Turin zusammenberufen worden. Nachdem die Normalien für Locomotiven bereits festgestellt sind, wird die Commission nunmehr zur Prüfung der Normalien für Personenwagen übergehen.

Locomotivenlieferung. Die Verwaltung der Oberitalienischen Eisenbahnen, welche für die im Bau begriffene Linie Novara-Pino die Lieferung von 12 Locomotiven ausgeschrieben hatte, hat nach dem Resultate der am 31. Januar d. J. stattgehabten Submission die Lieferung von 6 Locomotiven mit je 6 gekuppelten Rädern nebst zugehörigen Tendern der Firma Henschel & Sohn in Kassel und die Lieferung der anderen 6 Maschinen mit je 8 gekuppelten Rädern der Firma Maffei in München übertragen.

Entgleisung. Am 13. Febr. cr. entgleiste auf der Tramwaybahn Vicenza-Arzignano-Valdagno eine leerfahrende Locomotive, als sie auf der Brücke über den Gua angekommen war. Dieselbe lief noch etwa 14 m neben den Schienen her und stürzte dann von einer Höhe von 7 m in den Fluss. Der Führer blieb alsbald todt, der Feuermann und die andern beiden auf der Maschine befindlich gewesenen Personen, ein Zugführer und ein Stationsvorsteher, wurden verwundet. (Mon. d. Str. f.)

Amerikanische Correspondenz.

Preussische Eisenbahnbezirksräthe. Bei Mittheilung des Planes wegen Berufung von Eisenbahnräthen in Preussen äussert sich die „Railroad Gazette“: „Es scheint, dass diese Versammlung nicht irgend eine Autorität besitzen soll; sie kann weder Frachtsätze machen noch verändern, oder die Art und Weise vorschreiben, in welcher das Publikum bedient werden soll, — und ist überhaupt ausser Stande, etwas anderes zu thun, als ihren Rath zu geben und die öffentliche Meinung zu verkünden. Aber es ist leicht zu sehen, dass ihr Einfluss ein ganz bedeutender werden muss. Die Eisenbahnverwaltung wird sich gewiss hüten, ohne dafür die allertriftigsten Gründe anzugeben, die ertheilten Rathschläge ausser Acht zu lassen, und wird gezwungen sein, sie stets in Erwägung zu ziehen; was in solchen Dingen schon ein grosser Fortschritt ist.

Ferner dürfte die Eisenbahnverwaltung anstatt jeden Punkt bei im öffentlichen Interesse vorgeschlagenen Aenderungen zu vertheidigen, es künftig beinahe ausschliesslich zu thun haben mit einem begrenzten, muthmasslich wohl unterrichteten Repräsentativkörper von Interessenten, dem Klagen und Aenderungswünsche von den Einzelnen gewiss vorzugsweise vorgetragen werden und welcher dadurch in der Lage sein wird zu beurtheilen, ob wirklich ein öffentliches allgemeines Verlangen nach dem Vorgeschlagenen besteht. Wie die Dinge jetzt liegen, können leicht zwei oder drei grossmäulige und beharrliche Schreier den Anschein eines allgemeinen Verlangens hervorrufen nach Dingen, welche nur ihrem speciellen Nutzen dienen und gänzlich dem öffentlichen Interesse entgegen sind, auch von diesem nicht erfordert werden.

Frachtverkehr Californiens. Der bedeutendste Frachtartikel der Pacificbahnen in östlicher Richtung ist Wolle, deren Quantität die Artikel Thee und Wein übertrifft.

Die Production des Staats Californien wird pro 1880 angegeben auf 46 Millionen Pfund, von denen 44,6 Millionen nach St. Francisco kommen, wogegen der Rest direct nach dem Osten versandt wird. Ausserdem empfängt St. Francisco 7 Millionen Pfund von Oregon und ¼ Million aus anderen Quellen. Die bedeutende Australische Wollproduction findet dort hiernach ihren Markt nicht.

Von den in St. Francisco eingehenden Quantitäten wurden 1880 in Californien selbst verbraucht: 9 Millionen Pfund, und 42,6 Millionen wurden nach aussen versandt, davon 71 pCt. per Bahn, also ungefähr durchschnittlich 5 Wagenladungen täglich. Dieser Verkehr beherrscht fast ausschliesslich die Central Pacificbahn.

Wolle ist auch der einzige grössere Productionsartikel Californiens, welcher nach dem Westen oder den Europäischen Märkten per Bahn befördert wird. Letztere bilden das fast ausschliessliche Absatzgebiet für Californischen Weizen, welcher dorthin via Cap Horn zu Schiff geht, weil auf diese Weise die Beförderungskosten, selbst bei der niedrigst gestellten Bahnfracht nach New-York, bei Weitem billiger sind. Diese betrug von St. Francisco nach New-York im vergangenen Sommer 74 Cts. pro Bushel, die Schiffe fahren dagegen von St. Francisco nach Liverpool zu Frachten, welche zwischen 24 bis 38 Cts. pro Bushel differiren. (Railroad Gazette.)

Haftpflicht.

v. O. Zur Begründung eines Anspruchs aus § 1 des Reichs-Haftpflichtgesetzes gehört nicht der Umstand, dass der Eisenbahnunternehmer die Erwerbsunfähigkeit des Klägers verschuldet habe: „Die Nichtigkeitsbeschwerde rügt eine Verletzung des § 1 des Reichs-Haftpflichtgesetzes seitens des Berufungsrichters, welche darin liege, dass derselbe es für den Entschädigungsanspruch des Klägers für wesentlich halte, ob die Beklagte die etwaige partielle Erwerbsunfähigkeit des Klägers verschuldet habe. — Dieser Angriff ist zutreffend. Es kommt bei dem Anspruch aus § 1 des Reichs-Haftpflichtgesetzes gar nicht darauf an, ob der Eisenbahnunternehmer die Erwerbsunfähigkeit des bei dem Eisenbahnunfall Verletzten verschuldet hat“. (Erk. d. I. Civ. Sen. d. Reichsger. v. 20. Oct. 1880 in S d. Schaffners G. zu Köthen wider die Magdeburg-Köthen-Halle-Leipziger Eisenbahnges.; Blum und Braun, Annal. Bd. III. S. 74.)

Berechnung der Fahrgeschwindigkeit vom Eisenbahnzuge aus.

Die in No. 14 angegebene Berechnung der Fahrgeschwindigkeit vom Eisenbahnzuge aus kann noch vereinfacht werden: Man zähle während einer Minute die passirten Bahnnummersteine und multiplicire die erhaltene Zahl mit 6, so erhält man direct die Anzahl der Kilometer, welche der Zug pro Stunde zurücklegt. Passirt der Zug beispielsweise in einer Minute 10 Nummersteine, so beträgt seine Geschwindigkeit $10 \times 6 = 60$ km pro Stunde. F. M.

Personal-Nachrichten.

Preussen. Dem von Coblenz scheidenden Regierungsbaumeister Herrn O. Sarrazin, welcher einer Berufung als Chefredacteur an das neu begründete, vom 1. April d. J. ab im Königlichen Ministerium der öffentlichen Arbeiten erscheinende Centralblatt der Bauverwaltung Folge gegeben hat, wurde seitens der Collegen ein würdiges Abschiedsfest bereitet. An demselben betheiligten sich der Regierungspräsident, die Spitzen der Behörden, sowie die Vorstände verschiedener Vereine. Das Fest währte bis zur frühen Morgenstunde.

Literatur.

Archiv für Eisenbahnwesen, herausgegeben im Ministerium der öffentlichen Arbeiten. Jahrgang 1881.

Wie unseren Lesern bereits aus der mit No. 98 vorig. Jahrg. unserer Zeitung verbreiteten Ankündigung bekannt, ist das bisher als blosses Beiblatt zu dem im Königl. Preuss. Ministerium der öffentlichen Arbeiten herausgegebenen Eisenbahnverordnungsblatt erscheinende Archiv für Eisenbahnwesen mit dem Jahre 1881 zu einem selbstständigen Unternehmen geworden. Das von der Verlagshandlung Carl Heymann's Verlag in Berlin uns zugesandte 1. Heft macht einen äusserst stattlichen Eindruck und zeigt einen erheblichen Fortschritt in der Ausstattung gegen früher. Dem Programm der Redaction entnehmen wir, dass das Archiv grössere Aufsätze und Notizen aus allen Gebieten des Eisenbahnwesens, eine fortlaufende Uebersicht der auf das Eisenbahnwesen bezüglichen Rechtsprechung des Reichsgerichts und des Preussischen Oberverwaltungsgerichts, sowie der Deutschen und ausländischen Eisenbahngesetzgebung und eine Bücher- und Zeitschriftenschau enthalten wird. Auch werden die gesetzgeberischen Materialien der Deutschen parlamentarischen Körperschaften, sowie alle wichtigeren Erkenntnisse Deutscher Gerichtshöfe, welche für die Eisenbahnen von Interesse sind, durch Veröffentlichung im Archiv zum Abdruck kommen.

Es werden jährlich 6 Hefte im Gesammtumfang von etwa 30 Bogen in Lexikonoctav elegant ausgestattet erscheinen und beträgt der jährliche Abonnementspreis 6 ℳ.

Das uns vorliegende 1. Heft enthält dem Programm entsprechend folgende Aufsätze: Die Verhandlungen der vereinigten ständischen Ausschüsse über die Eisenbahnfrage in Preussen im Jahre 1842. Privatbahnen und Staatsbahnen in Frankreich. Daran reihen sich Notizen über die bisherigen Ergebnisse der Unterrichtsstunden für die mittleren und niederen Beamten der Staatseisenbahnverwaltung, sowie statistische Notizen von den Deutschen Eisenbahnen. Unter Rechtsprechung werden 3 Erkenntnisse des Reichsgerichts, betr. Expropriation und Frachtrecht, mitgetheilt, sodann unter Gesetzgebung Auszüge aus den dem Preussischen und Französischen Abgeordnetenhaus neuerdings vorgelegten Gesetzentwürfen. Schliesslich wird unter der Rubrik Bücherschau die Besprechung eines Werks von L. Ancoc „Les tarifs des chemins de fer et l'autorité de l'état“ gegeben und eine Uebersicht von neuerdings über Eisenbahnwesen und auf verwandten Gebieten erschienenen Werken, sowie eine Zeitungsschau beigefügt. Von besonderem Interesse sind die aus officiellen Quellen geschöpften historischen Aufsätze, auf welche wir demnächst zurückkommen werden.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Tarif-Bekanntmachungen.

I. Localtarife.

Hessische Ludwigsbahn. Mit dem 1. März cr. ist der 19. Nachtrag zu unserem **Localgütertarif**, neue Frachtsätze für die Artikel des Ausnahmetarifs I und Holz, auf einem Theil unserer Strecken, ferner Tarifsätze für die Station Darmstadt-Rosenhöhe enthaltend, zur Einführung gekommen.

Nähere Auskunft ertheilen unsere Stationen und unser Tarifbüreau. Mainz, den 4. März 1881. In Vollmacht des Verwaltungsrathes: Die Specialdirection. (674)

Local-Güterverkehr. Der im Nachtrag I resp. VII zu unserem Local-Gütertarif enthaltene ermässigte Frachtsatz der Allgemeinen Wagenladungsclasse A 1 wird unter den daselbst angegebenen Bedingungen vom **10. d. Mts.** ab für solche Gütersendungen, welche zur Beförderung von Hamburg über Lübeck nach Stettin, Danzig und Königsberg, oder in entgegengesetzter Richtung bestimmt sind, von 0,59 auf **0,55** *M.* pro 100 kg herabgesetzt. Lübeck, den 4. März 1881. Die Direction der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft. (665)

II. Tarife für directe Verkehre mit besonderen Namen.

Mit dem 1. März c. ist ein Nachtrag I zu dem **Berlin-Hannover-Oldenburgischen Vieh- etc. Tarife** vom 1. Mai 1880 in Kraft getreten, welcher directe Frachtsätze für den Viehverkehr (excl. Pferde) in Wagenladungen und Einzelsendungen zwischen dem neu eröffneten städtischen Central-Viehhofe bei Friedrichsberg und Hannoverschen, Hannover-Altenbekener, Köln-Mindener, Oldenburgischen, Braunschweigischen und Stationen der Niederländischen Staatseisenbahnen enthält. Nähere Auskunft über die Höhe der Fracht und der sonstigen Transportgebühren ertheilt unsere auf genanntem Viehhofe etablirte Güterexpedition. Berlin, den 3. März 1881. Königliche Eisenbahndirection. (671 J)

Deutsch - Russischer Eisenbahnverband. Vom 1 April cr. neuen Stils ab tritt ein neuer Anhang V zum Deutsch-Russischen Gütertarif vom 1. Januar 1880 n. St. in Kraft, welcher zum Theil anderweite ermässigte directe Frachtsätze für die im bisherigen, vom 1. September pr. n. St. giltigen Anhang V zum obigen Tarif genannten Transportartikel im Verkehr zwischen den Stationen Prag und Kralup der Turnau - Kralup - Prager Eisenbahn einerseits und den Russischen Stationen des rubricirten Verbandes andererseits enthält.

Der bisherige Anhang V ist vom Eingangs erwähnten Termin ab aufgehoben.

Exemplare des neuen Anhangs V sind von den Stationen Prag und Kralup von den Königlichen Eisenbahndirectionen zu Bromberg und Berlin, sowie von den Verwaltungen der Oberschlesischen Eisenbahn, der Sächsischen Staatsbahnen, der Böhmischen Nordbahn und der Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn käuflich zu beziehen. Bromberg, den 23. Februar 1881. Königliche Eisenbahndirection als geschäftsführende Verwaltung. (670 J)

Zum Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im **Hamburg-Pommerschen Eisenbahnverbande** via Güstrow-Lübeck vom 1. Februar c. erscheint mit Gültigkeit vom 10. März c. der Nachtrag 1, welcher die Einbeziehung der Stationen Sternschanze, Schulterblatt, Altona und Ottensen der Hamburg Altonaer Verbindungsbahn in den Verband, Tarifsätze für Sendungen von und nach Hamburg (Lübeck-Hamburger Bahnhof) transito und die Abänderung der Stationsnamen Wangerin und Wangerin Stadt in Ruhno bezw. Wangerin enthält. Schwerin, den 5. März 1881. Namens der Verbandsverwaltungen: Die Direction der Mecklenburgischen Friedrich-Franz Eisenbahngesellschaft (672)

Hanseatisch - Rheinisch - Westdeutscher Eisenbahnverband. Mit Wirkung vom 5. k. Mts. ab sind zu den Heften 31, 33 und 34 des Hanseatisch-Rheinisch-Westdeutschen Verbandsgütertarifs Nachträge erschienen, welche Ausnahmetarifsätze für Eisen und Stahl nach Brake und Nordenhamm und ermässigte Sätze des Specialtarifs III zwischen Wilhelmshafen und Dillingen enthalten, und die von den Verbandsgüterexpeditionen bezogen werden können. Hannover, den 28 Februar 1881. Namens sämmtlicher Verbandsverwaltungen: Königliche Eisenbahndirection. (654)

In den laut Bekanntmachung vom 14. Februar cr. an Stelle des **Preussisch-Oberschlesischen Verbandtarifs** vom 1. August 1877 mit dem 1. April d. J. in Kraft tretenden neuen Verbandtarif sind directe Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Stationen Glatz der Oberschlesischen Eisenbahn einerseits und Landsberg des Eisenbahndirectionsbezirks Bromberg nicht wieder aufgenommen worden.

Von dem genannten Tage ab bleiben für die directe Abfertigung der Transporte zwischen Glatz und Landsberg nur noch im Preussisch-Sächsischen Verbande Frachtsätze für Glatz der Königlichen Eisenbahndirection Berlin bestehen. Bromberg, den 1. März 1881. Königliche Eisenbahndirection. (669 J)

Am 1. März a. c. gelangt zum **Reichsbahn-Staatsbahn-Tarife** vom 20. Januar 1880 für Leichen, Fahrzeuge und lebende Thiere der Nachtrag III zur Einführung, welcher directe Frachtsätze für Vieh in Wagenladungen und Einzelsendungen — excl Pferde — zwischen dem „Städtischen Central-Viehhofe“ bei Friedrichsberg und Stationen der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen enthält.

Ueber die Höhe der Frachtbeträge und sonstigen Transportgebühren ertheilt die auf vorgedachtem Viehhofe befindliche diesseitige Güterexpedition Auskunft. Berlin, den 28. Februar 1881. Königliche Eisenbahn-Direction. (642 J)

Rheinisch-Köln-Minden-Belgisch-Französischer Güterverkehr. Am heutigen Tage ist ein Ausnahmetarif für die Beförderung von Borke bei Aufgabe in Wagenladungen von 5 000 kg zwischen Paris (La Chapelle) einerseits und Stationen der Rheinischen und Köln-Mindener Eisenbahn andererseits in Kraft getreten. Köln, den 6. März 1881. Königliche Direction der Rheinischen Eisenbahn. (675)

Rheinisch-Köln-Minden-Belgischer Güterverkehr. Am 1. März 1881 tritt der Nachtrag III zum Hefte II des Rheinisch-Köln-Minden-Belgischen Gütertarifs vom 15. September c. in Kraft.

Derselbe enthält neben Berichtigungen und Ergänzungen des Haupttarifs und des Nachtrags II zu demselben, Aufnahme der Stationen Annen, Bodendorf und Witten der Rheinischen Eisenbahn, der Stationen Brachbach, Daaden, Eiserfeld und Niederhövels der Köln-Mindener Eisenbahn, neuer Stationen der Belgischen Staatsbahn, sowie der Westflandrischen Eisenbahnen in den Verbandsverkehr; ferner anderweitige Frachtsätze für einige Stationen der Belgischen Staatsbahn, sowie einen Ausnahmetarif für die Beförderung metallurgischer Producte (Eisen- und Stahl etc.) zwischen Stationen der Rheinischen und Köln-Mindener Eisenbahn einerseits und den Belgischen Hafenstationen und dem Hafen Terneuzen andererseits.

Exemplare desselben können von unserer Drucksachenverwaltung event. durch Vermittelung unserer Güterexpeditionen zum Preise von *M.* 0,50 bezogen werden. Köln, den 25. Februar 1881. Königliche Direction der Rheinischen Eisenbahn. (656)

Rheinisch-Köln-Minden-Belgischer Güterverkehr. Am 1. März c. tritt der Nachtrag III zum Hefte III des Rheinisch-Köln - Minden - Belgischen - (Grand-Central-Belge) Gütertarifs vom 15. September 1880 in Kraft.

Derselbe enthält ausser Berichtigungen und Ergänzungen des Haupttarifs und des Nachtrags II zu demselben die Aufnahme der Stationen Annen, Bodendorf und Witten der Rheinischen Eisenbahn und der Stationen Brachbach, Daaden, Eiserfeld und Niederhövels der Köln-Mindener Eisenbahn in den Verbandsverkehr, sowie Ausnahmefrachtsätze für die Beförderung von Eisen und Stahl etc. von der Station Call der Rheinischen Eisenbahn nach Antwerpen (Bassins) transit, und Löwen (Bassin) transit, Stationen der Grossen Belgischen Centralbahn.

Exemplare dieses Nachtrags können von unserer Drucksachen-Verwaltung event. durch Vermittelung unserer Güterexpeditionen zum Preise von 10 Mpfg. bezogen werden. Köln, den 2. März 1881. Königl. Direction der Rheinischen Eisenbahn. (655)

Am 1. d. Mts. ist zum **Saarbrücker-Badischen Gütertarif** vom 1. Juni 1879 der IV. Nachtrag in Kraft getreten. Derselbe enthält anderweite theilweise ermässigte Frachtsätze für Mannheim.

Verkaufsexemplare, Preis 5 ₰ sind bei den Expeditionen der Moselbahn zu haben. Frankfurt a/M.-Sachsenhausen, den 5. März 1881. Königliche Eisenbahndirection. (673)

Im Schlesisch-Niederländischen Verbandsverkehre zwischen Peine und Breslau N. M. und B. Sch. F. ist ein sofort gültiger Ausnahmetarifsatz für die Beförderung von Salz eingeführt.

Das Nähere ist in den Expeditionen zu erfahren. Hannover, den 2. März 1881. Königliche Eisenbahn-Direction. (663)

Mit dem 1. Mai cr. treten die Tarife
a) für die **Beförderung von Eisenbahn-Fahrzeugen im Stettin - Bayerischen Verbande** vom 1. November 1880,
b) **Specialtarif für Viehtransporte** zwischen **Posen** und **Magdeburg** via Guben-Falkenberg-Zerbst vom 15. Januar 1878,

ausser Kraft. Berlin, den 1. März 1881. Namens der Verbandsverwaltungen: Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft. (659)

Vom 1. Mai cr. ab treten die zwischen unserer Station **Mainz einerseits und Rheinischen etc. Stationen andererseits im Rheinisch - Nassauischen, Bergisch - Märkisch-Nassauischen resp. Frankfurt - Bebraer, Köln - Minden - Bergisch - Märkisch - Nassauischen resp. Frankfurt-Bebraer, Dortmund-Gronau-Enschede-Nassauischen resp. Frankfurt-Bebraer, Ruhr-Nassauischen Kohlen- und Niederländisch-Nassauischen Verkehre** bestehenden Taxen vollständig ausser Kraft, ohne durch andere Frachtsätze ersetzt zu werden.

Nähere Auskunft ertheilt unsere Station Mainz. Frankfurt a/M.-Sachsenhausen, den 28. Februar 1881. Königliche Eisenbahn-Direction. (664)

III. Tarife für andere directe Verkehre.

Grosshl. Badische Staatseisenbahnen. Der I. Nachtrag zum Tarif für den **directen Güterverkehr zwischen Basel** (Badischer Bahnhof) einer- und den **Bodenseeuferplätzen** andererseits vom 1. April

1878 — Aenderung in den Tarifbestimmungen enthaltend — ist mit Wirkung vom 15. April l. J. erschienen. Exemplare sind von der Station Basel gratis zu beziehen. Karlsruhe, den 3. März 1881. Generaldirection. (657)

Mecklenburgische Friedrich-Franz Eisenbahn. Mit dem 10. d. M. kommen zu den **Verbandstarifen** für die **Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren** zwischen **diesseitigen Stationen einerseits und Stationen der Berlin-Hamburger bezw. der Lübeck-Hamburger Eisenbahn andererseits** die **Nachträge 2 resp. 1** zur Einführung, enthaltend die Aufnahme der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn mit den Stationen Sternschanze, Schulterblatt, Altona und Ottensen, sowie Frachtsätze für den Verkehr nach und von Hamburg transito.

Die bezüglichen Tarifnachträge sind von den Güter-Expeditionen käuflich zu beziehen. Schwerin, 5. März 1881. Die Direction. (660)

1. Vom 1. März d. J. ab kommen im Verkehr zwischen Station **Sterkrade** der **Köln-Mindener Eisenbahn** und Station **Essen der Bergisch-Märkischen Eisenbahn directe Frachtsätze** zur Anwendung, welche bei den betreffenden Güterexpeditionen zu erfahren sind.

2. Im diesseitigen **Localgüterverkehre** kommen vom 5. März d. J. ab für Eisenerz-(Raseneisenstein-)Transporte von Diepholz und Lemförde nach verschiedenen diesseitigen Stationen besondere Ausnahmefrachtsätze zur Einführung, welche bei den betreffenden Güterexpeditionen zu erfahren sind.

3. Für **Eisenerz**-(Raseneisenstein-)**Transporte** von den Stationen **Diepholz** und **Lemförde** der **Köln-Mindener Eisenbahn** nach **verschiedenen Stationen der Bergisch-Märkischen und Rheinischen Eisenbahn** kommen am 5. März c. besondere **Ausnahme - Frachtsätze** zur Einführung, welche bei den betreffenden Güterexpeditionen zu erfahren sind.

4. Am 1. März d. J. tritt im **Rheinisch-Niederdeutschen Eisenbahnverbande** der Nachtrag II zum Tarife vom 1. Mai 1880 für Leichen, Fahrzeuge und lebende Thiere in Kraft, welcher die durch Bekanntmachung der Directionen der Altona-Kieler und der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft vom 15. Januar c. angekündigten anderweiten. theils ermässigten und theils erhöhten Frachtsätze für die Stationen Ottensen und Schulterblatt der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn, neue Frachtsätze für die Stationen Altona und Sternschanze der genannten Verbindungsbahn, Aufnahme der Station Oppum der Rheinischen Bahn und Berichtigungen enthält. Verkaufspreis 10 ₰.

5. Am 1. k. Mts. tritt im **Köln-Minden-Niederländischen Verkehr** via Wesel-Goch-Boxtel resp. Wesel-Venlo zu den Ausnahmetarifen vom 10. Januar 1880 für die Beförderung von Steinkohlen etc. in Sendungen von 50 000 bezw. 10 000 kg von Köln-Mindener Stationen und Station Dortmund D. G. E. nach den Stationen Dordrecht, Middelburg, Rotterdam, Utrecht und Vlissingen der Niederländischen Staatsbahn ein Nachtrag (II) in Kraft, enthaltend u. A. neue Frachtsätze für die Zeche Monopol bei Camen der Köln-Mindener Bahn und für die Anschlusszechen der Hannoverschen Staatsbahn sowie anderweite ermässigte Frachtsätze im Verkehre nach Rotterdam und Utrecht. Verkaufspreis 15 ₰. Köln, 28. Februar 1881. Königliche Direction der Köln-Mindener Eisenbahn. ad 1, 3, 4 und 5 zugleich Namens der betheiligten Verwaltungen. (653)

Mit Bezug auf die von uns bereits unter dem 1. Februar cr. erlassene gleichlautende Bekanntmachung bringen wir hierdurch wiederholt zur Kenntniss, dass an Stelle der im Tarif für den Verband-Güterverkehr zwischen der **Königlichen Ostbahn** einerseits und der **Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn andererseits** vom 1. August 1878 giltigen Frachtsätze des Specialtarifs III, zwischen Rüdersdorf und den sämmtlichen sub Tabelle No. 15 genannten Stationen der Breslau - Schweidnitz-Freiburger Bahn, vom 15. Februar cr. ab neue ermässigte Frachtsätze in Kraft getreten sind. Die für Breslau, Liegnitz und Waldenburg B. F. E. zur Einführung kommenden Sätze finden gleichzeitig auf die gleichnamigen Stationen des Königlichen Directionsbezirks Berlin, sowie der Satz für Waldenburg auch auf Altwasser N. M. E. im Preussisch - Sächsischen Verbande Anwendung.

Die zur Erhebung gelangenden Frachtsätze werden auf etwaige Anfragen von den vorbezeichneten Güterexpeditionen mitgetheilt werden. Bromberg und Breslau, den 28. Februar 1881. Königl. Eisenbahn-Direction. Directorium der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn. (641J)

IV. Specialtarife für bestimmte Transport-Artikel.

Erste Ungarisch-Galizische Eisenbahn. — Erzherzog Albrechtbahn. **Begünstigung für Sudsalztransporte.** Vom 1. März 1881 angefangen erfolgt auf der Ersten Ung.-Galizischen Eisenbahn (Galizische Strecke), dann auf den Linien der K. K. Dniester Staatsbahn und der Erzherzog Albrechtbahn die Berechnung der Transportgebühren für Sudsalz aus den K. K. Salinen Drohobycz, Stebnik, Kalusz, Dolina und Bolechów zu den Sätzen des Special-Tarifes I, wenn dasselbe in Quantitäten von mindestens 5 000 kg pro Frachtbrief zur Aufgabe gebracht wird; dagegen geniessen Transporte unter 5 000 Kilogr. die gleiche Begünstigung nur in dem Falle, wenn sie im verpackten Zustande zur Aufgabe gelangen.

Ausserdem werden für obige Salztransporte nachfolgende Refactien gewährt:

Bei Auflieferung eines jährlichen Minimalquantums von	Nachlass in Procenten
500 t	10
1 000 t	15
2 000 t	20
3 000 t und darüber . . .	25

Jene Parteien, welche auf die Begünstigung einer Refactieertheilung reflectiren, haben dies vor dem Beginne ihrer Transporte bei der Direction der Ersten Ung.-Galizischen Eisenbahn in Wien anzumelden. Die Liquidirung der Refactie erfolgt gegen Vorlage der auf den Namen der anmeldenden Partei als Aufgeber lautenden Originalrecepisse, welche noch keinen Refactiestempel tragen dürfen und spätestens 3 Monate nach Ablauf des Gegenstandsjahres einzureichen sind.

Ausgeschlossen von jeder Refactiebegünstigung und der Einrechnung in das Minimalquantum sind:

1. Sendungen im Gewichte unter 5 000 kg in unverpacktem Zustande.

2. Alle Transporte von Stationen der Strecke Stryj-Stanislau, welche nach Przemysl loco oder transit bestimmt sind, und am Frachtbrief die Routenvorschrift via Lemberg enthalten.

3. Die im Bereiche der eigenen Linien reexpedirten Sendungen.

Hierdurch wird die Kundmachung der Erzherzog Albrechtbahn vom 15. Juni 1879 aufgehoben. Wien, am 15. Februar 1881. Die Direction der Ersten Ung.-Galizischen Eisenbahn. Der K. K. Betriebsverwalter der Erzherzog Albrechtbahn. (662)

Königl. Ung. Staatsbahnen. — Ungarische Nord-Ostbahn. — Kaschau-Oderberger Eisenbahn. — Erste Ungarisch-Galizische Eisenbahn, zugleich als betriebführende Verwaltung der K. K. Dniester- und Tarnów - Leluchower Staatsbahn. Mit 1. März 1881 tritt zu dem **Ausnahme-Tarife** für den Artikel **Petroleum**, giltig vom 1. August 1879 ein Nachtrag II in Wirksamkeit, laut welchem die bisher bestandene Begünstigung des frachtfreien Rücktransportes der leeren Fässer aufgehoben wird, und für Letztere die Sätze des Ausnahme-Tarifes zur Anwendung gelangen. Wien und Budapest, 15. Februar 1881. Die Verband-Verwaltungen. (661)

Mit 15. März 1881 tritt **Nachtrag V** zum **Ausnahmetarif** für die directe **Beförderung mineralischer Kohlen** und Coaks ab Stationen der K. K. priv. Böhmischen Westbahn und der K. K. priv. Eisenbahn Pilsen-Priesen (Komotau) nach Stationen der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen vom 1. November 1878 in Kraft, welcher ermässigte Frachtsätze ab Radnie enthält.

Exemplare dieses Tarifnachtrages erliegen in den Verbandstationen und können auch bei den gefertigten Verwaltungen bezogen werden. Prag, 1. März 1881. Die Betriebs-Direction der K. K. priv. Böhmischen Westbahn. Die Direction der K. K. priv. Eisenbahn Pilsen - Priesen (Komotau). (658)

In dem **Ausnahmetarife** für den **Transport von Jutegarn** und **Jutegewebe** in **Wagenladungen** von Meissen, Station der Sächsischen Staatsbahn, nach Bayern und Württemberg sind die Württembergische Station Friedrichshafen und die Bayerischen Stationen Augsburg, Lindau, München C. B. und Rosenheim neu einbezogen worden. Generaldirection der K. B. Verkehrsanstalten, Betriebsabtheilung. (666)

2. General-Versammlungen.

K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft. Einladung zu der 23. ordentlichen Generalversammlung der stimmberechtigten Actionäre der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft, welche am 11. April 1881 um 12 Uhr Mittags im Sitzungssaale der genannten Gesellschaft in Teplitz (Bahnhofsgebäude) abgehalten werden wird.

Tagesordnung:

1. Vorlage der Bilanz und Vortrag des Geschäftsberichtes für das Jahr 1880, sowie des vom Revisionsausschusse über den Befund der gesellschaftlichen Rechnungen für das Jahr 1880 eingebrachten Berichtes.

2. Antrag auf Verwendung des im Jahre 1880 erzielten Reingewinnes.

3. Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung der gesellschaftlichen Rechnungen für das Jahr 1881.

4. Antrag auf Aenderung der §§ 20, 23 und 55 der Gesellschaftsstatuten.

Die P. T. Herren Actionäre, welche an dieser Generalversammlung Theil zu nehmen wünschen, werden hiermit eingeladen nach Massgabe der §§ 35, 37, 38 und 40 der Gesellschaftsstatuten*) die Actien sammt Couponbogen oder nach Zulass des § 51 der Statuten die Genussscheine (wovon zwei Stück einer Actie gleichgestellt sind)

in Wien bei den Herren Johann Liebieg et Comp.,
„ Prag bei Herrn Moritz Zdekauer,
„ Dresden bei der Dresdner Bank oder bei der Filiale der Allgemeinen Deutschen Credit-Anstalt,
„ Leipzig bei der Allgemeinen Deutschen Credit-Anstalt,

in Berlin bei der Direction der Disconto-Gesellschaft und bei Herrn S. Bleichröder,
„ Frankfurt a/M. bei den Herren M. A. von Rothschild et Söhne,
„ Teplitz bei der Haupt-Cassa der Gesellschaft

u. z. spätestens bis 21. März l. J. mittelst dreifacher Consignation (wovon ein Pare mit der Empfangsbestätigung über die deponirten Actien versehen, dem Deponenten rückgestellt wird), zu überreichen.

Nach der Generalversammlung werden die Actien gegen Rückstellung dieser Consignationen wieder ausgefolgt. Teplitz, den 8. März 1881. Der Verwaltungsrath.

*) § 35. An der Generalversammlung Theil zu nehmen ist jeder Actionär berechtigt, welcher wenigstens 10 Actien besitzt.

Vertretung ist nur durch andere nach § 38 stimmberechtigte Actionäre zulässig.

Die Generalversammlung fasst ihre Beschlüsse mit absoluter Stimmenmehrheit der Anwesenden.

§ 37. Je zehn Actien geben das Recht auf eine Stimme, kein Actionär kann jedoch mit Einrechnung der ihm übertragenen Vertretung mehr als vierzig Stimmen in sich vereinigen.

§ 38. Die Actionäre müssen, um ihr Stimmrecht in der Generalversammlung ausüben zu können, ihre Actien wenigstens acht Tage vor dem Zusammentritte derselben am Sitze der Gesellschaft oder bei den vom Verwaltungsrathe in der Einladung zur Generalversammlung zu bezeichnenden Orten niederlegen.

Sie erhalten sodann eine auf den Namen lautende Legitimationskarte, welche die Zahl der hinterlegten Actien und der darnach auf dieselben entfallenden Stimmenzahl ausweist.

§ 40. Die Generalversammlung ist in der Regel beschlussfähig, wenn die Actionäre den zehnten Theil der im Umlaufe befindlichen Actien repräsentiren.

Nur wenn es sich um eine der im § 44 sub 6, 7, 8, 9 bezeichneten Angelegenheiten handelt, ist die Vertretung der Hälfte der im Umlauf befindlichen vollgezahlten Actien, und überdies die Zustimmung von ⅔ der bei der Generalversammlung abgegebenen Stimmen nothwendig. (Nachdruck wird nicht honorirt.) (676)

3. Submissionen.

Köln-Mindener Eisenbahn. Die Lieferung von 1 000 Stück Satzachsen mit Speichenrädern soll in fünf Loosen von je 200 Stück im Wege der Submission vergeben werden. Zeichnungen und Bedingungen sind gegen Einsendung von 1 ℳ von unserm maschinentechnischen Büreau, Köln, Ursulaplatz 6, zu beziehen. Die Ablieferung der Satzachsen soll in zwei gleichen Raten zum 1. Juli cr. und zum 15. August cr. erfolgen. Die Offerten sind mit der äusseren Bezeichnung „Submission auf Satzachsen“ bis zum 18. März cr., Abends, an uns einzureichen und in denselben der Preis pro Stück und auch etwaige frühere Lieferungstermine anzugeben.

Die Eröffnung der Offerten geschieht am 19. März cr., Vormittags 10 Uhr, in unserm Geschäftslocale hierselbst, Domhof 48, in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten. Köln, den 1. März 1881. Königliche Direction. (645)

PRIVAT-ANZEIGEN.

Börsen: Berlin, Basel, Frankfurt a. M., Hamburg, Leipzig, Paris, Wien=B., Ba., F., H., L., P. u. W.
*Papiere, deren Zinsen vom Staate garantirt sind.

Coursblatt vom 28. Februar 1881.

Redigirt von R. Grossschupf.

Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Aachen-Mastricht	4½	B.	101,50	%
do. II. Emiss.	5	B.	103	% à 500, 200, 100 Thlr.
do. III. Emiss.	5	B.	103	%
Alföld-Fiumaner	5 i. S.	W.	94,50	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Altenburg-Zeitz	4½	L.	103,75	% à 100 Thlr.
Altona-Kiel	4½	L.	102,90	% à 200 u. 100 Thlr.
Amsterdam-Rotterdam	5	B.	—	% à 1000 Fl. Holl.
Aussig-Teplitz conv.	4½ i. G	L.	103,50	% à do. = do.
Bergisch-Märkische I. Serie	4½	B.	103,10	% à 100 Thlr.
do. II. Serie	4½	B.	103,10	% à do.
do. III. Serie * 3½	3½	B.	92,40	% à do.
do. III. Serie C.	3½	B.	89,60	% à 100 Thlr.
do. IV. Serie	4½	B.	103,10	%
do. V. Serie	4½	B.	103,10	% à 500, 200 u. 100 Thlr.
do. VI. Serie	4½	B.	103,60	%
do. VII. Serie conv.	4½	B.	103,25	% à 1000, 500, 200 u. 100 Th.
do. VIII. Serie	4½	B.	103,10	% à 3000, 1000 u. 500 M
do. IX. Serie	5	B.	106,30	%
do. Nordbahn conv.	4½	B.	103,10	% à 500 u. 100 Thlr.
do. Düsseldorf-Elberfeld I. Serie	4	B.	—	%
do. do. II. Serie	4½	B.	102	% à 100 Thlr.
do. Dortmund-Soest I. Serie	4	B.	100,10	%
do. do. II. Serie	4½	B.	—	%
do Aachen-Düsseldorf I. Emiss.	4	B.	100,10	% à 200 Thlr.
do. do. II. Emiss.	4	B.	100,10	%
do. do. III. Emiss.	4½	B.	—	% à 100 Thlr.
do. Ruhrort-Crefeld-Gladbach I. Em.	4½	B.	102	% à 200 Thlr.
do. do. II. Emiss.	4	B.	99,75	%
do. do. III. Emiss.	4½	B.	102	% à 100 Thlr-
Berlin-Anhalt Lit. A. B.	4	B.	103,25	% à 500 u. 100 Thlr.
do. Lit. C.	4½	B.	103,20	% à do. = do.
do. (Oberlausitzer)	4½	B.	—	%
Berlin-Dresdener*	4½	B.	104,20	%
Berlin-Görlitz conv.	4½	B.	102,80	% à 100 Thlr.
do. Lit. B.	4½	B.	101,90	% à 100 Thlr.
do. Lit. C.	4½	B.	101,80	% à 100 Thlr.

Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Berlin-Hamburg I. Emiss.	4	B.	101	% à 500, 200, 100 und
do. II. Emiss.	4	B.	101	% 50 Thlr.
do. III. Emiss. conv.	4½	B.	103,50	% à 1000, 500, 200 u. 100 Th.
Berlin-Potsdam-Magdeburg A. u. B.	4	B.	100,25	%
do. C.	4	B.	100,25	% à 200, 100 u. 25 Thlr.
do. D.	4½	B.	103,70	% à 1000, 500 u. 100 Thlr.
do E.	4½	B.	102,60	% à 200 Thlr.
do. F.	4½	B.	102,60	% à 300—3000 M
Berlin-Stettin II. Emiss. * 3½	4	B.	100,60	% à 1000, 500, 200 und
do. III. Emiss. * 3½	4	B.	100,60	% 100 Thlr.
do. VI. Emiss. * 3½	4	B.	100,60	% à do.
Böhmische Nordbahn	5 i. S.	L.	86	% à 200 Th. = 300 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1871	5 i. S.	L.	85	% à do. = do.
Böhmische Westbahn Emiss. 1861*	5 i. S.	W.	100	% à do. = do.
do. Emiss. 1869*	5 i. S.	W.	99,50	% à do. = do.
do. Emiss. 1873	5 i. S.	W.	—	% à do. = do.
Braunschweigische	4½	B.	103	% à 1000, 500 u. 100 Thlr.
Breslau-Schweidnitz-Freiburg Lit. D. E. F.	4½	B.	103	% à 500 und 100 Thlr.
do. Lit. G.	4½	B.	103	% à 1000, 500 u 100 Thlr.
do. Lit. H.	4½	B.	103	% à 1000, 200 u. 100 Thlr.
do. Lit. J.	4½	B.	103	% à do. do.
do. Lit. K.	4½	B.	103	% à 3000, 600 u. 300 M
do. von 1876	5	B.	106,10	% à 1000, 500 u 300 M
Breslau-Warschauer	5	B.	103,25	%
Brünn-Rossitz Oesterr. Franz-Staatsb.	5 i. S.	L.	104,50	% à 100 Th. = 150 fl. ö. W. i. S
do. do. von 1872	5 i. S.	L.	103,50	% à do. = do.
Buschtěhrader (Böhm. Nordw. B) Em. 1868	5 i. S.	L.	86,50	% à do. = do.
do. Emiss. 1871	5 i. S.	L.	85,50	% à do. = do.
do. Emiss. 1872	5 i. S.	L.	85	% à do. = do.
Chemnitz-Würschnitz	4	L.	100,50	% à 100 Thlr.
Cöln-Minden	4½	B.	—	%
do. II. Emiss.	4	B.	100,50	%
do. III. Emiss. * 3½	4	B.	100,50	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. do. Lit B * 3½ u. Ba.	4½	B.	103	%
do. IV. Emiss. 3½	4	B.	100,75	%
do. V. Emiss.	4	B.	101	%
do. VI. Emiss.	4½	B.	103	% à do.
do. VII. Emiss.	4½	B.	103	%
Cottbus-Grossenhain	4½	L.	104,25	% à 100 Thlr.

Eisenbahn-Priorit.-Obligationen.	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Cottbus-Grossenhain Lit. B.	5	L.	105	%
Donau-Drau*	5 i. S.	W.	86,30	% à 200 do.
Dux-Bodenbach	5	L.	87	% à 100 Th. = 150 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1871	5	L.	85,50	% à do. = do.
do. Emiss. 1874	5	L.	103	% à do. = do. i. G.
Erzherzog Albrechtsbahn*	5 i. S.	W.	92,50	% à 100 fl. ö. W.
do.	5 i. G.	W.	109	% à 500 fl.
Fünfkirchen-Barcser*	5 i. S.	W.	100	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Galizische Carl-Ludwigsbahn*	5 i. S.	L.	89,80	% à 200 Th. = 300 fl. ö. W. i. S.
do. II. Emiss.*	5 i. S.	L.	89,25	% à do. = do.
do. III. Emiss.*	5 i. S.	L.	89	% à do. = do.
do. IV. Emiss.*	5 i. S.	B.	89	% à do. = do.
Gloggnitzer	5	W.	—	fl. ö. W. pr. 100 fl. C.-M.
Gömörer Staatsbahn*	5 i. S.	L.	97,50	% à 100 Th. = 150 fl. ö. W. i. S.
Gottbardbahn I. u. II. Ser.	5	B.	97,20	% à 1000 Fs. 300 Fs. = 80 Th.
do. III. Ser.	5	B.	97,20	% à do. = do.
do. IV. Ser.	5	B.	96,40	% à do. = do.
Graz-Köflach	4½	L.	75	% à 100 Th. = 150 fl. ö. W. i. S.
do.	5	L.	81,25	% à do. = do.
do. Emiss 1872	5	L.	81,25	% à do. = do.
Halle-Sorau-Guben * Lit. A. B.	4½	B.	103,90	% à 100 Thlr.
do. * Lit. C.	4½	B.	—	% à do.
Hessische Ludwigsbahn	4½	F.	$103\frac{1}{4}$	% in fl. S. W. à 175 u.
do. do.	4	F.	$99\frac{3}{4}$	% in Th. à 105 kr. 350 fl.
do. do.	5	F.	$105\frac{1}{8}$	% 200 Thlr. à 105 kr.
Homburger I. Emiss.	4½	F.	—	% à 1000, 500 u. 100 fl. S. W.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	CM5	W.	106,25	% 100 fl CM à 1000,
do.	öW5	W.	102,25	% 100 fl öW 500, 100 fl
do. Mähr.-Schles. Strecke 1871/72.	5 i. S.	W.	103,75	do. per do.
do. Anl. 14,4 Mill. 1872.	5 i. S.	W.	107,45	do. per do.
do. Anl. 1876	5 i. S.	W.	104,75	do. per do.
Kaiser Franz-Josefsbahn* Em. 1867	5 i. S.	W.	101,90	% 100 fl. ö. W. i. S.
do.* 1873	5 i. S.	W.	101,90	
do.* 1879	5 i. S.	W.	101	
Kaiserin Elisabethbahn *Em. 1860/61	5 i. S.	W.	99	% à 300, 600 und
do. *Emiss. 1862	5 i. S.	W.	99	900 fl. ö. W. i. S.*)
do. *Linz-Budweis	5 i. S.	W.	101,75	Im Börsenverkehr mit
do. Emiss. 1870	5 i. S.	W.	100,50	5% v. ö. W. fl. 100 gehan-
do. *Emiss. 1872	5 i. S.	W.	101,50	delt. (Stücke ö. W. fl. 200
do. *Salzburg-Tyrol	5 i. S	W.	100,80	in Silber.)
Kaschau-Oderberg*	5 i. S.	B.	82,10	% do. a do.
do.* Gold-Prior.	5 i. G	B.	95	
Kronprinz-Rudolfsbahn*	5 i. S.	B.	84,70	% à 200 fl. ö W.
do. Emiss. 1869*	5 i. S.	B.	83,75	% à 300 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1872*	5 i. S.	B.	83,70	% à do.
do. (Salzkammergut)*	5 M.	W.	114,50	% à 200 fl. = 500 fcs.
Leipzig-Dresden Partial.	3½	L.	130	% à do.
do. von 1854	4	L.	101	% à 100 und 50 Thlr.
do. von 1860	4	L.	101	% à 100 Thlr.
Leipzig-Dresden von 1866	4	L.	101,10	% à 100 Thlr.
do. von 1866	4½	L.	103,75	% à do.
Leipzig-Gaschwitz-Meuselwitz	4½	L.	102	% à 300 M.
Lemberg-Czernowitz*	5 i. S.	B.	80,60	% à 200 Th. = 300 fl. ö. W. i. S.
do. II. Emiss.*	5 i. S.	B.	85,70	% à do. = do.
do. - Jassy* III. Emiss.	5 i. S.	B.	81,50	% à do. = do.
do. do. * IV. Emiss.	5 i. S.	B.	80,80	% à do. = do.

Eisenbahn-Stamm-Actien und Stamm-Prior.-Actien.	Dividenden und Zinsen in % 1874	1875	1876	1877	1878	1879	Börsen-Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Aachen-Mastricht	1	1	1	½	½	$\frac{3}{4}$	4	B.	35	% à 200 Thlr.
Alföld-Fiumaner	4	5	5	5	$5\frac{4}{15}$	5	5	W.	161,25	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Altenburg-Zeitz	$8\frac{1}{8}$	$6\frac{1}{4}$	6	$4\frac{19}{30}$	$5\frac{4}{15}$	6½	4	L.	143,50	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior.	$6\frac{4}{5}$	$5\frac{2}{5}$	$5\frac{5}{12}$	5	5	$5\frac{13}{15}$	5	L.	136	% à 100 Thlr.
Altona-Kiel	6	$7\frac{3}{8}$	8	8	$6\frac{2}{5}$	8	4	B.	156,75	% à 100 Spec. = 150 Thlr.
Amsterdam-Rotterdam	6,59	5,95	$5\frac{4}{5}$	$5\frac{4}{5}$	$6\frac{7}{40}$	$6\frac{1}{4}$	4	B.	128,50	% à 250 fl. holl. = 145 Thlr.
Arad-Körösvölgy	—	—	—	5½	9	—	o. Z.	B-P	—	% à 100 fl. ö. W.
Aussig-Teplitz	9	$8\frac{1}{8}$	10	11	11	12½	5	L.	227,50	Th. pr. 150 fl. C.M. à 200 fl.
Baltische	3	3	3	3	3	3	3	B.	59	% 125 RS. = 136 Thlr. M
Bergisch-Märkische	3	4	$3\frac{3}{4}$	$3\frac{1}{8}$	4	$4\frac{1}{4}$	4	B.	113,90	% à 100 Thlr.
Berlin-Anhalt	8½	8	6	$5\frac{3}{4}$	5	5	4	B.	119	% à 200 „
Berlin-Dresden	5	2½	0	0	0	0	4	B.	17,40	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	—	2½	0	0	0	0	5	B.	53	—
Berlin-Görlitz	0	0	0	0	0	0	4	B.	24,30	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	4	5	0	0	1	$3\frac{1}{8}$	5	B.	85,25	% à 200 „
Berlin-Hamburg	12½	10	11	11½	10½	12½	4	B.	224,50	% à 200 „
Berlin-Potsdam-Magdeburg	$1\frac{2}{5}$	3	3½	3½	3½	4	4	B.	—	% à 100 „
Berlin-Stettin	$9\frac{11}{10}$	9	$8\frac{6}{10}$	$7\frac{1}{10}$	$3\frac{1}{5}$	$4\frac{3}{4}$	$4\frac{3}{4}$	B.	117,50	% à 200 „
Böhmische Nordbahn	$2\frac{1}{5}$	2½	0	0	0	0	o. Z.	W.	131	fl. ö. W. pr. 150 fl. ö. W.
Böhmische Westbahn* $5\frac{8}{10}$	5	5	5	5	5	6	5	W.	252,50	do. pr. 200 fl. do.
Breslau-Schweidnitz-Freiburg	7½	$5\frac{2}{5}$	5	2½	$3\frac{1}{4}$	$4\frac{5}{4}$	4	B.	108,50	% à 200 Thlr.
Breslau-Warschau Stamm-Pr.	—	0	0	0	0	0	5	B.	48	% à 200 „
Buschtěbrader Lit. A.	4½	$3\frac{1}{5}$	2½	0	2,66	4,76	4	L.	114,30	Thl. pr. 150 fl. ö. W. à 525 fl. ö. W.
do. Lit. B.	0	0	0	0	0	0	4	L.	72,75	do. à 200 fl. ö. W.
Chemnitz-Würschnitz	10½	$11\frac{3}{4}$	$16\frac{1}{5}$	$16\frac{1}{8}$	$13\frac{3}{5}$	6½	4	L.	149,50	% à 100 Thlr.
Cöln-Minden*	$6\frac{5}{10}$	$4\frac{6}{10}$	$5\frac{1}{4}$	$5\frac{1}{20}$	6,3	6	6	B.	150,60	% à 200 „
Cotthus-Grossenhain	7	7	5	0	$\frac{1}{5}$	1½	4	L.	65,50	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	6	6	5	5	5	5	5	L.	103	% à 200 „
Donau-Drau*(Battasz.-Domb.)	5	5	5	5	5	5	5	W.	157	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Dux-Bodenbach Lit. A. B.	0	0	0	0	0	0	4	B.	—	% pr. do.
do. Prior.-Actien Lit. A.	—	—	—	—	—	—	5	L.	105,10	% à ö. W. fl. 100 i. S.
do do. Lit. B.	—	—	—	—	—	—	5	L.	105,10	% à do.
Erzherzog Albrechtsbahn*	5	1	0	0	0	$1\frac{1}{4}$	o. Z.	W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Fünfkirchen-Barcser*	5	5	0	0	5	5	5	W.	—	do. pr. do.
Galizische Carl-Ludwigb. *$5\frac{8}{10}$	8½	6	7	9,28	8,814	7,788	5	W.	276,75	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Gotthardbahn 90% Einz.	6	6	6	6	6	6	(6)	B.	60,70	% à 500 Fs. 300 = 80 Thlr.
Graz-Köflach	3	$1\frac{1}{5}$	0	0	0	0	o. Z.	W.	170	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Halle-Sorau-Guben	0	0	0	0	0	0	4	B.	25,25	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior.	0	0	0	0	0	3½	5	B.	98,40	% à 200 „
Hessische Ludwigsbahn	6	6	5	5	4	4	4	F.	94	% à 250 fl. S. W. u. 200 Thlr
Holsteinische Marschbahn (alte Glückstadt-Elmshorner)	1	1	1	2½	$2\frac{2}{3}$	2	4	H.	—	à 100 Spec. = 450 M.
do. Lit. B.	—	—	—	—	—	—	4	H.	—	à 450 M.
do. Stamm-Prior. (alte Glückstadt-Itzehoer)	4½	4½	4½	4½	4½	4½	4½	H.	—	à 100 Spec. = 450 M.
do. Stamm-Prior. Lit. B.	—	—	—	—	—	5	4½	H.	—	à 450 M.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	12½	$9\frac{1}{4}$	12½	14½	14½	14½	5	W.	219	fl. ö. W. pr. 100 fl. C. M à fl. 1000, 500, 200 C. M.
Kaiser Franz-Josephsb.*	5	5	5	5	5	5	5	W.	181,50	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Kaiserin Elisabethbahn*	5	5	5	5	5	5	5	W.	205,50	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
K. Elisabethbahn *Linz-Budweis	5	5	$4\frac{1}{4}$	5	5	5	5	W.	185,25	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
do.* Salzb.-Tirol III. Em. 1873	5	5	5	5	5	5	5	W.	174,50	do. per do.
Kaschau-Oderberg*	5	5	4	4	4	4	4	W.	137,75	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Kronprinz Rudolfsbahn* $5\frac{3}{10}$	5	5	5	5	5	5	5	W.	165,75	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Leipzig-Gaschw.-Meus. St.-Pr.	$3\frac{3}{4}$	2	$1\frac{1}{5}$	$\frac{3}{5}$	2½	$3\frac{1}{18}$	5	L.	94,25	% à 200 Thlr.
Lemberg-Czernowitz-Jassy*	5	5	5	5	5	5	5	W.	172,73	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S

*) 5 % Zinsen abzüglich 10 % Einkommensteuer und Stempel; im Börsenverkehr mit 4½ % ö. W. fl. 100 gehandelt.

Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Ludwigshafen-Bexbach	4½	F.	$102\frac{3}{4}$	% à1000,500 u. 100 fl.S W.
do.	4	F.	$100\frac{1}{4}$	%
Magdeburg-Halberstadt	4½	B.	103	% à 100 Thlr.
do. do. von 1865	4½	B.	102,75	% à 100 u. 500 Thlr.
do. do. von 1873	4½	B.	102,75	% à do. u. do.
do. Wittenberge, Stamm	3	B.	84,25	% à 200 Thlr.
do. do. Priorit.	4½	B.	—	
do. (Magdeb.-Leipzig) Lit. A	4½	B.	104,30	% à 300– 1500 M.
do. do. Lit. B	4	B.	100,30	% à do.
Mährische Grenzbahn*	5i.S.	L.	68	% a 200 fl. ö. W. i. S.
Mähr.-Schles. Centralbahn	o. Z.	W.	39,50	% à 300 fl. do.
Märkisch-Posen conv.	$4\frac{1}{2}$	B.	103	% à 500 u. 100 Thlr.
Münster-Enschede*	4½	B.	—	% à 500 ℳ.
Niederschlesisch-Märkische I. Ser.	4	B.	100,10	% à 62½, 100 u. 500 Thlr.
do. II. Ser.	4	B.	99,50	%
do. conv. I. u. II. Ser.	4	B.	100,10	%
do. III. Ser.	4	B.	100,20	%
Nordhausen-Erfurt I. Em.	4½	B	102,25	% à do
Oberschlesische A.	4	B	—	% à 1000, 500 und 100 Thlr.
do. B.	3½	B.	93	%
do. C.	4	B.	99,80	%
do. D.	4	B.	99,80	%
do. E.*	3½	B.	92,60	%
do. F.* 3½	4½	B.	103,70	%
do. G.	4½	B.	—	%
do. H.* 4	4½	B.	103,80	%
do. von 1873	4	B.	99,50	% à 100—1000 Thlr.
do. von 1874	4½	B.	—	%
do. von 1879	4½	B.	104,90	%
do. von 1880	4½	B.	104	%
do. Niederschles. Zweigb.	3½	B.	—	% à 200 und 100 Thlr.
do. Stargard-Posen	4	B.	—	% à 100 und 50 Thlr.
do. do. II. Emiss.	4½	B.	103	%
do. do. III. Emiss.	4½	B.	103	%
Oesterr. Nordwestbahn*	5i.S.	W.	102,10	% à 200 fl. ö. W. i. S.
do. Litt. B.	5i.S.	W.	101,20	% à do.
do. Em. 1874	5 M.	W.	120,25	% à 600 ℳ.
Oesterr. Staats-Eisenbahn*	3	W.	175	fl.ö W.pr.500frcs.à500frcs.
do.* II. Emiss.	3	W.	171,25	do. per do.
do. Ergänzungsnetz*	3	W.	168,50	fl. ö.W.pr. do. à do.
do. I. Emiss.	5i.S.	W.	—	do. per 200 fl. ö. W. i. S.
do. II. Emiss.	5i.S.	W.	—	do. per do.
Oesterr. Südbahn* (Lombard.)	3	W.	129	fl. ö.W.pr. do. à do.
do.*	5i.S.	W.	113,75	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Ostpreuss. Südbahn conv.	4½	B.	102,40	% à 500 und 100 Thlr.
Ostrau-Friedland	5i.S.	L.	76,75	% à 200 Th. = 300 fl. ö. W. i. S.
Parduhitz-Reichenberg*	5	W.	95,50	% à fl. ö. W. pr. 100 fl. C.M.
do.*	5i.S.	W.	99,75	% à 200 Th. = 300 fl. ö. W. i. S.
do.* III. Emiss.	5i.S.	W.	—	% à do.
do.* Emiss. 1875	5 M.	W.	117	% à 400 ℳ.
do.* Emiss. 1879	5	W.	93,75	% à 100 fl. ö. W. i. B.
Pfälzische Maxbahn	4½	F.	$102\frac{3}{8}$	% à
Pfälzische Nordbahn	4½	F	102	% à
Pilsen-Priesen	o. Z.	L.	62	% 100 Th. = 150 fl. ö. W. i. S.
Prag-Dux	o. Z.	L.	62,50	% 100 Th. = 150 fl. ö. W i. S.
do. Emiss 1872	o. Z.	L.	62,50	% 100 Th. = do.
Rechte Oderufer	4½	B.	104,30	% à 5000, 1000, 500 u. 300 ℳ.
Rheinische	4	B.	—	% à 250, 200 u. 100 Thlr.
do.*	3½	B.	—	%
do. III. Emiss. v. 1858—1865	4½	B.	103	%
do. v. 1869, 71 u. 73 conv.	4½	B.	130,20	%
do. Cöln-Crefelder	4½	B.	—	% à do.
Rhein-Nahe-Bahn*	4½	B.	103	% à 1000, 500 und 100 Thlr.
do. II. Emiss.*	4½	B.	103	%
Russische* (Mosco-Rjäsan)	5	B.	103,60	% à 200 Thlr.
do. * (Rjäsan-Kozlow)	5	B.	101,80	% à do.
do. * (Kozlow-Woronesch)	5	B.	99,80	% à do.
do. * (Jelez-Woronesch)	5	B.	93,75	% à 136 Thlr
do. * (Jelez-Orel)	5	B.	97,75	% à
do. * (Kursk-Charkow)	5	B.	98,25	% à
do. * (Kursk-Kiew)	5	B.	101	% à 1000, 500 u. 200 Thlr.
do. * (Schuja-Ivanovo)	5	B.	98,25	% à
do. * (Poti-Tiflis)	5	B.	—	% à 680 und 136 Thlr.
Schleswigsche v. Altona-Kiel abgest	4½	L.	103,50	% à 1000, 500, 200 u. 100 Th.
I. Siebenbürger*	5i.S.	W.	86,60	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Theissbahn*	5	B.	87,75	% à 1000 u. 200 fl. ö. W.
Thüringische I. Emiss.	4	B.	100,50	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. II. Emiss.	4½	B.	103,25	%
do. III. Emiss.	4	B.	100,50	%
do. IV. Emiss.	4½	B.	103,25	%
do. V. Emiss.	4½	B.	103,25	% à 300—3000 ℳ.
do. VI. Emiss.	4½	B.	103,25	% à 100 Th. = 150 fl. ö. W. i. S.
Turnau-Kralup-Prag	5i.S	L.	86	% à do. do.
do. Emiss. 1870	5i.S.	L.	85,25	% à do. do.
do. Emiss. 1872	5i.S.	L.	84,75	% à do. do.
do. Emiss. 1874	5i-S	L.	—	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Ungarisch-Galizische*	5i.S.	B.	76,40	% à 300 fl. do.
Ungarische Nordostbahn*	5i.S.	B.	75,75	% à 200 fl. i. S. oder 400 ℳ. oder 500 frcs.
do.	5 ℳ.	W.	107,60	% à 300 fl. do.
Ungar. Westbahn* (Stblw.-Raab-Graz)	5i.S.	W.	92,50	% à 200 fl. do.
do. (do.) Emiss. 1874	5i.S.	W.	89,25	% à 200 fl. do.
Vorarlberger*	5i.S.	W	97,50	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Warschau-Terespol*	5	B.	98,30	% à 500 und 100 Thlr.
Warschau-Wien II. Emiss.	5	B.	—	% à do.
do. III. Emiss.	5	B.	—	% à do.
do. IV. Emiss.	5	B.	102,50	% à 500, 200 u. 100 Thlr.
Werrabahn	4½	L.	102,25	% à 500, 200 u. 100 Thlr.

Eisenbahn-Stamm-Actien und Stamm-Prior.-Actien	Dividenden und Zinsen in % 1874	1875	1876	1877	1878	1879	Börsen-Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Leoben-Vordernberg	0	0	0	0	0	1	o. Z.	W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Ludwigsh.-Bexb. (Pfälz. L.-B.)*	9	9	9	9	9	9	4	F.	$203\frac{1}{4}$	% à 500 fl. S. W.
Lübeck-Büchen	5½	5	5	5	$5\frac{1}{5}$	6½	4	H.	—	% à 200 Thlr.
Lüttich-Limburg	0	0	0	0	0	0	4	B.	16,25	% à 500 Fs. 300 = 80 Thlr.
Magdeburg-Halberstadt	3	6	8	8	9½	6	6	B.	150,75	% à 100 Thlr.
do. Litt. B.	3½	3½	3½	3½	3½	$4\frac{1}{5}$	3½	B.	90	%
do. Litt. C.	5	5	5	5	5	5	5	B.	125,10	%
Mähr.-Schles. Centralbahn	0	0	0	0	0	0	o. Z.	W.	21,50	fl. ö. W. pr. 200 fl. i. S.
Mährische Grenzbahn	0	0	0	0	0	0	o. Z.	W.	32,50	do. pr. do.
Märkisch-Posener	0	0	0	0	0	0	4	B.	29,60	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior	0	3½	$3\frac{3}{4}$	4½	5	5	5	B.	102,50	% à 200 „
Mecklenburgische Friedr.-Franz	6½	7	7	7	7	7	4	B.	145,80	% à 500 ℳ.
Münster-Hamm*	4	4	4	4	4	4	4	B.	100,50	% à 100 Thlr.
Neust.-Weissenb.* (Pfälz. Max.)	4½	5½	5½	5½	5½	5½	4½	F.	$126\frac{3}{4}$	% à 500 fl. S. W.
Niederschlesisch-Märkische*	4	4	4	4	4	4	4	B.	100,10	% à 100 Thlr.
Nordhausen-Erfurt	4	4	4	4	4	4	4	B.	29,30	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	0	0	1½	$2\frac{2}{15}$	$3\frac{1}{5}$	5	5	B.	93,60	% à 100 u. 500 Thlr.
Oberlaus. (Kohlf.-Falkbg.) St.-Pr.	2½	0	0	0	0	0	5	L.	50,50	% à 200 Thlr.
Oberschlesische Litt. A. C. D. E.	12	10½	$9\frac{2}{3}$	8½	8½	$9\frac{3}{5}$	3½	B.	196	% à 100 „
do. Litt. B.* 3½	12	10½	$9\frac{2}{3}$	8½	8½	$9\frac{3}{5}$	3½	B.	159,90	% à 100 „
Oesterr. Nordwestbahn*	5	5	5	4,15	4	4	5	W.	197	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
do. Litt. B.	5	2,65	0	0	0	2½	5	W.	245	do. pr. do. in S.
Oestr. Staatsb.* $5\frac{2}{10}$ (Oest. Franz.)	8	6½	$5\frac{2}{5}$	6	6	6	5	W.	292,50	fl. ö. W. pr. Stck. v. frcs. 500.
Oesterr. Südbahn* (Lombard.)	1½	0	0	0	0	0	5	W.	107,50	fl. ö. W. pr. 200 fl. Einz.
Ostpreuss. Südbahn	0	0	0	0	0	0	4	B.	43,50	% à 200 Thlr.
do. Stamm-Prior.	3½	5	5	5	5	5	5	B.	86,90	% à 200 „
Ostrau-Friedland	$\frac{5}{4}$	0	0	5	0	—	5	W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Parduh.-Reichnb.* (S.-Ndd. V.-B.)	4½	4½	4½	4	4	4	5	W.	142,50	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Pfälz. Nordbahn*	4	4	4	4	4	4	4	F.	$98\frac{1}{4}$	% à 500 fl. S. W.
Prag-Dux	0	0	0	0	0	0	o. Z.	W.	55,25	fl. ö. W. pr. 150 fl. ö. W. i. S.
Rechte Oderufer	$6\frac{1}{5}$	$6\frac{1}{5}$	$6\frac{2}{5}$	$6\frac{1}{3}$	7	7,3	4	B.	145,70	% à 200 Thlr.
do. Prior.-Stamm	$6\frac{1}{5}$	$6\frac{1}{2}$	$6\frac{2}{5}$	$6\frac{1}{3}$	7	7,3	5	B.	145	% à 200 „
Rheinische	8	8	7½	7	7	7	6½	B.	163	% à 250 „
do. Litt. B.	4	4	4	4	4	4	4	B.	100,50	% à 250 „
Rhein-Nahe-Bahn	0	0	0	0	0	0	4	B.	13,80	% à 200 „
Rumänische	4	2½	1	2	2	$3\frac{3}{5}$	5	B.	59,25	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	8	8	8	8	8	8	8	B.	—	% à 150 „
Russische Bahnen*	$5\frac{4}{5}$	5,92	6,28	6,56	7,025	7,385	5	B.	133,75	% à 125 Rb. = 134 Thlr.
Saal-Bahn Stamm-Prior.	$2\frac{2}{5}$	$1\frac{1}{5}$	0	0	0	0	5	B.	63	% à 100 Thlr.
I. Siebenbürger*	5	5	5	5	5	5	5	W.	152	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Stargard-Posen*	4½	4½	4½	4½	4½	4½	4½	B.	102,10	% à 100 Thlr.
Stuhlweissenburg-Raab-Graz*	5	5	5	5	5	5	5	W.	161,50	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W i. S.
Thüringische	7½	8½	$9\frac{1}{4}$	7½	8	8½	4	B.	173,50	% a 100 Thlr.
do. Em. v. 1868 (Gotha-Leinef.)*	4	4	4	4	4	4	4	B.	99,70	% à 100 „
do. Litt. C (Gera-Eichicht)*	4½	4½	4½	4½	4½	4½	4½	B.	107	% à 100 „
Tilsit-Insterburg	0	0	0	0	0	0	4	B.	22,70	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	$2\frac{5}{6}$	3	4	3,9	4	3,1	5	B.	79,60	% à 100 „
Theissbahn* $5\frac{2}{10}$	5	5	5	6,75	5,75	7,15	5	W.	247	fl. ö. W. pr. 200 fl. Einz.
Turnau-Kralup-Prag	3	3	3	3	0	0	5	W.	—	fl. do. pr. do.
K. Ung. priv. Nordostbahn*	5	5	5	5	5	5	5	W.	155	fl. ö. W. pr. 200 fl. i. S.
I. Ungar.-Galizische*	5	5	—	—	—	—	5	W.	153,25	fl. do. pr. do.
Vorarlberger*	5	5	5	5	5	5	5	W.	—	fl. do. pr. do.
Warschau-Terespol*	5	5	5	5	5	5	5	B.	—	% à 100 R. S. = 107 Thlr.
Warschau-Wien	10	7½	$6\frac{2}{3}$	5	9,185	$11\frac{2}{5}$	5	B.	290,75	Mark pr. 60 Rb.
Weimar-Gera* bis 1886	4½	4½	$2\frac{1}{4}$	4½	4½	4½	4½	L.	51	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior.	5	2½	0	0	0	0	5	L.	37,50	% à 200 „
Werrabahn	0	1	$\frac{2}{3}$	$1\frac{1}{3}$	$1\frac{2}{3}$	2	4	B.	60,60	% à 100 „
Schweizer Centralbahn	8	5	4½	2	2	0	o. Z.	Ba.	—	frcs. pr. 500 frcs. Einz.
do. Nordostbahn	8	8	3	—	—	—	„	Ba.	—	frcs. pr. 500 „ „
Vereinigte Schweizerbahnen	0	0	0	0	0	0	„	Ba.	—	frcs. pr. 500 „ „
Schweizer Westbahn	0	0	$\frac{3}{5}$	0	0	0	„	Ba.	—	frcs. pr. 500 „ „
Französische Orléans	$11\frac{1}{5}$	—	—	—	—	—	„	P.	—	frcs. pr. 500 „ „
do. Nordbahn	12	—	—	—	—	—	„	P.	—	frcs. pr. 400 „ „
do. Ostbahn	$6\frac{5}{8}$	—	—	—	—	—	„	P.	—	frcs. pr. 500 „ „
do. Südbahn	—	8	—	—	—	—	„	P.	—	frcs. pr. 500 „ „
do. Westbahn	—	—	—	—	—	—	„	P.	—	frcs. pr. 500 „ „
Paris-Lyon-Mittelmeer	11	11	—	—	—	—	„	P.	—	frcs. pr. 500 „ „

(H. S.) Die Japanische Regierung hat wiederum Schienen u. s. w. in England bestellt für die Nagahama und Isuruga Eisenbahn, welche das letzte Glied einer durchgehenden Linie per Eisenbahn und Dampfer von Küste zu Küste bilden wird. Nach von dort erhaltenen Nachrichten sollen die Japanesen ausgezeichnete Locomotivführer abgeben und wird man fernerhin von der Einführung fremder zu diesem Zwecke absehen.

Die Entwickelung der Bessemer-Stahlindustrie in den Vereinigten Staaten grenzt ans Wunderbare, wie aus folgender Tabelle hervorgeht:

Jahr	Production an Ingots	Production an Stahlschienen
1872	120 108 t	94 070 t
1874	191 933 t	144 944 t
1876	525 996 t	412 461 t
1878	732 226 t	550 398 t
1879	928 972 t	683 964 t
1880	1 203 173 t	917 592 t

Hierbei ist zu beachten, dass diese Totalquantitäten von nur 11 Bessemerwerken producirt wurden und dass ausserdem bedeutende Quantitäten von fertigen Stahlschienen und Ingots aus England und continentalen Ländern eingeführt wurden. Auch in diesem Jahre ist dies wieder der Fall und das „Journal der Amerikanischen Eisen- und Stahlassociation" behauptet, dass die Production für 1881 jene des Vorjahres bedeutend überflügeln wird. Ausserdem werden in diesem Jahre verschiedene neue Bessemerwerke in den Vereinigten Staaten zur Thätigkeit kommen.

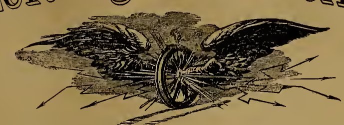
Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin SW. (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 20. 1881.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint
Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin SW., Kleinbeerenstr. 3.
Commissionär für den Buchhandel:
Adolph Refelshöfer,
Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.



Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuth-Strasse 8, einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 8000 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Einundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 14. März 1881.

Dieser Nummer liegt No. 5 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Die Debatte des Deutschen Reichstags über den Etat der Reichseisenbahnverwaltung.

Nach Inhalt des stenographischen Sitzungsberichts vom 4. März 1881.

Abg. **Berger** (Witten): Der Tit. 1 des Cap. 4, Centralverwaltung, lautet wörtlich: „der Chef des Reichsamts für die Verwaltung der Reichseisenbahnen (ohne Besoldung)“. Bekanntlich unterstanden die Reichseisenbahnen früher dem Reichskanzleramt für Elsass-Lothringen. Als diese Behörde im Jahre 1879 infolge der anderweitigen Organisation des Reichslandes aufgelöst wurde, schuf man die Verwaltung der Reichseisenbahnen in ein besonderes „Reichsamt“ um und stellte den Preussischen Minister für öffentliche Arbeiten, Herrn Maybach, als Chef an dessen Spitze. Was nun die Qualification dieses derzeitigen Chefs des Reichsamts für die Verwaltung der Reichseisenbahnen anbetrifft, so ist diese über jeden Zweifel erhaben, denn auch die Gegner des exclusiven Staatseisenbahnsystems erkennen Herrn Maybach's ganz besondere technische Befähigung ohne jeden Rückhalt an. Weiter kann ich aber im vorliegenden Fall meine Anerkennung nicht erstrecken, weil ich von meinem Standpunkt aus materiell die Ernennung des Preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten zum Chef der Elsass-Lothringischen Reichseisenbahnen als einen schweren Irrthum und Fehler zu bezeichnen genöthigt bin. Zum Beweise für diesen Ausspruch ersuche ich Sie Alle, und namentlich diejenigen verehrten Mitglieder, die nicht dem Preussischen Staat angehören, sich zu vergegenwärtigen, welche ausserordentliche Cumulation der heterogensten amtlichen Befugnisse sich in der Person des Ministers der öffentlichen Arbeiten in Preussen vollzieht. Erstlich ist derselbe Generaldirector und alleiniger Chef sämmtlicher Preussischer Staatseisenbahnen, zweitens ist er oberste Aufsichtsbehörde für alle Privatbahnen, welche — wohl verstanden! — mit den Staatsbahnen von jeher in starker Concurrenz gestanden haben und so lange mit denselben concurriren werden, als sie überhaupt existiren, drittens endlich ist der nämliche Minister jene Instanz, welche über die Concessionirung und den Bau neu anzulegender Eisenbahnen, seien es Staats- oder Privatbahnen, hauptsächlich zu entscheiden hat. Also ich wiederhole, erstlich Generaldirector aller Staatsbahnen und verantwortliche Person für deren Rentabilität, zweitens Aufsichtsinstanz für die Privatbahnen, welche mit den Staatsbahnen concurriren, drittens endlich auch Hauptinstanz für die Ertheilung von Concessionen. Ich sollte meinen, auch die entschiedensten Anhänger des reinen Staatseisenbahnsystems müssen zugeben, dass das eine Vereinigung von Competenzen ist, welche in der That nicht nützlich wirken kann, und zu den ärgsten Missständen naturgemäss führen muss. M. H., ein altes wahres Wort der Bibel lautet: „Man kann nicht zween Herren dienen, entweder muss man den einen lieben oder den anderen verachten“. So auch im vorliegenden Falle. Der Minister, welcher die Interessen der Staatseisenbahnen energischer vertreten will, der die Rentabilität derselben, wie es die Pflicht des Chefs ist, aus allen Kräften zu heben und zu befördern bestrebt ist, der kann unmöglich unparteiisch bleiben, er kann nicht mit gleichem Masse messen gegenüber den Privatbahnen, welche mit den Staatseisenbahnen concurriren, und dennoch seiner Aufsicht und Einwirkung überliefert sind. Diese Unvereinbarkeit der Pflichten liegt so auf der Hand, ist so klar, dass darüber kein Zweifel obwalten kann. Und gerade diese Collision der Pflichten spitzt sich am schärfsten zu in der Person des gegenwärtigen Chefs des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten in Preussen. M. H., es ist notorisch, dass Herr Maybach an Stelle des Herrn Achenbach in das Eisenbahnministerium berufen wurde, um das stets von ihm vertretene exclusive Staatseisenbahnsystem mit allen Mitteln durchzuführen. Herr Maybach und mit ihm der Herr Reichskanzler, der Preussische Ministerpräsident, haben aus diesen ihren An- und Absichten niemals ein Hehl gemacht. Wenn man aber solche Absichten hegte, wenn man Herrn Maybach, den Hauptvertreter des reinen Staatseisenbahnsystems, in die oberste Stelle in Preussen berufen wollte, so hätte man demselben aus Rücksichten einfachster Gerechtigkeit in dem nämlichen Augenblicke die Oberaufsicht über die Privateisenbahnen und das Concessionswesen abnehmen müssen. Ich habe seiner Zeit im Preussischen Abgeordnetenhause einen schwachen Versuch nach dieser Richtung hin gemacht, dabei aber den Beifall der Majorität leider nicht gefunden. Ich schlug nämlich vor, die Aufsicht über die Privatbahnen von dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten abzuzweigen und dem neu creirten Ministerium für Handel und Gewerbe, welches damals dem früheren Staatssecretär Hofmann unterstellt wurde, zuzutheilen. Dieser Vorschlag ist, wie gesagt, von der Majorität nicht gebilligt worden, man hat den Zustand der Dinge so gelassen, wie er früher war. Aber nicht genug damit, dass man diese von Natur ungerechte Cumulation von Befugnissen in der Person des früheren Handelsministers, jetzigen Ministers für die öffentlichen Arbeiten, bestehen liess, man vervollständigte dieselbe noch dadurch, dass man Herrn Maybach, den Chef der Preussischen Eisenbahnen, nun auch noch als Chef in die Verwaltung der Reichseisenbahnen berief. Das wurde damals, als die Ernennung erfolgte, allgemein als ein grosser Missgriff angesehen, mindestens von all' denjenigen, welche nicht, wie Herr Maybach, die rücksichtslose Durchführung des Staatseisenbahnsystems in Preussen — und vielleicht später im Reich! — als die wichtigste Aufgabe ansehen. Man erklärte, dass, wenn der Preussische Minister der öffentlichen Arbeiten auch Chef der Elsass-Lothringischen Eisenbahnverwaltung wäre, in dem nämlichen Augenblick die Reichseisenbahnen nur ein integrirender Bestandtheil des Preussischen Eisenbahndepartements sein würden. Nicht nur thatsächlich ist dies der Fall geworden, sondern auch formell, mindestens in der äusseren Erscheinung. Die Bureaus, welche früher im Gebäude des Reichskanzleramts für die Verwaltung der Reichseisenbahnen dienten, wurden von dort alsbald weggenommen und in das Preussische Ministerium der öffentlichen Arbeiten übergeführt, wo jetzt die betreffenden Decernenten genau so wie die Geheimräthe für das Preussische Eisenbahnwesen unter Leitung des Herrn Maybach ihren Functionen obliegen. Sie finden an einer anderen Stelle des Etats, dass infolge dieser Ortsveränderung die Reichseisenbahnverwaltung für Miethe von Localitäten im Ministerium der öffentlichen Arbeiten in der Vossstrasse die Summe von 8 000 ℳ pro anno zu entrichten hat.

Nach meiner Auffassung und wohl auch nach der Ihrigen, sollen die Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen nicht ausschliesslich Preussischen Interessen dienen, noch weniger dazu helfen, das absolute Staatseisenbahnwesen in Preussen zur Durchführung zu bringen, sondern sie sollen einzig und allein wirklichen, wohlverstandenen Reichsinteressen dienen, mithin vor Allem durch die Massnahmen ihrer Verwaltung keine Abneigung gegen das Reich und dessen Institutionen hervorrufen, endlich auch nicht die Interessen anderer Bundesglieder schädigen. Nach dieser Richtung hin war nun in gestriger Verhandlung das besonders interessant, was vom Herrn Collegen Sonnemann beim Etat des Reichseisenbahnamts über die Instradirungsmassregeln berichtet wurde, die man im Laufe der letzten Monate seitens der Preussischen Eisenbahnverwaltung bezüglich verschiedener sogenannter Verbandsverkehre zwischen Nord- und Süddeutschland zu treffen für gut befunden hat. Durch einen hervorragend reichstreuen Mann, den Herrn Collegen Freiherrn Nordeck zur Rabenau, haben wir über diese Massregeln gestern die lebhaftesten Beschwerden aussprechen hören. Ein Anhänger der ausschliesslichen Staatseisenbahnpolitik, Herr Graf Udo zu Stolberg, erklärte seinerseits, wir hätten früher in Preussen nur Privateisenbahnen gehabt, jetzt werde an deren Stelle das reine Staatseisenbahnsystem eingeführt und sobald dieses zur vollständigen Durchführung gelangt sei, werde der Kampf nicht, wie man vielleicht erwartet, beendet sein, sondern es werde derselbe dann erst recht zwischen den grossen und den kleinen Staatseisenbahnen im Reiche beginnen, so dass schliesslich die grossen die kleinen, wie man zu sagen pflegt, „auffressen“ und nur die Staatseisenbahnen der grösseren, resp. des grössten Staates übrig bleiben würden. Ja, m. H., von diesem in Aussicht gestellten Kampfe, der in der That nur ein trauriger und aufreibender Kampf werden kann, der die Liebe zum Reiche an manchen Orten schwer zu beeinträchtigen und die Finanzen vieler Staaten dauernd zu schädigen geeignet ist, erwarte ich unter keinen Umständen etwas Gutes! Wenn aber, wie der Herr Graf zu Stolberg meinte, der Kampf zwischen den verschiedenen Bundesgliedern, welche Staatseisenbahnen besitzen, wirklich unvermeidlich ist, dann, sollte ich glauben, sei es doch durchaus nothwendig, dass die dem Reich, also allen Bundesgliedern gemeinschaftlich gehörenden Eisenbahnen in Elsass-Lothringen sich in diesem verderblichen Kampf durchaus neutral verhalten. M. H., die Durchführung dieser gebotenen Neutralität ist aber nach meiner Ueberzeugung unmöglich, so lange die Elsass-Lothringischen Eisenbahnen dem Preussischen Minister für öffentliche Arbeiten unterstellt bleiben, jenem Manne, den ich — und sicherlich nicht mit Unrecht — als den Hauptträger und die Incarnation des reinen Staatsbahnsystems bezeichnet habe.

Indem ich auf das zurückweise, was ich vorher ausführte, erlaube ich mir die Frage an den Vertreter der Bundesregierungen zu richten, ob die Reichseisenbahnen bei jenen in Frage stehenden Instradirungsmassregeln, welche im Laufe der letzten Monate getroffen worden sind, direct oder indirect betbeiligt waren, ob namentlich von Seiten der Elsass-Lothringischen Bahnen früher bestandene Verbandsverkehre gekündigt und welche neue Verkehre eingeführt worden sind, und endlich möchte ich wissen, welche Stellung die Süddeutschen Staaten, die in eminentem Masse durch unsere Eisenbahnpolitik beeinflusst werden, also Hessen-Darmstadt, Baden und Württemberg, zu den von den Elsass-Lothringischen Bahnen in Verbindung mit den Preussischen Staatsbahnen getroffenen Instradirungsmassregeln genommen haben. Im Hinblick auf den uns gestern durch ein verehrtes Mitglied der rechten Seite prophezeiten Kampf erscheint die von mir angeregte Frage von grosser Bedeutung, so dass wir eine klare unumwundene Antwort von Seiten des Bundesrathstisches darauf erwarten dürfen.

Bevollmächtigter zum Bundesrath Chef des Reichsamts für die Verwaltung der Reichseisenbahnen, Staatsminister **Maybach:** Das Hohe Haus wird es begreiflich finden, wenn ich auf die Frage der inneren Organisation einer Preussischen Behörde, auf die Frage, ob es zweckmässig und wohlgethan sei, die Oberaufsicht über die Privatbahnen mit der Verwaltung der Staatseisenbahnen in Preussen in einer Hand zu vereinigen, hier nicht näher eingehe; sie gehört in den Preussischen Landtag, nicht in den Reichstag. Hier beschäftigt uns nach meiner Auffassung nur die von dem Herrn Vorredner angeregte Frage, ob die Combination der Leitung der Reichseisenbahnen mit der obersten Leitung des Preussischen Eisenbahnwesens eine zweckmässige sei. Ich könnte nun dem Herrn Vorredner dankbar dafür sein, dass er den Versuch macht, mir die Arbeitslast zu erleichtern, deren Zuwachs durch dieses Amt, ich will das ganz offen bekennen, ich nicht gerade gern übernommen habe. Ich habe mich aber derselben unterzogen, weil ich erkannt habe, dass damit dem öffentlichen Interesse gedient sei, insbesondere auch dem Reichsfinanzinteresse. Die Reichseisenbahnen stossen mehrfach an Preussische Staatsbahnen. Die Entwickelung der Reichsbahnen in Bezug auf ihren Verkehr ist wesentlich abhängig von der Stellung, die die Preussischen Staatsbahnen zu den Reichseisenbahnen einnehmen. Es lässt sich durch die Combination der Verwaltung in der obersten Spitze eine Menge von Ersparnissen einführen, die bis dahin bei getrennter Leitung nicht möglich waren. So lassen sich durch Vereinfachung der Kosten auf den Uebergangsstationen in Bezug auf Ausnutzung von Personal und Material zahlreiche Vortheile erzielen, die sowohl den Reichsfinanzen zugute kommen, als auch insbesondere dem Verkehre der betreffenden Landestheile. Ich glaube also, dass diese Combination, so wenig ich sie auch aus dem Gesichtspunkt einer Arbeitsvermehrung habe willkommen heissen können, materiell eine wohlangebrachte ist.

Wenn der Herr Vorredner an mich die Frage richtet, wie ich mich stelle in Bezug auf die Leitung der Reichseisenbahnen gegenüber anderen Staaten und Privatbahnen, so will ich offen den Grundsatz aussprechen, dass zunächst wie auch bei den Preussischen Staatsbahnen mir oben ansteht das allgemeine Verkehrsinteresse, dass dann, wenn es sich um die Berücksichtigung der finanziellen Interessen handelt, ich die Interessen der Reichseisenbahnen in den Vordergrund stelle, demnächst aber, soweit die finanziellen Interessen anderer Bundesstaaten und anderer Eisenbahnen in Betracht kommen, eine lediglich neutrale Haltung von mir beobachtet wird. Ob der Verkehr, ob die Beziehungen sich entwickeln nach Badischen, nach Württembergischen, nach Hessischen, nach Preussischen Bahnen, ist mir hierbei absolut gleichgiltig. Ich erkenne als meine Aufgabe an, die Reichseisenbahnverwaltung nicht zu benutzen als Hebel für specifisch Preussische Interessen, auch nicht zu benutzen als Hebel für andere Sonderinteressen. Ich glaube, dieser Standpunkt ist ein durchaus correcter und unanfechtbarer, und wenn der Herr Vorredner die Güte haben wollte, mir einen Fall zu bezeichnen, in welchem ich von diesem Grundsatz zur Ungebühr abgewichen wäre, so würde ich dafür dankbar sein und ihm das Versprechen geben, dass ich Remedur eintreten lassen werde. Auch in dem Fall, den er vorhin erwähnt hat, in dem Fall der Instradirungen, die in neuerer Zeit eine Aenderung erlitten haben, ist dieser Grundsatz vollauf beachtet worden. Es ist ja gestern (Siehe vorige Nummer Seite 261. Die Red.), wie ich erfahren habe, bei einem anderen Etat behauptet worden, die Preussische Eisenbahnverwaltung habe die Gelegenheit wahrgenommen, sich einen Verkehr zuzueignen, der ihr nicht gebühre. Das beruht auf einer vollständig unrichtigen Auffassung. Als die Rheinischen Bahnen noch in Privathänden waren, haben wir es erlebt, dass ein Verkehr, der von Gottes und Rechts wegen über andere kürzere, ebenso leistungsfähige Linien hätte geleitet werden sollen, geleitet worden ist über diejenigen Linien, welche den Actionären am meisten convenirten.

Wir haben infolge dessen in Preussen erlebt, dass wir für die Eisenbahn, die unter Staatsgarantie steht, einen Zinszuschuss haben leisten müssen, während der ihr zuzuweisende Verkehr sich auf der Linie über Bingen bewegte, um den Actionären Erträge zu liefern. Auch hier hat sich gezeigt, was ich beiläufig erwähnen will, dass man nicht wohl gethan hat, eine Combination von zinsgarantirten Linien mit alten Stammlinien der Actionäre, auf welche eine durchgreifende Einwirkung des Staats nicht gegeben war, zu statuiren. Diese Verhältnisse haben sich einfach geändert dadurch, dass diese Linien sämmtlich in den Besitz des Preussischen Staats übergegangen sind, in Folge dessen hat sich der Verkehr naturgemäss auf diejenigen Linien geworfen, die als die kürzesten und genügend leistungsfähige sich auswiesen. Kann ich es denn den Preussischen Steurzahlern gegenüber — ich identificire den Fiscus in diesem Falle mit den Steuerzahlern — rechtfertigen, wenn ich im Interesse von Privatactionären den Verkehr von den Staatsbahnlinien, denen er von Gott und Rechts wegen gehört, auf Privatbahnen lenken würde, nur um die Erträge der Actionäre zu erhöhen? Ich erkläre ganz offen, dass ich mich auf ein derartiges Procedere niemals einlassen würde. — Würde ich es rechtfertigen können den Reichsfinanzen gegenüber, wenn ich Privatbahnen, die nicht einen naturgemäss vollberechtigten Anspruch erheben können auf Mitbetheiligung an dem Verkehr, wenn ich denen den Verkehr zuwende, statt ihn den Reichsbahnen zu erhalten? — Diese Gesichtspunkte wollte man auf der Gegenseite als berechtigt nicht anerkennen, man wollte die vollzogene Aenderung der Verhältnisse nicht als Thatsache acceptiren, nicht zugestehen, dass eine Aenderung der Instradirung erfolgen musste. Diesem Zustand habe ich mich verpflichtet gehalten ein Ende zu machen, und ich kann zu meiner Befriedigung sagen, dass demnächst auch das Anerkenntniss dieser berechtigten Auffassung auf der anderen Seite eingetreten ist, so dass wir uns mit den betheiligten Verwaltungen über die Einrichtungen des Verkehrs nach Recht und Billigkeit einigen konnten.

Wenn man gestern — ich darf darauf zurückgreifen — hier gesagt hat, wenn man den Verkehr nach Bayern und her über Elm-Gmünden leite, so wäre das so, als ob man den Verkehr von Berlin nach Stettin über den Harz leiten wollte, so verstehe ich diesen ungeheuerlichen Vergleich nicht. Allerdings würde die Linie über Elm-Gmünden einen Umweg darstellen, indessen keineswegs in solcher Ungeheuerlichkeit, wie er in diesem Bilde angenommen wurde. Ich gebe aber zu, dass diese Combination, wie sie von den betreffenden Provinzialverwaltungen in Aussicht genommen war, das richtige Mass überschritt, und hat sie deshalb bei mir Billigung nicht gefunden.

Wenn nun darauf hingewiesen ist, dass die Zusammenlegung der Behörden in demselben Local bedenklich sei, so bin ich der entgegengesetzten Ansicht. Die Erledigung der Geschäfte erheischt einen häufigen Verkehr der Räthe, der Beamten unter sich und mit dem Chef. Es würde nicht zu rechtfertigen sein, wenn wir, sofern Localien vorhanden sind, diese Localien nicht benutzt hätten, um das Reichsamt in die Räume des Ministeriums zu verlegen. Dafür ist das Preussische Handelsministerium in die Räume des Reichs übergesiedelt, und zahlt eben so eine Miethe für diese Räume. Es tritt in diesem Falle eine Compensation ein und zwar zum Nutzen des Reichs, indem Preussen eine höhere Miethe zahlt, als das Reich an Preussen.

Wenn dann des weiteren bezweifelt worden ist: ob es auf die Dauer möglich sein würde, die neutrale Haltung, welche ich vorhin anderen Bahnen gegenüber als die richtige anerkannt habe, durchzuführen bei Fortdauer der Combination beider Functionen, wie sie augenblicklich besteht und auch im vorigen Jahre vom Hause gut geheissen worden ist, so muss ich dem widersprechen. Ich mache es mir zur Aufgabe, nach allen Seiten hin gerecht zu sein, ich will nach keiner Richtung hin einen Vortheil, der naturgemäss einer anderen Linie gebührt, dieser entziehen, aber den Anspruch darf ich erheben und muss ich erheben im Interesse des allgemeinen Verkehrs, wie der Reichsfinanzen, dass, wenn der Verkehr auf den Linien, die wir ihm bieten können, besser oder doch eben so gut, d. h. eben so billig, rasch und prompt geführt werden kann, er auch auf diesen Linien geführt wird. Dieser Grundsatz, der mich für die Preussische Verwaltung leitet, leitet mich auch für die Reichseisenbahnverwaltung und ich habe die Zuversicht, dass, wie es gelungen ist, mit den angrenzenden Bundesstaaten und Deutschen Bahnen auf solcher Basis eine Verständigung zu erzielen in Bezug auf die Verkehrsleitung, das auch in Zukunft gelingen wird. Die bisherigen Erfahrungen gewähren mir die Bürgschaft, dass meine Zuversicht eine berechtigte ist.

Abg. Sonnemann: Der Herr Minister Maybach hat auf die gestrige Debatte zurückgegriffen und giebt mir hierdurch Veranlassung, ihm einiges zu erwidern. Ich bin auch der Ansicht, dass bei solchen Fragen nur die allgemeinen Verkehrsinteressen den Ausschlag zu geben haben und da habe ich mich niemals auf einen anderen Standpunkt gestellt. Wenn ich in Bezug auf das Eisenbahnwesen principiell auf einem ganz entgegengesetzten Standpunkt stehe, wie der Herr Abg. Berger, so muss ich doch sagen, dass ich in dieser Angelegenheit zu ganz ähnlichen Resultaten komme wie er, und zwar einfach deshalb, weil wir als Mitglieder des Reichstags die Verpflichtung haben, nicht blos über die Preussischen Interessen zu wachen, sondern auch über die Interessen der übrigen Staaten, deren Eisenbahnen ebenso gut zu unserem einheitlichen Eisenbahnnetz gehören, wie die Preussischen.

Der Herr Staatsminister Maybach hat gesagt, dass die Vereinigung der Leitung der Preussischen Bahnen mit denen von Elsass-Lothringen schon dadurch begründet sei, dass Ersparnisse erzielt würden, wenn beide Verwaltungen vereinigt seien. Ich bin nicht dieser Ansicht; das Elsass-Lothringische Eisenbahnnetz ist an und für sich schon gross genug, um eine selbstständige Verwaltung haben zu können. Die Ausdehnung der Verwaltungen auf zu grosse Eisenbahnnetze kann ebenso nachtheilig sein wie zu kleine Directionen. In dieser Beziehung scheint mir also ein Erforderniss, die beiden Verwaltungen zu vereinigen, absolut nicht vorhanden zu sein. Ich meine, dass es unmöglich ist, Differenzen und Unzuträglichkeiten zwischen den Preussischen und den Süddeutschen Bahnen zu vermeiden, wenn das Elsass-Lothringische Netz, welches vielfach mit den Badischen und Württembergischen Bahnen concurrirt, von dem Director der Preussischen Staatbahnverwaltung geleitet wird. Ich wundere mich genug, dass man im Bundesrath über diese Sache so ruhig hinweggeht, während man doch jeden Tag Material dafür sammeln kann, dass die Badische Eisenbahnverwaltung mit dem Gang der Dinge und mit der Concurrenz der Elsass-Lothringischen Bahn absolut sehr unzufrieden ist. Weiss man doch, dass die Rente der Badischen Bahnen von Jahr zu Jahr infolge der Concurrenz zurückgeht.

Wenn der Herr Staatsminister ferner gesagt hat, dass ihn zu den Veränderungen, die ich gestern erwähnt habe, nur die Interessen des allgemeinen Verkehrs bewogen haben, m. H., so steht damit doch im Widerspruch, dass in der Hessischen Kammer Thatsachen angeführt sind, denen noch niemals öffentlich widersprochen ist, aus welchen das Gegentheil gefolgert werden muss. Wenn man in Bingen Güter auf die andere Rheinseite bringt und über Frankfurt dirigirt, das sehr ungünstige Bahnhöfe hat, in welchen sie oft mehrere Tage lang liegen bleiben müssen, ehe sie nach Darmstadt kommen, während auf der linken Rheinseite eine directe nähere Linie ist, so ist das sehr schwer mit den allgemeinen Verkehrsinteressen zu vereinbaren. Wer mit den Verhältnissen irgendwie vertraut ist, muss einräumen, dass früher solche Unzuträglichkeiten nicht vorgekommen sind.

Ich bin im Allgemeinen ein Anhänger der Eisenbahnpolitik des Herrn Staatsministers Maybach und habe mich nicht erst jetzt zu derselben bekannt, sondern schon bei jeder früheren Gelegenheit. Aber hier liegen Verhältnisse vor, die von dem Herrn Abg. Berger berührt worden sind, dem ich darin zustimmen muss, dass sie zu den grössten Nachtheilen für die allgemeinen Verkehrsinteressen und nothwendig zu einer Benachtheiligung der Süddeutschen Bahnen führen müssen, wenigstens im Publikum muss man den Glauben haben, dass eine solche Benachtheiligung entsteht, wenn die beiden Verwaltungen in eine Hand vereinigt sind. Ich kann mich daher der Reclamation des Abg. Berger mit voller Ueberzeugung anschliessen.

Abg. Berger (Witten): Der Herr Bundesbevollmächtigte Staatsminister Maybach hat erklärt, meine Anregung sei ihm eine erfreuliche Veranlassung, offen auszusprechen, dass die Uebertragung des Amts als Chef der Reichseisenbahnen ihm nicht besonders angenehm gewesen wäre, dass er aber geglaubt habe, dasselbe im Interesse der Sache übernehmen zu sollen. Er führte dann weiter aus, wie verschiedene Verwaltungsmassregeln, namentlich an solchen Orten, wo die Interessen Preussischer Staatsbahnen mit denen der Reichsbahnen zusammentreffen, sich besser erledigen liessen, wenn die oberste Entscheidung sich in einer Hand befinde. Das mag in Bezug auf einzelne Fälle, auf welche der Herr Minister verwies, ja richtig sein, aber ich halte doch stets an dem alten Satz fest, dass man vor Allem den Schein vermeiden muss. Wenn man nun in Preussen Minister der öffentlichen Arbeiten und Generaldirector aller Preussischen Staatsbahnen ist, wenn man zudem den Namen Maybach führt, der ja das reine rücksichtslos durchgeführte Staatsbahnsystem bedeutet, dann wird der Schein nicht vermieden, dass man durch Uebernahme der obersten Verwaltung der Reichsbahnen in Elsass-Lothringen hauptsächlich, wenn nicht ausschliesslich, der Durchführung des reinen Staatsbahnsystems in Preussen, also einseitig Preussischen Interessen dienen wolle. Ich habe wesentlich deshalb die Sache angeregt, um darauf hinzuweisen, dass solche Operationen in der That nicht zur Beförderung guter Beziehungen unter den Bundesgliedern dienen können.

Dann hat der Herr Bundesrathsbevollmächtigte als ein gewandter Dialectiker die Discussion so darzustellen gesucht, als wenn ich gewissermassen als Vertreter der Interessen von Privatbahnen — der „Actionäre“, wie er sich ausdrückte — aufgetreten wäre, während er der wahre Repräsentant der allgemeinen Verkehrsinteressen sei. Ich glaube dem gegenüber mich doch auf das Zeugniss des Reichstags berufen zu können, dass meine Ausführungen zu einer derartigen Interpretation nicht die geringste thatsächliche Veranlassung gegeben haben, und darf auch auf meine langjährige Thätigkeit im Preussischen Abgeordnetenhause für das Eisenbahnwesen hinweisen, wo ich mich niemals zum Organ einseitiger Privatinteressen gemacht, sondern im Gegentheil in erster Linie immer die allgemeinen Verkehrsinteressen vertreten habe. Ich war von jeher und bin noch heute ein überzeugter Anhänger des sogenannten gemischten Eisenbahnsystems, das ich nach wie vor für unsere Deutschen Verhältnisse als das allein richtige halte.

Der Herr Bundesrathsbevollmächtigte erklärte ferner, alle von mir erhobenen Anklagen, wenn man meine Ausführungen überhaupt Anklagen nennen kann, seien unbegründet, da er durch die von ihm getroffenen Massregeln, namentlich durch die sogenannten Instradirungen nur dem Fiscus, respective dem Steuerzahler, wie er mit Vorliebe sagt, dasjenige wieder gegeben hätte, was ihm „von Gott und Rechtswegen“ zukäme. Wenn der Herr Chef der Reichseisenbahnen nichts anderes beabsichtigte als das, so würde er an mir wahrlich den energischesten Anhänger und Vertheidiger finden. Wir gehen aber darin ganz auseinander, dass Herr Maybach in seinem brennenden Eifer für die Durchführung des reinen Staatsbahnsystems mit dem Ausdruck „was dem Fiscus von Gott und Rechtswegen zukommt“, einen ganz anderen Begriff verbindet, als der ruhig denkende und unparteiisch urtheilende Dritte.

Meine Bemerkung über die Büreaus war nur nebensächlich und diente lediglich zur Illustration; ich bin weit davon entfernt, der Preussischen Verwaltung einen Vorwurf daraus zu machen, dass sie die Büreaus für die Reichseisenbahnen in das Gebäude des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten übernommen hat. Ich erkenne im Gegentheil an, dass, so lange Herr Maybach Chef der Verwaltung der Elsass-Lothringischen Bahnen bleibt, es sich aus practischen Gründen durchaus empfiehlt, die Büreaus dort zu lassen, wo sie sich seit dem vorigen Jahre befinden. Der Herr Bundesrathsbevollmächtigte ist aber den Fragen, mit denen ich meine erste Rede schloss, zu meinem Bedauern aus dem Wege gegangen. Ich habe ganz präcise Fragen gestellt und erlaube mir, sie hiermit zu wiederholen. Ich erbat mir Antwort darüber: ob die Reichseisenbahnen an den Instradirungsmassnahmen, die im Laufe des letzten Jahres von Preussischer Seite getroffen wurden, betheiligt sind? ob die Reichseisenbahnen frühere Verbandsverkehre gekündigt haben, und welche sie eventualiter neu eingeführt? Ferner: wie stehen zu den von mir bezeichneten Instradirungsmassregeln jene Süddeutschen Regierungen, welche bei der Tarifpolitik der Elsass-Lothringischen Bahnen bekannter Massen so vital betheiligt sind? Ueber diese Fragen möchte ich von dem Herrn Bundesrathsbevollmächtigten eine klare und unumwundene Antwort empfangen. Grade wenn man, wie Herr

Maybach meinte, in Bezug auf den angeregten Gegenstand nichts anderes beabsichtigt und gethan hat, als dem Fiscus dasjenige wieder zu geben, was ihm von „Gott und Rechtswegen“ zukomme, so kann man auch nicht den geringsten Anstand nehmen, der Volksvertretung im Reichstag über diese wichtige Frage volles Licht zu verschaffen, indem man rückhaltslos die Frage beantwortet, die ich mir erlaubte, zu wiederholen.

Staatsminister **Maybach:** Der Herr Abg. Sonnemann hat behauptet, dass die abnehmende Rentabilität der Badischen Staatseisenbahnen zurückzuführen sei auf die Concurrenz der Reichseisenbahnen. Wenn ich nicht irre, ist schon einmal vor vielen Jahren hier in diesem Hohen Hause eine ähnliche Klage erhoben worden, dass zwischen den beiden Bahnsystemen auf dem linken und rechten Rheinufer ein Friede nicht herzustellen sei; inzwischen ist aber doch thatsächlich der Friede hergestellt worden, und die Herren aus Baden werden mir, glaube ich, Recht geben müssen, wenn ich behaupte, dass die abnehmende Rentabilität, die ja auch wieder zunehmen kann, viel mehr zurückzuführen ist auf verschiedene sehr kostpielige Bauten, die Badischerseits ausgeführt worden sind, als auf die Concurrenz der Reichsbahnen. Indessen das liegt doch auf der Hand, dass zwei ganz parallele Linien sich mitunter zu überbieten suchen in der Erwerbung des Verkehrs. Allein es ist bis dahin, soviel ich übersehe, und auch aus den neuesten Verhandlungen mich überzeuge, im Grossen und Ganzen über die Prinzipien ein ernster Unfrieden nicht mehr entstanden und wird solcher auch nach den neuerdings getroffenen Verständigungen in Zukunft nicht weiter eintreten.

Wenn der Herr Abg. Sonnemann dann noch einen besonderen Schmerz ausgedrückt hat, dass der Verkehr vom Unterrhein nach Darmstadt nicht der Hessischen Ludwigsbahn über Mainz zugeführt sei, sondern von Bingerbrück aus über den Rhein mit grossen Unbequemlichkeiten auf Frankfurt dirigirt sei, und dass Verzögerungen stattgefunden hätten in der Beförderung, so will ich ihm hier bemerken, dass diese auch in der Presse aufgestellte Behauptung mir seiner Zeit Veranlassung gegeben hat, nähere Erkundigungen einzuziehen. Nach dem Ergebniss derselben ist von einer Verzögerung nicht die Rede gewesen; die Ueberführung eines anderen Verkehrs als desjenigen, der von den Nachbarbahnen kommt, hat in Bingerbrück nicht stattgefunden, vielmehr in Coblenz über die feste Brücke und zwar ohne Verzögerung. — Wir werden hoffentlich in die Lage kommen, und das darf ich hier erwähnen, den Verkehr durch den Zusammenfluss der Reichs- und Staatsbahnlinien vortheilhafter zu bedienen, indem wir die Lieferfristen den bisher reglementsmässigen und usuellen gegenüber erheblich werden abkürzen können. Das ist ein Vortheil, von dem ich hoffe, dass er dem Verkehr sehr zum Nutzen gereichen wird.

Wenn der Herr Abg. Berger besorgt, dass ich nicht im Stande sein würde, bei der Verwaltung der Reichsbahnen mich vollkommen neutral zu verhalten in Bezug auf die Preussischen Interessen, so kann ich ja im einzelnen Falle fehlen, und bitte dann mich zu corrigiren. Hier kann ich nur die Versicherung wiederholen, dass solche Neutralität mein ernster Wille ist. Wie ich aber durch die Verwaltung der Reichseisenbahnen in die Lage kommen sollte, die Ausdehnung des Staatsbahnsystems zu beschleunigen oder mit stärkeren Mitteln zu betreiben, das ist mir nicht recht erfindlich, gerade mit Rücksicht auf die Lage der Reichseisenbahnen. Dieser Hintergrund hat bei der Combination der verschiedenen Aemter — das kann ich versichern — nicht im Entferntesten mitgewirkt. Dass der Herr Abg. Berger nicht für die Actionäre irgend einer Bahn plaidirt, das zu bestätigen habe ich kaum nöthig; ich erkenne vollkommen an und bezweifle keinen Augenblick, dass er nur die Interessen des Verkehrs im Auge und den Wunsch hat, dass die Privatbahnen, wie er mir früher gesagt hat, nicht künstlich trainirt werden mögen. In dieser Beziehung kann ich ihm nur vollständig beistimmen.

Was seine Frage betreffs der Instradirungen angeht, so wird der Herr Commissarius des Bundesraths Geheimer Regierungsrath Schulz hierüber specielle Auskunft geben.

Bevollmächtigter zum Bundesrath für das Königreich Preussen Kaiserlicher Geheimer Regierungsrath Dr. **Schulz:** Bei den besprochenen Instradirungsverhandlungen sind die Reichseisenbahnen nur insofern betheiligt gewesen, als die Kündigung verschiedener Verkehre von der Preussischen Staatseisenbahnverwaltung ausgesprochen wurde und demzufolge andere Vereinbarungen zu treffen waren. Die Generaldirection in Strassburg hat, soviel hier bekannt, eine Kündigung ihrerseits nur in einem einzigen Falle eintreten lassen und zwar in Bezug auf den Belgischen Verkehr. Hierzu glaubte sie sich veranlasst, weil die Generaldirection in Karlsruhe die Vereinbarung gekündigt hatte, auf Grund deren die directen Tarife für diesen Verkehr etablirt waren. Diese Kündigung ist aber ohne Effect gewesen, weil die höhere Genehmigung nicht ertheilt wurde; der directe Verkehr ist bestehen geblieben, und sind überhaupt neue Verkehre nicht zur Einführung gelangt, sondern die früheren gekündigten Verkehre wieder eingerichtet worden. Das Verhältniss zu den Süddeutschen Staatsbahnen endlich ist geordnet, es haben Vereinbarungen stattgefunden, welche zur allseitigen Befriedigung, wie ich annehme, die Angelegenheit erledigt haben.

Abg. Freiherr von **Minnigerode** hält es für durchaus kein ungesundes Verhältniss, wenn für eine so kleine Verwaltung, wie die Reichsbahnen sie bieten, durch die natürlichen Verhältnisse im Reich ein Anschluss an eine grosse Verwaltung, wie die Preussische, erreicht wird, und so auch für jene Bahnen der ganze Nutzen einer grossen organisirten Centralstelle, wie sie für die Preussischen Staatsbahnen besteht, nutzbar gemacht werde.

Abg. Freiherr **Nordeck zur Rabenau:** In den Verhandlungen, die hier stattgefunden haben, scheint allgemeine Uebereinstimmung zu herrschen, dass der Art. 42 der Reichsverfassung in Zukunft wieder zur Wahrheit werden soll, der Artikel, der die Bestimmung enthält, dass die Deutschen Eisenbahnen im Interesse des allgemeinen Verkehrs wie ein einheitliches Netz zu verwalten sind. Niemand, und auch die Preussischen Herren Verkehrsminister werden uns im Süden nicht davon überzeugen, dass die Preussische Eisenbahnverwaltung von jeher im Sinne des Art. 42 stattgefunden hat, namentlich kurz nach der Zeit, als die Preussischen Bahnen verstaatlicht worden sind. Man hat den kleinen Staaten und ihren Bahnen damals zeitweise Gewalt angethan, man hat Instradirungen vorgenommen, die gegen die Verfassung und selbst gegen den ausdrücklich auf dem Frachtbrief ausgedrückten Willen der Absender waren. Ich glaube nicht, dass der Herr Minister diesen Zustand gutgeheissen hat, nachdem er zu seiner Kenntniss gekommen ist. Aber das Angeführte sind Thatsachen, die aus dem Leben entnommen und die in den Verhandlungen der Hessischen Kammer belegt worden sind.

Der Gegenstand scheint jetzt soweit geordnet zu sein, dass solche Dinge in Zukunft nicht mehr stattfinden werden und der Art. 42 der Verfassung wieder zu Ehren gekommen ist. Der Herr Commissär hat uns gesagt, das Verhältniss zu den Süddeutschen Bahnen ist jetzt geordnet, und mit dieser Erklärung, glaube ich, können wir uns zur Zeit zufrieden erklären. Sollten wieder Dinge vorkommen, die gegen den Art. 42 oder irgend eine gesetzliche Bestimmung verstossen, dann werden wir auch wieder auf dem Plan sein, um im Reichstag dagegen aufzutreten.

Abg. **Kiefer:** Es ist heute soviel von der Concurrenz der Elsässischen und Badischen Bahnen gesprochen worden, dass Sie gewiss wohl einem Badener gestatten werden, einige Worte hinzuzufügen. Insofern wir hier uns anschliessen an das, was der Herr Abg. Sonnemann vorgetragen hat, sprechen wir von der Vergangenheit. Es ist ganz richtig, und darin muss ich dem Herrn Minister widersprechen, dass das eigentliche Sinken unserer Rente, überhaupt unserer Eisenbahnverhältnisse datirt vom Eintritt der mit entschiedener Rücksichtslosigkeit seiner Zeit gehandhabten Concurrenz der Elsässischen Reichsbahnen. Darüber kann kein Mensch zweifelhaft sein. Es ist vorhin vom Herrn Minister hervorgehoben worden, die Kostspieligkeit einiger Bahnbauten in Baden sei Schuld daran. Es ist Niemandem entgangen, dass der Herr Minister hierbei die Schwarzwaldbahn gemeint hat, und wenn man den Schwarzwald nicht ganz dem grossen Verkehr entziehen will, musste man ihm eben auch den Vorzug einer Bahn zur Verfügung stellen, und dass Gebirgsbahnen theurer sind als solche in den Ebenen, ist klar. Dass hier eine beträchtliche Kostspieligkeit des Baues vorgewaltet hat, darüber kann mit keinem Worte gezweifelt werden. Allein, nichtsdestoweniger könnte man zahlenmässig Belege schaffen dafür, dass die Badische Rente, also namentlich das Haupterforderniss für Verzinsung und Amortisation, wie dieses planmässig angelegt war, vollständig und ausreichend bestand, und dass überhaupt dazu sämmtliche Mittel reichlich gefunden wurden, bis zu dem Eintritt dieser Elsässischen Concurrenz. Dass aber diese Concurrenz sehr rücksichtslos, aber auch, ich will es gern zugeben, — wenn man ein Lob hören will, — mit grossem Geschicke geleitet wurde von Seiten der Reichsbahnverwaltung — das ist uns Badenern, die wir die Sache unter unseren Augen vorgehen sahen, durchaus nie entgangen. Allein es ist heute nicht die Zeit dazu da, um jetzt noch nachträglich verbitternde Rückblicke auf die Vergangenheit zu werfen. Eines ist Thatsache, dass kein Badischer Abgeordneter — mag er einer politischen Richtung angehören, welcher er will — in Zweifel sein kann, dass durch diese schonungslos angelegte und durch das Uebergewicht der Reichsmittel — wir hatten ja nur unsere eigenen Taschen, das Reich hingegen hatte die grosse Tasche, in die auch wir Badener contribuirt hatten, wenn nichts mehr darin war — unwiderstehliche Concurrenz eine Herüberziehung des grossen Verkehrs auf die Elsässischen Bahnen durchgeführt worden ist, welche ganz selbstverständlich die Badische Concurrenz schwer bedrückte. Es ist aber auch von Seiten der Elsässischen Bahnen bekanntlich nicht mit grossem finanziellen Nutzen gearbeitet worden, weil man zu wohlfeil transportirte; allein die grossen Verkehrsmassen hat man allerdings hierdurch hinübergeleitet. Es sind dem Publikum ausserordentlich günstige Bedingungen in allen Beziehungen geboten worden. Das konnten wir nicht nachmachen, weil Niemand hinter uns stand, der zahlte, was uns fehlte, wenn wir in gleichem Sinne und mit der gleichen Frei-

gebigkeit gegen alle diejenigen, die uns ihre Waarenmassen überliessen, die Eisenbahnen geleitet hätten. Allein ich wiederhole: es ist in einem freundlicheren, auch für Baden wohlwollenden Sinne jetzt ein Vertrag zu Stande gekommen, von dem ich glaube, dass er die Initiative zum Ausgleich dieser Verhältnisse bietet und die Klagen allmälig beseitigen wird. Wir wollen vertrauen auf die Zukunft, dass dieses Streben sich bewähren wird, und dass man später vielleicht da und dort in den weiteren Bedingungen sich gegenseitig behilflich sein wird, immer mehr in gerechtem und billigem Masse diese beiden Verwaltungen zu führen, was ein allein naturgemässes Verhältniss ist, angesichts eines Staats wie Elsass-Lothringen und des Deutschen Reichs gegenüber Baden, das seinerseits nie gezögert hat, wenn es sich darum handelte, die gleichen Gesinnungen zu beweisen, seine Pflicht für das Reich zu leisten, ganz und freudig zu leisten.

Staatsminister **Maybach** protestirt gegen die Bemerkung des Abg. Freiherrn Nordeck zur Rabenau. Die Preussische Regierung habe die Hessische Ludwigsbahn vergewaltigt. Eine Vergewaltigung hat nicht stattgefunden. Allerdings hat die Hessische Ludwigsbahn geglaubt, dass ihre Interessen der Preussischen Verwaltung gegenüber, ungeachtet der inzwischen eingetretenen Veränderung in gleicher Stärke und in gleichem Masse wie früher zu berücksichtigen seien. Darauf kann ich mich aber nicht einlassen. Der Art. 42 der Reichsverfassung, der von dem Herrn Abgeordneten angezogen wurde, wird gewiss von der Reichseisenbahnverwaltung mit vollständiger Gewissenhaftigkeit beachtet. Allein dieser Art. 42 wird von den Privatbahnen, für die der Freiherr Nordeck zur Rabenau eingetreten ist, häufig ins Gefecht geführt, wenn solches ihnen passt, aber er wird ignorirt, wenn solches ihnen vortheilhafter ist. Ich könnte dafür Beispiele anführen. Dann hat der Herr Abg. Kiefer von einer rücksichtslosen Concurrenz der Reichseisenbahnen gegen die Badischen Staatsbahnen gesprochen, er hat erklärt, dass die Reichseisenbahnen aus der grossen Tasche des Reiches wirthschaften. Ich möchte doch wünschen, dass man nicht in solchen allgemeinen Bemerkungen die Verwaltung kritisirt, sondern dass man specielle Fälle angebe. Ich glaube, wir würden dann viel eher uns verständigen über das Mass der Berechtigung solcher Angriffe. Dann würde sich ergeben, aus welchen Gründen die Concurrenz eine berechtigte gewesen ist, und ich glaube, dass gerade das Misskennen der Berechtigung dieser Concurrenz wesentlich dazu geführt hat, auf der einen Seite Ansprüche zu erwecken, die auf der anderen unmöglich anerkannt werden konnten. Ich theile aber mit ihm die Hoffnung, dass das neuerdings angebahnte Verhältniss, welches auf einer richtigen Abwägung der beiderseitigen Interessen und Rechte basirt, für die Zukunft derartigen missliebigen Recriminationen uns nicht weiter aussetzt.

Nur zu Tit. 8 erfolgte noch eine kurze Discussion.

Abg. Freiherr **von Minnigerode**: Bei diesem Titel, welcher die Summe der Kosten der Züge auswirft, kann ich es nicht unterlassen, auf einen Gegenstand zurückzukommen, welcher schon wiederholt im Hause angeregt worden ist. Es ist kein Zweifel, dass die Kosten der Züge in erster Linie mit auf das finanzielle Ergebniss des ganzen Unternehmens zurückwirken, und wenn wir auch in diesem Etat einen Mehrüberschuss im Vergleich zum Vorjahre von 673 000 *M.* zu verzeichnen haben, so ist trotzdem mit Rücksicht auf die immerhin mässige Verzinsung des ganzen Anlagecapitals der Wunsch berechtigt, zu noch günstigeren Abschlüssen zu gelangen. Da drängt sich uns unwillkürlich auf Grund der Erfahrung, die wir in letzter Zeit in Süd- und Norddeutschland gemacht haben durch Gestaltung einfacherer Betriebsarten die Frage auf, ob es nicht möglich wäre, in umfangreicherem Masse auch auf den Linien in Elsass-Lothringen ein Gleiches ins Leben zu rufen. Mir liegt im Einzelnen zur Information nur die Eisenbahnkarte von Deutschland, die Beilage zum Kursbuch der Deutschen Reichspostverwaltung, vor, und es ist aus derselben zu entnehmen, dass einzelne Linien dem Anschein nach einem einfacheren Betrieb bereits unterliegen. In welchem Umfang aber das zur Zeit schon besteht und in welchem Umfang es intendirt ist, entzieht sich auf Grund der mir bekannten Thatsachen der Beurtheilung. Wenn man nun erwägt, dass Elsass-Lothringen eine grosse Anzahl Zweigbahnen aufweist, wenn man andererseits daneben erwägt, wie zum Beispiel neben der Hauptstrecke Weissenburg-Strassburg unmittelbar am Rhein eine andere Linie Lauterburg-Strassburg läuft, die entschieden nur berufen ist, einem nebensächlichen Verkehr zu dienen, so ergiebt sich aus diesen Thatsachen, dass eine derartige Anregung doppelt gerechtfertigt erscheint. Es versteht sich von selbst, — ich brauche das nicht weiter hervorzuheben, — dass sie nur in der Weise verstanden werden kann, dass die berechtigten Localinteressen so nicht einseitig geschädigt würden; ich habe aber doch nicht unterlassen können, auf Grund der Erfahrungen, wie sie bereits aus Nord- und Süddeutschland vorliegen und mit Rücksicht darauf, dass das Gesammtergebniss der Reichseisenbahnverwaltung in unserem Reichsetat nicht unwesentlich mitspricht und denselben wesentlich influenzirt, diesen Gegenstand auch heute wiederum zur Sprache zu bringen.

Commissarius des Bundesraths Kaiserlicher Geheimer Oberregierungsrath **Kinel**: Die Einführung des secundären Betriebes auf den Elsass-Lothringischen Bahnen hat stattgefunden nach Erlass der Bahnordnung für Eisenbahnen von untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878, zunächst auf fünf Eisenbahnlinien. Diese Betriebsweise ist im vorigen Jahr auf drei weitere Bahnen ausgedehnt worden, so dass zur Zeit 101 bis 102 km secundär betrieben werden. Es wird noch eine weitere Ausdehnung zunächst auf Bahnstrecken von etwa 60 km Länge beabsichtigt, so dass in einiger Zeit der siebente bis achte Theil des Elsass-Lothringischen Bahnnetzes im Secundärbetrieb sich befinden wird. Ich möchte mir hierbei erlauben, darauf aufmerksam zu machen, dass diese letzteren Bahnstrecken ausgebaut sind und für den vollen Betrieb einen nicht unerheblichen Verkehr zu bewältigen haben. Sie schliessen zum Theil an die Hauptbahnen in Orten von keiner besonderen Bedeutung an. Es wird deshalb die Ueberleitung des Verkehrs nach beiden Richtungen der Hauptbahnen erforderlich, dies bedingt bei der Construction des Fahrplans die Herstellung zahlreicher Zuganschlüsse. Der eigentliche technische Unterschied zwischen dem secundären und dem primären Bahnbetrieb beruht aber auf der Annahme geringerer Fahrgeschwindigkeiten im ersteren Fall. Hieraus resultiren gewisse Vortheile, — insbesondere ist die Abnutzung der Bahn eine geringere — aber es entsteht auch der Nachtheil, dass die Ausnutzung des Betriebsmaterials und des Zugpersonals eine geringere wird, und dass deshalb, um die gleiche Anzahl von Zuganschlüssen, welche früher bestanden hatte, nach beiden Richtungen an die Hauptbahnen zu finden, man bei Verminderung der Fahrgeschwindigkeit eine grössere Anzahl von Betriebsmitteln verwenden muss. Diese Verhältnisse gewinnen gerade für die Nebenbahnen in Elsass-Lothringen mit ihrem ausgedehnten Geschäftsverkehr besondere Bedeutung. Einfacher gestaltet sich dagegen der Fahrplan einer Secundärbahn, wenn der Anschlusspunkt derselben an die Hauptbahn eine Kreisstadt, eine Provinzialhauptstadt, überhaupt ein Mittelpunkt des Verkehrs ist, oder wenn der Uebergangsverkehr von der Nebenbahn nach der Hauptbahn sich vorzugsweise in einer Richtung und nicht in beiden Richtungen der letzteren bewegt.

Abg. **Rickert** fragt, ob es vielleicht möglich sei, das finanzielle Ergebniss des Unterschiedes zwischen den Betriebskosten des Vollbahn- und des Secundärbahnbetriebes ziffermässig vielleicht bis zur dritten Lesung zu geben. Der Vertreter des Reichseisenbahnamts sagte, dass etwa der siebente bis achte Theil der gesammten Betriebslänge im secundären Betrieb gehalten wird. „Es müsste sich doch herausrechnen lassen, wie viel die finanzielle Ersparniss beim Secundärbahnbetrieb ist. Aus den Erfahrungen, die wir in Preussen gemacht, wenigstens nach den Mittheilungen der Königlich Preussischen Staatsregierung, ist die Ersparniss allerdings keine unerhebliche und es wäre wichtig, dass die Reichseisenbahnverwaltung auf dem bisherigen Wege weiter geht und vielleicht noch eine grössere Strecke in Aussicht nimmt, um sie mit dem Secundärbahnbetrieb zu versehen. Ich habe nach den Aeusserungen des Vertreters des Reichseisenbahnamts den Eindruck gewonnen, als ob die Herren heute nicht mehr das Gewicht auf den Secundärbetrieb legen, wie sie es früher gethan haben".

Geheimer Oberregierungsrath **Kinel**: „Die letzte Bemerkung des Herrn Vorredners beruht auf einem Irrthum. Es besteht nach wie vor das Bestreben, den Secundärbetrieb soweit wie möglich auszudehnen. Ich habe nur hervorgehoben, dass die günstigen finanziellen Resultate, die durch den Secundärbetrieb erzielt werden können, nicht sofort zur Erscheinung kommen, da sie hauptsächlich beruhen in den geringeren Kosten der Erneuerung des Bahnbetriebes und die Ersparnisse an Erneuerungskosten erst in späterer Zeit zur Geltung kommen. Wir haben den secundären Betrieb erst vor zwei Jahren eingeführt. Die Ersparniss an Bewachungskosten ist immer im Etat dadurch zum Ausdruck gekommen, dass von Jahr zu Jahr neue Bahnen ohne Vermehrung des Bahnpersonals in Betrieb gesetzt worden sind.

Zur sicheren Beurtheilung der finanziellen Ergebnisse ist die seit Einführung des secundären Betriebes verflossene Zeit zu kurz. Allerdings ist seit Einführung des Secundärbetriebs auf einzelnen Bahnstrecken — mit einer einzigen Ausnahme — eine Abminderung der Betriebszuschüsse — auf den in Rede stehenden Bahnlinien werden ja Betriebszuschüsse gezahlt — eingetreten. Aber auch auf den anderen noch im Hauptbetriebe befindlichen Bahnlinien haben sich die Betriebsausgaben vermindert. Man kann deshalb noch nicht positiv feststellen: wie gross ist die Ersparniss veranlasst durch Einführung des Secundärbetriebes, und wie gross ist die Ersparniss in Folge der von Jahr zu Jahr sorgfältigeren und sparsameren Einrichtungen des Betriebes. Dieser Umstand behindert die präcise Beantwortung der Frage, die der Herr Abgeordnete gestellt hat".

Schliesslich bemerken wir noch, dass sämmtliche Positionen des Etats, betreffend die Reichseisenbahnen vom Reichstag genehmigt wurden.

Zur Interpellation über die Localbahnfrage.

Nach Inhalt des stenographischen Sitzungsberichts vom 3. März 1881.

Abg. **Rickert:** M. H. In ganz Deutschland ist man gegenwärtig und namentlich in den Kreisen der landwirthschaftlichen Bevölkerung sowie überhaupt der erwerbsthätigen Kreise der Meinung, dass ein dringendes Bedürfniss zur Ausdehnung unseres Eisenbahnnetzes, und zwar nicht der grossen Routen, sondern der Localbahnen, vorhanden sei. Trotzdem dass Regierungen und Volksvertretungen in allen Deutschen Staaten das anerkannt, trotzdem dass es allgemein die Ueberzeugung ist, dass die Bundesregierungen, im speciellen das Reichseisenbahnamt, die Verpflichtung haben, jede mögliche Erleichterung baldigst herbeizuführen in Bezug auf den Bau dieser Bahnen, hören wir immer noch nichts, dass diese Forderung in Erfüllung gegangen ist, dass die Vereinbarung mit der Militär- und Postverwaltung, welche uns die gewünschte Erleichterung in Bezug auf den Bau der Localbahnen bringen soll, perfect geworden ist. Ich habe mir erlaubt, im vorigen Jahre die Anfrage zu stellen, wie es mit dieser Angelegenheit stehe. Der Herr Präsident des Reichseisenbahnamts hat damals die Güte gehabt, mir zu sagen, die Verhandlungen wären im besten Gange und er hoffe in der nächsten Zeit über den Abschluss der Verhandlungen etwas sagen zu können. Ich habe aber noch nicht gehört, dass diese Verhandlungen zum Abschluss gebracht seien. Ich möchte mir daher die Frage erlauben, wie weit es damit steht, und ob irgend etwas im Wege liegt, dass uns die Entwürfe der Vereinbarungen, welche von Seiten des Reichseisenbahnamts an die betreffenden Ressorts gegangen sind, mitgetheilt werden; vielleicht zwischen der zweiten und dritten Lesung. Ich glaube, das Reichseisenbahnamt würde in jeder Weise die beste und kräftigste Stütze an dem Reichstage finden, gerade so wie in dieser Beziehung auch die Vertretungen der Einzelstaaten bereit sein würden, die Bestrebungen des Reichseisenbahnamts zu unterstützen. Wir wissen aber leider gar nicht, in welcher Richtung hier das Interesse des Localbahnbaues vom Reichseisenbahnamte vertreten wird.

M. H., die Militärverwaltung hat in allen anderen Ländern und auch bei uns in Deutschland mit der ihr eigenthümlichen Bestimmtheit und Standhaftigkeit einen besonderen Standpunkt vertreten; aber wie wir überzeugt sind, geht sie in ihren Forderungen etwas zu weit. Man kann in der That nicht, wenn nur die Aussicht auf einen in einem Decennium vielleicht einmal eintretenden Krieg vorhanden ist, der da erforderlich machen könnte, die Truppen in gewissen Landestheilen schnell fortzubringen, — auf diese Möglichkeit hin kann man doch nicht dem Eisenbahnverkehr bei dem Bau solcher Localbahnen Opfer auferlegen, welche das finanzielle Interesse der Bevölkerung schädigen. M. H., die Last, welche uns die militärische Rüstung auferlegt, ist ohnehin schon eine gewaltige, und ich glaube, auch die Militärverwaltung hat das grösste Interesse daran, die wirthschaftliche Leistungsfähigkeit des Landes möglichst zu erhöhen, möglichst zu kräftigen. Wenn es nun aber eine unbestrittene Wahrheit ist, dass der Localbahnbau einer der besten Factoren ist, um diese wirthschaftliche Leistungsfähigkeit, namentlich die landwirthschaftliche Leistungsfähigkeit zu erhöhen, so meine ich, es wäre auch eine Verpflichtung der Militärverwaltung, dass sie sich den Forderungen der Gegenwart füge und die schweren Bedingungen, die sie bisher dem Localbahnbau gestellt hat, fallen lasse.

Weiter mit der Post. Die Post liefert von Jahr zu Jahr einen erfreulichen und höheren Ueberschuss. Da können wir doch auch an die Postverwaltung die Anforderung stellen, dass sie darauf verzichte, sich durch die Localbahnen grosse Vortheile im Interesse ihres Abschlusses zuwenden zu lassen. Wir können verlangen, dass die Localbahnen, zumal wenn Gemeinden oder Communalverbände dabei betheiligt sind, nun auch eine entsprechende Entschädigung für die Beförderung der Postsachen von der Postverwaltung erhalten.

Obgleich ich noch manches hierüber zu sagen hätte und namentlich auch eine Frage zu richten hätte in Bezug auf die Stellung des Reichseisenbahnamts zur Schmalspur, welche leider bei uns in Preussen von dem Preussischen Handelsministerium immer noch als ein Paria betrachtet wird, der nicht ebenbürtig ist und nur ganz ausnahmsweise gestattet werden darf, während erfreulicherweise die Königlich Sächsische Regierung selbst in den Gegenden, wo der Verkehr es zulässt, schmalspurige Bahnen baut, — ich will, wie gesagt, diese Fragen nicht berühren, möchte aber an den Herrn Präsidenten des Reichseisenbahnamts die Bitte richten, uns klar zu sagen, wie weit denn jetzt die Verhandlungen mit den genannten Ressorts stehen und ob es nicht möglich wäre, uns die Entwürfe mitzutheilen, welche das Eisenbahnamt den anderen Ressorts zugeschickt hat, um wenigstens zu erkennen, ob unsererseits nicht etwas gethan werden könne, um, wie ich gar nicht zweifle, das durchaus anerkennenswerthe Bestreben des Reichseisenbahnamts im Interesse des Localbahnbaues kräftig zu unterstützen.

Bevollmächtigter zum Bundesrath für das Königreich Preussen Kaiserlicher Geheimer Oberregierungsrath **Körte:** M. H., ich muss mir erlauben, den Ausführungen des Herrn Vorredners einige allgemeine Bemerkungen entgegenzustellen. Derselbe scheint von der Befürchtung auszugehen, dass das Localbahnwesen im Reich nicht die seiner Bedeutung entsprechende Würdigung und Unterstützung finde. Das ist unbegründet und wird nicht nur durch die Behandlung, welche die einzelnen Unternehmungen erfahren haben, sondern auch durch die allgemeinen reglementarischen Vorschriften widerlegt, welche vom Bundesrath erlassen sind. Bei Beurtheilung der letzteren wird allerdings nicht übersehen werden dürfen, dass gerade im Localbahnwesen das Gebiet der einheitlichen Regelung ein beschränkteres ist und dass die Erledigung wichtiger Fragen der Beurtheilung im concreten Falle vorbehalten bleiben muss Dieselbe Auffassung ist ebenso in der zahlreichen Literatur über das Localbahnwesen überwiegend als schliessliche Sentenz zum Ausdruck gekommen, wie sie meines Wissens in anderweiten parlamentarischen Verhandlungen Anerkennung und da, wo codificirte Gesetze über die Localbahnen bestehen, Bestätigung gefunden hat. Ich meine, dass die Verhältnisse, denen bei Anlage von Localbahnen eine massgebende Bedeutung beizumessen ist, zu verschiedenartig nuancirt sind, als dass sich schablonenartige Normen nach allen Richtungen hin aufstellen liessen. Soweit es irgend angänglich gewesen ist, sind in der von dem Bundesrath beschlossenen Ordnung für Bahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878 für den Bau, die Ausrüstung und den Betrieb wesentliche generelle Erleichterungen festgestellt worden, und es ist daneben noch der allgemeine Vorbehalt darin aufgenommen, dass in Rücksicht auf besondere Verhältnisse einer einzelnen Unternehmung die Landesregierung in Uebereinstimmung mit dem Reichseisenbahnamt noch Abweichungen von den Vorschriften in bezeichneter Ordnung und dem Betriebsreglement zu gestatten, berechtigt ist. Ich glaube, dass dieser Schritt vorwärts zu Gunsten der Localbahnen nicht überall ausreichende Würdiguug gefunden hat. Sodann ist noch speciell der Regelung der Verpflichtungen der Localbahnen gegenüber der Post-, Militär- und Telegraphenverwaltung gedacht worden. Was die Postverwaltung betrifft, so bestimmt der § 9 des Postgesetzes vom 20. December 1875:

> Der Reichskanzler ist ermächtigt, für Eisenbahnen mit schmalerer als der Normalspur, und für Eisenbahnen, bei welchen wegen ihrer untergeordneten Bedeutung das Bahnpolizeireglement für die Eisenbahnen Deutschlands nicht für anwendbar erachtet ist, die vorstehenden Verpflichtungen für die Zwecke des Postdienstes zu ermässigen oder ganz zu erlassen.

Bekanntlich ist schon im Jahre 1879 von dem Herrn Reichskanzler auf Grund der hierin ertheilten Ermächtigung ein Regulativ über die Verpflichtungen der Bahnen untergeordneter Bedeutung gegenüber der Postverwaltung erlassen und habe ich schon früher darauf hinzuweisen die Ehre gehabt, dass diesem Regulativ das Princip der Erstattung der Selbstkosten zu Grunde liegt, ohne dass weitergehende Vergünstigungen allgemein auszu schliessen wären.

Ich sollte glauben, dass diese Bestimmungen deutlich genug das Bestreben zu erkennen geben, die Localbahnen möglichst zu fördern und zu erleichtern.

Was das Verhältniss zur Telegraphen- und Militärverwaltung betrifft, so bin ich — und theile ich hierbei das vom Herrn Vorredner ausgesprochene Bedauern, schon früher Gesagtes wiederholen zu müssen — auch heute allerdings nicht in der Lage, auf ein fertiges Reglement Bezug nehmen zu können. Die Verhandlungen sind aber in beiden Beziehungen gefördert und dem Abschluss nahe gebracht. Dass der Abschluss bisher noch nicht hat erfolgen können, ist wesentlich darauf zurückzuführen, dass sachgemäss erst die Verpflichtungen der Hauptbahnen in den vorgedachten Beziehungen geregelt werden müssen, ehe darüber befunden werden kann, welche Erleichterungen — in Abweichung hiervon — speciell für die Bahnen von untergeordneter Bedeutung bewilligt werden können.

Abg. Freiherr **Nordeck zur Rabenau:** Wir haben gehört, und ich erkenne es als richtig an, dass die Bestrebungen für Einführung der Localbahnen in ausgedehntem Masse im Reich herantreten und dass, wenn wir mit diesen Bestrebungen vorankommen könnten, das im öffentlichen Interesse wäre. In Frankreich sind die Localbahnen weiter vorgerückt als bei uns, wir sehen, dass in Oesterreich die Localbahnen weiter vorgerückt sind als bei uns. Es muss doch endlich auch bei uns in dieser Richtung vorangehen! Die Nothwendigkeit ist überall anerkannt, das haben wir gesehen und gehört in allen Staaten, Kammern etc. Aber die Sache geht nicht voran, mit der Schnelle voran, wie es ihre Bedeutung erfordert.

Ich möchte den Wunsch ausdrücken, dass das Reichseisenbahnamt auch das in die Hand nimmt, und erkenne vollständig an, dass die Competenz und der Punkt, bis wohin das Reichseisenbahnamt verfassungsmässig gehen kann, etwas sehr Delicates und dehnbar ist; ich erkenne es vollständig an, dass es mitunter unangenehm berühren kann, wenn das Reichseisenbahnamt etwas thut, was gewisse Zirkel stört, — aber ich möchte dringend bitten, nur ein Mal in dieser Sache voran zu gehen. Auch die Unterstützung des Reichs wird hinter Ihnen stehen, und wenn es nothwendig ist, wird der Reichstag dafür sorgen, dass die Angelegenheit nicht versumpft.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Wien, 7. März 1881. (Beamtenverstaatlichung. Präliminarienverfassung. Galizische Transversalbahn. Schienencartell und Bedingnissheft. Czegled-Szolnok und Raab-Neuszöny. Schwebende Schuld. Conférence à quatre. Coupontext. Dux-Bodenbach und Prag-Dux. Fiume und Triest. Tarif begünstigungen. Locomotivfabrik-Generalversammlung. Club und Sanatorium. Börsennotiz.)

Die Verstaatlichung der Eisenbahnbeamten sollte eine Consequenz der Verstaatlichungsaction sein. Seit 1. Januar d. J. wird der Betrieb der Elisabeth Westbahn auf Rechnung der Staatsverwaltung geführt; vom Staate ist laut dem gegenwärtig der Genehmigung des Reichsrathes vorliegenden Uebereinkommen das gesammte Dienstpersonal dieser Bahn unter Wahrung aller erworbenen Rechte übernommen worden. Es handelt sich um mehr als 2100 angestellte Personen (ohne Tagelöhner) und ihre Familien; diese Angestellten sind aber ebensowenig Staatsbeamte, als die bei den anderen dem Staate gehörigen oder von ihm sequestrirten Bahnen bediensteten Personen, deren Zahl auf 1600 angegeben werden kann. Durch den weiteren Fortschritt der Verstaatlichung wird sich die gegenwärtige Gesammtzahl von 3700 solcher staatlichen Bahnbediensteten immer mehr vergrössern. Die „Oesterreichische Beamtenzeitung" plaidirt nun energisch dafür, dass ihnen der Charakter von Staatsbeamten verliehen werde, wozu schon bei den Dalmatiner Bahnen der Anfang gemacht wurde. In jedem Falle sollte die Stabilität der Anstellung eingeführt und die willkürlichen Kündigungen der Bahnbediensteten aufgehoben werden. Sie wirken nicht minder für das allgemeine Wohl und gewiss mit weit grösserer Gefährdung ihres Lebens und ihrer Gesundheit als die wirklichen Staatsbeamten; es sollte ihnen daher auch dieser Titel verliehen werden, wodurch der Eisenbahndienst nur gewinnen kann.

Ueber die Verfassung der Präliminarien bezüglich der im Staatsvoranschlage anzusprechenden Garantiezuschüsse hat der Oesterreichische Handelsminister folgenden Erlass an die Verwaltungen sämmtlicher garantirten Eisenbahnen gerichtet: Nachdem bei Aufstellung der von den garantirten Eisenbahnen alljährlich zu erstattenden Voranschläge über die für das nächste Budgetjahr in Aussicht zu nehmenden Garantiezuschüsse ein verschiedenartiger Vorgang beobachtet wird, bin ich im Einvernehmen mit dem K. K. Finanzministerium veranlasst, die Verwaltung einzuladen, in Hinkunft diese Voranschläge zur Erzielung der so wünschenswerthen Uebersichtlichkeit in der nachstehend bezeichneten Weise in Vorlage zu bringen. Zum Zwecke der Darstellung des anzusprechenden Erfordernisses ist eine Präliminarbetriebsrechnung schematisch aufzustellen, welche die voraussichtlichen Einnahmen und Ausgaben für das Präliminarjahr nach den Capiteln und Artikeln des Contirungsschemas unter gleichzeitiger Anführung der betreffenden Ziffern der letztabgeschlossenen Betriebsrechnung und der wahrscheinlichen Ergebnisse des laufenden Jahres zu enthalten hat. Im Abschlusse dieser Rechnung sind die Einnahmen und die Ausgaben, letztere nach den vier Dienstzweigen und den besonderen Auslagen summirt, zu recapituliren, der Betriebsreinertrag zu bilden und eventuell auf die Valuta des garantirten Reinertrages unter Angabe des präliminirten Agios umzurechnen. Die in den einzelnen Einnahmen- und Ausgabenpositionen für das Präliminarjahr gegen das letztabgeschlossene Betriebsjahr sich ergebenden Differenzen sind in einer beizugebenden Erläuterung in bündiger, doch zureichender Weise zu begründen. Gesellschaften, welchen ein fixer Reinertrag garantirt ist, haben dann im Vorlageberichte aus der bezüglichen Ziffer und dem aus dem Abschlusse der Präliminarbetriebsrechnung sich ergebenden factischen Reinertrage den erforderlichen Zuschuss abzuleiten. Wenn aber der garantirte Reinertrag veränderlich ist, so hat die Darstellung desselben auf einer besonderen Beilage in der durch die Protocolle der Garantierechnungscommission vorgezeichneten Weise für das Präliminarjahr zu geschehen. Hierbei ist das in die Garantie einzubeziehende Jahrescapital unter Bedachtnahme auf den bereits abgerechneten und den weiterhin abzuschätzenden Bauaufwand und eventuell unter Berücksichtigung nachträglicher Titresemissionen mit aller die Ueberprüfung erleichternder Detaillirung auszumitteln. Der Termin für die Vorlage der Präliminarien wird der Verwaltung jedesmal rechtzeitig bekanntgegeben werden.

Zur Galizischen Transversalbahn nehmen nun auch die Ungarischen Blätter Stellung. Gegen die Ausführungen des „Pester Lloyd", welcher die Lostrennung des Ungarischen Theiles der Ungarisch-Galizischen Eisenbahn und die Weiterführung der Ungarischen Nordostbahn ab Marmaros Szigeth-Suczawa der Erwägung anheimgiebt, tritt das Magyarische Fachblatt auf. Die Trennung einer gemeinsamen Bahn würde die der übrigen nach sich ziehen; das sei doch sehr bedenklich und mit Recht wurde der frühere Oesterreichische Handelsminister wegen einer solchen Anregung betreffs der vorgenannten Bahn von den Wiener Blättern stark angegriffen; die Institution der gemeinsamen Bahnen dürfe nicht so leichthin gelockert werden; sie dienen dem Interesse beider Reichshälften und man dürfe nicht eigensüchtig nachrechnen, welche derselben mehr oder weniger durch eine oder die andere dieser Bahnen gewinne. Kommt die Transversalbahn mit der Verbindung bis Czacza an die Kaschau-Oderberger Bahn wirklich zu Stande und wird später die Waagthalbahn von Trencsin nach Sillein hergestellt, so erhält Ungarn auf kürzestem Wege die richtige Durchzugslinie nach Wien. Darnach soll es mit beiden Händen greifen und Szigeth-Suczawa fallen lassen, dafür aber der Marosvásárhely-Rumänischen Bahn alle Sympathien zuwenden. Die Ungarisch-Galizische Bahn mit ihrer thatsächlich bestehenden und in steter Fortentwickelung begriffenen Budapester und Adriatischen Durchzugsrichtung soll nicht auseinandergerissen werden.

Dem Cartell der Oesterreichischen Schienenfabrikanten wurde vom Oesterreichischen Handelsminister die von der Elisabeth Westbahn ausgeschriebene Lieferung von 15000 t Schienen zugewendet, nachdem diese Bahn mit Vorwissen der Regierungsorgane bereits eine andere Abmachung getroffen hatte. Je nach der protectionistischen oder freihändlerischen Richtung der Blätter, erhält der Handelsminister für dieses Eingreifen Lob oder Tadel. Derselbe versprach übrigens den dankenden Delegirten der Schienenfabrikanten, dass die Arbeiten der Enquête über den eisernen Oberbau und das Schienenbedingnissheft bald beendet und hierauf ein Normalbedingnissheft für Schienen vom Handelsministerium wird herausgegeben werden, welches den Differenzen sowohl zwischen den Producenten und Consumenten von Schienen als zwischen den Eisenbahn- und Eisenhütteningenieuren bezüglich der Schienenherstellung und wissenschaftlichen Auffassung hierüber ein Ende machen soll.

Die Theilstrecke Czegled-Szolnok wurde bekanntlich von der Oesterreichischen Staatseisenbahn im Jahre 1857 mittelst staatlicher Genehmigung an die Theisseisenbahngesellschaft verkauft, jedoch unter der Bedingung, dass die Theissbahn keine ihrer Stationen durch eine Eisenbahnlinie mit Budapest verbinde. Die Theisseisenbahngesellschaft hat auch diesen Vertrag getreulich eingehalten. Obwohl schon durch die Ungarische Staatsbahnlinie Budapest-Miskolcz thatsächlich der Vertrag umgangen wurde, so hat doch die Theissbahn alle ihre Güter, sofern nicht die Routenvorschrift der Partei es unmöglich machte, der Oesterreichischen Staatsbahn, die für und über Budapest bestimmt waren, zugeführt. Durch die Vereinigung der Theissbahn mit der Ungarischen Staatsbahn wäre die Oesterreichische Staatsbahn vollberechtigt, den Rückkauf der 30 km langen Linie Czegled-Szolnok zu verlangen, insbesondere auch deshalb, weil die Ungarische Staatsbahn den Ausbau der Linie Ujszasz-Rakos ausführen wird, wodurch der Linie Czegled-Budapest eine empfindliche Concurrenz entsteht. Die Staatsbahn könnte sohin den Rückkauf dieser Linie um den Werth von 1100000 fl. fordern, die für sie, da Szolnok ein Centralpunkt von Land- und Wasserverkehrsstrassen ist, von Wichtigkeit wäre; die Oesterreichische Staatsbahn soll einem Gerüchte zufolge jedoch der Ungarischen Regierung die Theilstrecke Raab-Neuszöny von 38 km Länge als Tauschobject für die Linie Czegled-Szolnok angetragen haben. Die Ungarische Regierung strebt bekanntlich den Bau der Linie Raab-Ofen an; geht sie auf den Tausch ein, so hätte jene Linie nur 86 km Bauvollendung nöthig, wodurch die Baukosten um mehrere Millionen Gulden vermindert würden.

Die Rudolfbahn hat mit einer schwebenden Schuld zu kämpfen. Dieselbe besteht nach einer der Regierung bereits 1879 überreichten Eingabe aus einer Bauüberschreitung bei den Linien Tarvis-Laibach und Hieflau-Eisenerz im ungefähren Betrage von 630000 fl., aus Coupondifferenzen, welche durch die mehrjährige Einlösung der Obligationszinsen in Gold resultiren und etwa 460000 fl. betragen, aus Geldbeschaffungskosten in der beiläufigen Summe von 330000 fl., aus kleineren Posten und aus den inzwischen erwachsenen Zinsen und Spesen der schwebenden Schuld selbst. Die Gesammtsumme wurde mit 1870000 fl. beziffert, und nur für jenen äussersten Fall, dass die Regierung sich veranlasst sehen sollte, keine einzige der von der Rudolfbahn gestellten Forderungen anzuerkennen, wurde die Couponkürzung als Nothwendigkeit dargestellt. Bisher haben die von der Rudolfbahn unternommenen Schritte kein Resultat ergeben, und wurde immer noch auf die Erledigung gewartet. Dessenungeachtet ist die Nachricht verbreitet worden, dass der Coupon durch 4 Jahre um 2 fl. gekürzt werden soll, was einen rapiden Courssturz der Rudolfbahn zur Folge habe. Nachdem bei deren bevorstehenden Verstaatlichung ohnehin diese schwebende Schuld zur Sprache kommen muss, so ist es unbegreiflich, von welcher Seite diese tief bedauerliche obzwar allseitig desavouirte Nachricht und somit die abermalige Schädigung des Eisenbahncredits ausgegangen ist.

Der ersten Sitzung der Conférence à quatre legte Sectionschef v. Kallay, nachdem er die erschienenen Delegirten der Pforte, Serbiens und Bulgariens begrüsst hatte, den von der gemeinsamen Regierung ausgearbeiteten Entwurf einer Convention über den im Berliner Vertrag bedungenen Anschluss und Betrieb der Orientalischen Eisenbahnen vor, mit der Bitte, dass derselbe als Basis

der Verhandlungen angenommen werden möge. Die Delegirten nahmen den Entwurf mit dem Bemerken entgegen, dass sie sich das Studium desselben vorbehalten müssten. In der heutigen zweiten Conferenz überreichten der Türkische und Bulgarische Vertreter Memoires über den diesbezüglichen Standpunkt ihrer respectiven Regierungen; letzterer fragte nach den Eisenbahnverpflichtungen Bulgariens.

Gestützt auf die Entscheidung des Obersten Gerichtshofes in dem Falle der Franz-Josefbahn, halten sich nun mehrere Bahnen für berechtigt, den Text der Coupons in den Bögen, welche zu den Prioritätsobligationen neu auszufolgen sind, zu ändern und die neuen Coupons mit jenem Texte auszugeben, welchen die Franz-Josefbahn für ihre Prioritätencoupons gewählt hatte. Diese Aenderung ist nothwendig, weil die Wiederaufnahme der früheren Textirung in Processfällen den Einwand nicht gestatten würde, dass die Bedeutung der Thalerwährung und der Süddeutschen Währung jetzt eine andere sei, als zur Zeit des Vertragsabschlusses. Im Texte der Coupons wird die Zahlung von 5 fl. in Silber versprochen und im Auslande das Aequivalent in Reichsmark geboten, da eben die Thalerwährung rechtlich und factisch nicht mehr besteht.

Die Dux-Bodenbacher Bahn übernimmt den Betrieb der Prag-Duxer Bahn nach einer von der „N. Fr. P." mitgetheilten Vereinbarung auf 20 Jahre gegen dreijährige Kündigung und hat dafür vor Allem einen Minimalertrag zu garantiren, welcher zur Zahlung von 3 pCt. Zinsen in Gold und der Pariausloosung der Prioritäten in Gold, sowie zur gleichen Verzinsung und Ausloosung der für die schwebenden Schulden der Prag-Duxer Eisenbahn an den Staat und die Firma Ringhoffer zu begebenden, gleichen Rang mit den beiden anderen Prioritätsanlehen geniessenden Prioritätsanleihe ausreichen würde. Hierdurch würde die bisher den Prioritätsanlehen eisenbahnbücherlich vorangehende Forderung der Staatsverwaltung zur Löschung gelangen. Die Prioritätsgläubiger sollen für die seit 1. Januar 1875 rückständigen Zinsen durch Secondeactien entschädigt werden, und die Actien Lit. A reduciren ihren Zinsenanspruch auf 3 pCt. Die Dux-Bodenbacher Bahn wird eine separate Betriebsrechnung für die Linie Prag-Dux führen, und nachdem die vorbezeichnete Garantiesumme auf einem Bruttoertrage von 1 200 000 fl. basirt, soll jeder weitere Bruttoertrag nach einem scalamässigen Procentsatz zwischen der Dux-Bodenbacher und der Prag-Duxer Bahn getheilt werden. Der also resultirende Antheil der Prag-Duxer Bahn wird als Dividende zuerst an die Actien Lit. A bis zur Höhe von 3 pCt., dann an die Actien Lit. B bis zur gleichen Höhe vertheilt, das Plus erhalten beide Actiengattungen im gleichmässigen Verhältnisse. Nach diesem Plane werden die Prioritäten bereits vom 1. Juli 1881 an mit 3 pCt. in Gold verzinst werden können. Die Frage des Ausbaues der Strecke Klostergrab-Mulde bliebe unberührt und die diesfälligen Verhandlungen werden intact erhalten. Im Falle des Ausbaues wäre die Dux-Bodenbacher Bahn zur Betriebsübernahme dieser Strecke bereit, zu welchem Zwecke erst ein eigener Vertrag vereinbart werden müsste. Der Curator hat sich vorbehalten, diesen Anträgen gegenüber Stellung zu nehmen. Die Vertrauensmanner der Obligationäre der Prag-Duxer Bahn haben dieselben bereits in Berathung gezogen und sich dahin geeinigt, es seien diese Anträge einer demnächst einzuberufenden Vollversammlung der Prioritätenbesitzer als annehmbar vorzuschlagen.

Die so glänzend rehabilirte Dux-Bodenbacher Eisenbahn erzielte im Jahre 1880 gegen das Vorjahr eine Mehreinnahme von 130 000 fl., indem sich der Ueberschuss aus dem Jahre 1880 mit Berücksichtigung der gemachten Ersparungen auf rund 1 200 000 fl. stellen dürfte. — Nach Verwendung der zur Verzinsung und Amortisation der Prioritätenschuld erforderlichen 700 000 fl. erübrigen 500 000 fl. für die Actionäre, was die Vertheilung einer Dividende von 16 fl. pro Actie gestatten würde. Der Verwaltungsrath beschloss jedoch nur 8 fl. pro Actie, d. i. 4 pCt. zur Vertheilung zu bringen und den Rest zur Vermehrung des Betriebsmaterials, sowie zu Reconstructionsarbeiten zu verwenden. Im neuen Jahre sind die Einnahmen etwas zurückgeblieben, doch dürfte die letztgetroffene Vereinbarung zwischen der Buschtěhrader, Dux-Bodenbacher, Prag-Duxer und anderen Bahnen wegen besonderer Tarife für den Elbeumschlag bei Aussig nicht ohne Einfluss auf die weitere Entwickelung des Verkehres bleiben.

Die Gleichstellung der Fiumaner und Triester Frachtsätze seitens der Südbahn hat nunmehr auch die Veranlassung zu einer Eingabe der Fiumaner Handelskammer an das Ministerium gegeben, in welcher um Abhilfe resp. Wiederherstellung der den factischen Distanzen entsprechenden Differenz zu Gunsten Fiumes gebeten wird.

Die Ungarischen Staatsbahnen haben wieder generelle Tarifbegünstigungen für einige wichtigere Artikel und zwar namentlich im Interesse der mit so vielen Schwierigkeiten kämpfenden Oberungarischen Eisenindustrie für Holzkohle und für nach Budapest bestimmte Kalksendungen gewährt.

In der am 5. d. M. abgehaltenen 10. Generalversammlung der Wiener Locomotivfabrik-Gesellschaft wurde nach dem erstatteten Geschäftsbericht pro 1880 bekannt gegeben, dass sich im abgelaufenen Jahre eine etwas lebhaftere Geschäftsthätigkeit entwickelt hat, wozu die Einführung des Secundär-Eisenbahnbetriebes auf einigen der grösseren Oesterreichischen Eisenbahnen wesentlich beitrug, indem für diesen Secundär-Eisenbahnbetrieb im Ganzen 30 Maschinen bestellt wurden, von welchen mit Schluss des Jahres noch 8 Stück in Arbeit blieben. Im Ganzen wurden während des Jahres 1880 40 im Inlande bestellte Maschinen im Werthe von 606 106 fl. abgeliefert. Ferner gelang es der Verwaltung, 6 Stück in der vorhergegangenen arbeitslosen Zeit in Vorrath angefertigte Lastzugsmaschinen an die Französische Nordbahn zu verkaufen; endlich wurden noch anderweitige Bestellungen in Maschinen und Kesseln ausgeführt. Der Gesammtwerth der im Jahre 1880 zur Ablieferung gelangten Maschinen aller Art beträgt 804 864 fl. Für das laufende Jahr sind 25 schwere Lastzugmaschinen für die Französische Nordbahn, ferner die noch in Arbeit verbliebenen 8 Secundärmaschinen und weitere 5 kleine Maschinen in Bestellung. Laut Bilanz beträgt der Reingewinn für das abgelaufene Jahr 69 431 fl. Hiervon wird über Antrag des Verwaltungsrathes nach Hinterlegung von 5 pCt = 3 471 fl. in den Reservefonds, den Actionären 64 800 fl., das ist 8 fl. oder 4 pCt. pro Actie ausbezahlt und der Rest pro 1881 vorgeschrieben.

Der Club Oesterreichischer Eisenbahnbeamten hat in Folge des s. Z. erwähnten Vortrages des Dr. Grassmann über die nothwendige Fortentwickelung des Sanitätsdienstes die Errichtung eines zur alleinigen unbeschränkten Verfügung der Eisenbahn-Angestellten stehenden Krankenhauses beschlossen und sämmtliche Beamten und Bediensteten der Oesterreichischen und Ungarischen Eisenbahnen in einer schwungvoll geschriebenen Ansprache unter detaillirter Darstellung der Vortheile eines solchen Eisenbahn-Sanatoriums zum Beitritt eingeladen. Die Beiträge hierfür sind sehr mässig u. z. 30 resp. 20 kr. monatlich für die in resp. ausserhalb Wien domizilirenden Beamten, für Bedienstete die Hälfte dieses Betrages.

Der Bahneffectenmarkt war durch den erwähnten Einbruch der Rudolfbahn (161,25) ausser aller Contenance; trotzdem bewirkten die wieder Muth fassenden Actionäre der Nordbahn deren Steigen auf 2 283, sie sehen eben ein, von Schreiern düpirt worden zu sein. Böhmische Bahnen sind wegen ihrer brillanten Einnahmen fortwährend gefragt; Prioritäten waren schwach.

Zur Abwehr.

Es geht uns das nachfolgende Schreiben zu in Bezug auf eine in No. 16 S. 227 von unserem ständigen Wiener Correspondenten abgedruckte Aeusserung. Derselbe hatte berichtet, dass bei einem im Eisenbahnbeamtenclub gehaltenen Vortrag (über die Einrichtung des öconomischen Betriebs auf Deutschen Bahnen auf Grund der vom Vortragenden auf einer Studienreise gemachten Erfahrungen) bedauerlicher Weise abfällige Bemerkungen über diesen Vortrag seitens eines Mitgliedes der Versammlung laut geworden seien, wobei der Referent den Wunsch aussprach, dass dieser unberufene Kritiker etwas energischer vom Clubpräsidenten in seine Schranken zurückgewiesen worden wäre.

An die geehrte Redaction
der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen
Berlin.

Gestützt auf die stets bewährte Objectivität Ihres geschätzten Blattes bin ich überzeugt, dass Sie auch dem angegriffenen Theile die Spalten zur Verfügung stellen und erlaube mir, mit Bezug auf die in No. 16 der Vereinszeitung in der Rubrik „Aus Oesterreich-Ungarn" abgedruckten, den Eisenbahnbeamtenclub betreffenden Mittheilungen zu ersuchen, nachstehenden Zeilen die Aufnahme nicht zu verweigern.

Es ist naturgemäss, dass ein angekündigter Vortrag „über einige Einrichtungen des öconomischen Betriebes auf Deutschen Eisenbahnen" eine aussergewöhnliche Zahl von Zuhörern in den Vortragssaal lockte.

Statt eines Vortrages hat der Vortragende offenbar einen an seine Direction erstatteten Bericht mit minutiösen, jedem Eisenbahnbetriebsmanne überwiegend bekannten Details über seine Wahrnehmungen anlässlich einer auf Kosten der Direction unternommenen Reise durch fast zwei Stunden gelesen und war der Eindruck auf das Auditorium ein solcher, dass schon nach der ersten halben Stunde ein grosser Theil der Zuhörer den Saal verliess und dass bis zum Schlusse kaum mehr als ein Dutzend, die offiziellen Persönlichkeiten mit eingerechnet, im Saale verblieben war.

Auf den Vortrag selbst glaube ich nicht eingehen zu sollen, weil derselbe den geehrten Fachgenossen im Organe des Clubs hoffentlich in gekürzter Gestalt zur Disposition stehen wird und somit die Möglichkeit vorhanden ist, dass sich Jedermann ein Urtheil selbst bilde, und beschränke mich nur darauf zu betonen, dass ich nach Schluss des Vortrages mir gestattete darauf hinzuweisen, dass jene Einrichtungen, welche der Herr Vortragende als die Grenze des Erreichbaren bezeichnete, in Oesterreich selbst schon übertroffen wurden, wo in der Nähe der Residenz Bahnen bestehen ohne Wärterhäuser, ohne Wegschranken; von Glockensignalleitungen, von Stationsabsperrvorrichtungen sei nichts zu bemerken, ja selbst in den Stationen sei keine Spur von Stationsgebäuden, dass im Bereiche der Residenz Fahrkarten

von Gastwirthen, von Fabrikbesitzern etc. ausgegeben werden, dass ferner auf offener Strecke ohne besondere Anlagen Frachtgüter bei einer Fabrik aufgegeben und abgestellt werden, und glaubte ich mich unter solchen Umständen nicht allein berechtigt, sondern sogar verpflichtet, mit dem Satze: „Wozu denn in die Ferne schweifen“ auf diese Einrichtungen zu verweisen, welche mit geringeren Kosten studirt werden können, um hierdurch den Beweis zu erbringen, dass der Herr Vortragende nichts zum Besten gegeben, was nicht schon in Oesterreich besteht, also nichts Neues.

Wenn der ständige, mir persönlich bekannte Berichterstatter aus Oesterreich hierin eine (mir ferne gelegene) persönliche Kritik erblickt, so erscheint dies nur begreiflich, weil der Vortragende und der Berichterstatter gegenwärtig einer Verwaltung angehört. Ich kann nur bedauern, dass der ständige Berichterstatter, der mindestens nicht mehr berufen sein kann, die erörterten, ihm vielleicht fremden Fragen zu kritisiren als ich, der bei den erwähnten Einrichtungen mitzuwirken in der Lage war, seine Stellung bei der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen zu persönlichen Angriffen missbraucht, und muss ich bitten meiner Ausführung Raum zu gönnen, weil dem grossen Leserkreis Ihres Blattes in Oesterreich-Ungarn, insbesondere aber den 800 Mitgliedern des Clubs bekannt ist, dass der Angriff meiner Person gilt und ich somit zur Nothwehr gezwungen wurde.

Mit dem Ausdrucke vorzüglicher Hochachtung

Wien, den 3. März 1881. Max Schimmerling,
Vorstand der commerciellen Abtheilung
der K. K. Niederösterreich. Staatsbahnen.

Wir haben selbstverständlich nicht irgend ein Urtheil über den fraglichen Vorgang, da wir weder dem in Rede stehenden Vortrag beigewohnt haben, noch ein Abdruck desselben uns vorliegt. Umsomehr haben wir unseren Correspondenten gebeten, sich alsbald zur Sache zu äussern, mit welcher Aeusserung wir die Angelegenheit als entgültig erledigt ansehen müssen. Derselbe schreibt uns: „Referent erklärt, sich grundsätzlich in keine Polemik einzulassen, andererseits aber mit dem Vortragenden nicht unter Einer Verwaltung zu stehen und ihn weder zu kennen, noch je gesprochen zu haben“. Die Redaction.

Haftpflicht.

v. O. 1. **Die Pensionsbeiträge des Eisenbahnbeamten sind bei Berechnung der ihm zuzusprechenden Rente von der in gesunden Tagen bezogenen Gehaltssumme abzuziehen (§ 3 Haftpflichtgesetz). 2. Der „Ortsgelderzuschuss“ gehört nicht zum Gehalt, sondern dessen Fortbezug (dessen Berücksichtigung bei Berechnung der Rente) ist abhängig von dem Verweilen des Berechtigten an einem den Theuerungsverhältnissen der Ortsgelderzulage entsprechenden Orte. 3. Der Richter kann nach völlig freiem Ermessen ausser der Rente auch den Aufwand des Verpflegungsbedürfnisses und Pränumerandozahlung anordnen.** — Der haftpflichtige Anspruch des Klägers ist von der Beklagten nur insoweit bestritten, als Kläger sich seine zur Pensionscasse der Beklagten gezahlten Beiträge von seiner Rente nicht kürzen lassen will; als er ferner den ihm für sein früheres Domizil Gohlis bei Leipzig bewilligten „Ortsgelderzuschuss“ trotz seiner Uebersiedelung nach Eisenach in die Rente eingerechnet haben will, und soweit, als das Ob.-Land.-Ger. ihm ausser der Rente einen Verpflegungsaufwand und Pränumerandozahlung der Beträge zugebilligt hat, obwohl sein Gehalt postnumerando zahlbar war. — Nach § 3 No. 2 des Reichsgesetzes v. 7. Juni 1871 darf Kläger keinen weiteren Ersatz beanspruchen, als den der Heilungskosten und der durch seine Erwerbsunfähigkeit herbeigeführten Vermögenseinbusse. Zu dieser gehört das, was ihm sein Dienst eingetragen haben würde, zu dessen Aufgabe er genöthigt war, mithin vor Allem der eigentliche Gehalt. Nun ist ihm aber der Gehalt niemals in der vollen Summe mit 810 *M.* jährlich, sondern jederzeit unter Anrechnung der Pensionssteuer ausgezahlt worden, welche, wie thatsächlich feststeht, in Gemässheit des Anstellungsvertrages von der Beklagten zurückbehalten wurde und jährlich auf 27 *M.* sich belaufen hat. Daraus folgt von selbst, dass der Schaden des Klägers, soweit der verlorene Gehalt in Frage kommt, nicht mehr als 783 *M.* jährlich ausmacht. Jene Pensionsbeiträge bildeten eine mit dem Dienstverhältnisse des Klägers verbundene Last, die der Kläger zu tragen hatte, wenn er die Vortheile geniessen, den Gehalt beziehen wollte. Zur Entrichtung der Beiträge war er der Beklagten gegenüber verpflichtet; sie hatte sich dieselben zum Besten ihrer Angestellten der Sache nach mithin im eigenen Interesse ausbedungen. Soll sie jetzt den Gehalt noch fortzahlen, so kann ihre diesfallsige Obliegenheit nicht umfänglicher sein, als sie während der Dienstzeit des Klägers war. Der Einwand, dass die Verbindlichkeit desselben zur Entrichtung der Pensionsbeiträge gegenwärtig, wo er in den Ruhestand getreten und pensionsberechtigt geworden sei, sich erledigt habe, trifft insofern nicht zu, als der Kläger sich mit dem statutarischen Pensionssatze nicht begnügen will, sondern eine viel höhere Leistung, die dem vorherigen Gehaltsbezuge gleichkommende, anspricht. Das Berufungsurtheil verstösst mithin gegen die Vorschriften im § 3 Ziff. 2 des Reichshaftpflichtgesetzes, wenn es dem Kläger zum Ersatze des weggefallenen Gehaltes eine den früheren Gehaltsbezug übersteigende Leistung zubilligt. Damit würde der Kläger ein Mehreres, als die Ausgleichung des ihm wirklich zugefügten Vermögensnachtheils erlangen. Rücksichtlich des mit Unrecht zugebilligten Mehrbetrages von 27 *M.* unterliegt sonach das angegriffene Urtheil der Aufhebung. Da es sich hierbei nur um die unrichtige Anwendung des Gesetzes auf das festgestellte Sachverhältniss handelt, nach letzterem aber die Sache in dem vorliegenden Punkte zur Endentscheidung reif ist, so war nach § 528 Abs. 3 Ziffer 1 der R.-Civ.-Proc.-Ordn. sofort in der Sache selbst zu entscheiden und die dem Kläger zugesprochene Jahresrente ohne Weiteres um 27 *M.* herabzusetzen. — Eine Verletzung der mehrgedachten Vorschriften des Haftpflichtgesetzes zeigt sich ferner noch in der vorinstanzlichen Beurtheilung des erhobenen Ersatzanspruches für die Ortszulage. Der von Eger (Haftpflichtgesetz 2. Aufl. S. 323) mitgetheilte Abschnitt einer Entscheidung des R.-Ob.-Hand.-Ger. betrifft lediglich den sogenannten Wohnungsgeldzuschuss. Gegenwärtig aber ist nicht dieser, sondern die Ortszulage im Streit. Beides sind verschiedenartige Begriffe. Der Wohnungsgeldzuschuss kann allerdings unter Umständen als Theil des Diensteinkommens betrachtet werden (§ 8 R.-Ges. v. 30. Juni 1873), die Ortszulage dagegen empfängt der Beamte in der Regel zur Deckung des Mehraufwandes, der ihm dadurch entsteht, dass sein Dienst ihn nötbigt, an einem Orte zu wohnen, wo das zum Lebensunterhalt Erforderliche nur um ungewöhnlich hohe Preise zu beschaffen ist. Der Anspruch auf die Ortszulage erlischt daher, sobald für den Beamten der dienstliche Zwang zur Wahl eines solchen Wohnsitzes aufhört, eine Auffassung, welche namentlich den Bestimmungen des § 23 Abs. 2 des Reichsgesetzes, betr. die Rechtsverhältnisse der Reichsbeamten vom 31. März 1873, zu Grunde liegt, auch schon von dem Preuss. Obertribunal in Ansehung Preussischer Staatsbeamten befolgt wurde (Striethhorst, Archiv, Bd. 55 S. 275 ff.). Mit der dem Kläger ausgesetzt gewesenen Ortszulage verhält es sich nicht anders. Dieselbe war, wie das Berufungsurtheil feststellt, für die Station Leipzig ausschliesslich bestimmt, zunächst also durch seinen dortigen dienstlichen Aufenthalt bedingt und ebendeshalb nicht schlechthin zu dem zu rechnen, was der Kläger durch seine Dienstleistungen erwarb. In der nur auf den Anstellungsvertrag gestützten Annahme des Berufungsgerichts, dass der Kläger in Folge seiner Erwerbsunfähigkeit um den Betrag der Ortszulage geschädigt sei, muss daher eine unrichtige Anwendung der den Schadenersatz für Körperverletzung durch Eisenbahnbetrieb regelnden reichsgesetzlichen Normen erblickt werden. Nun kann zwar die Ortszulage aus besonderen Gründen als Theil des Diensteinkommens gelten, für dessen Verlust die Beklagte einzustehen hat. Das würde dann der Fall sein, wenn etwa dem Kläger durch den Aufenthalt in Leipzig der Mehraufwand, zu dessen Bestreitung die Zulage dienen sollte, überhaupt nicht erwuchs oder wenn sie so bemessen war, dass der fragliche Mehraufwand den Betrag der Ortszulage nicht ganz erreichte. Diese Möglichkeit war bei der Streitverhandlung immerhin zu berücksichtigen. Hierauf bezügliche Erörterungen sind indess bisher noch nicht angestellt worden. Hiernach ist das angegriffene Urtheil, soweit es die Ortszulage von 27 *M.* schon auf Grund des zur Zeit festgestellten Sachverhalts bei Bestimmung der dem Kläger zuerkannten Rente mitangerechnet hat, aufzuheben, die Sache selbst aber zur Verhandlung der eben angedeuteten thatsächlichen Verhältnisse und nachherigen anderweiten Entscheidung der Frage, ob, nach Befinden in welcher Höhe, dem Kläger Ersatz für die weggefallene Ortszulage gebühre, an die II. Instanz zurückzuverweisen. — Die vorigen Richter sind über die Anträge des Klägers nicht hinausgegangen. Beantragt war die Zubilligung einer jährlichen Rente von 1 302 *M.* als Ersatz des dem Kläger durch den Eisenbahnbetrieb der Beklagten zugefügten Schadens. Dem Kläger ist eine geringere Rente zugesprochen worden. Nach § 7 des Gesetzes vom 7. Juni 1871 stand die Bezifferung des Ersatzbetrages im völlig freien Ermessen des Gerichts. Dasselbe hatte alle dafür massgebenden Umstände in Erwägung zu ziehen, ohne an die Angaben des Klägers über die einschlagenden Verhältnisse gebunden zu sein. Daher kommt nichts darauf an, dass Kläger als Unterlagen seiner Ersatzberechnung vorerst nur den mit seiner Erwerbsunfähigkeit zusammenhängenden Vermögensverlust, nicht auch den durch seine Pflegebedürftigkeit hervorgerufenen Aufwand geltend gemacht hatte. Der zuletzt erwähnte Aufwand konnte demohngeachtet vom Gericht mit in Betracht gezogen werden; denn er gehört zu den Heilungskosten, auf welche sich die Ersatzpflicht der Beklagten ebenfalls erstreckt. Ausserdem hatte Kläger bereits bei der mündlichen Verhandlung in I. Instanz seine Pflegebedürftigkeit behauptet und die Festsetzung des Ersatzbetrages der richterlichen Beurtheilung unterstellt. Die Beantwortung der Frage endlich, an welchem Tage die Rente zu zahlen sei, ob zum Voraus bei Beginn des Monats oder nachträglich an dessen

Schlusse fällt dem Ermessen des Richters ganz ebenso zu, wie die Höhe der Ersatzleistung. (Erk. d. II. Civ.-Sen. d. Reichsger. v. 12. Novbr. 1880 in S. d. Thüring. Eis.-Ges. zu Erfurt wider den Bremser G. A. P. zu Eisenach. Braun u. Blum, Annalen Bd. III. S. 79 ff.)

Ein eigenthümliches Bergbahnsystem.

Cauterets, das berühmte Pyrenäenbad Frankreichs, an dessen Schwefelquellen alljährlich gegen 15 000 Kurgäste Heilung suchen, ist seit dem Jahre 1868 im Besitze reicher Capitalisten, welche alles Mögliche thun, um die Benutzung der Bäder zu erleichtern und angenehm zu gestalten. Der Ort liegt in dem tief eingeschnittenen Thale Laverdan, an 10 000 m über dem Meere und bietet mit seinen stattlichen Hotels einen auch den verwöhnten Grossstädtern zusagenden Aufenthalt. Aber die eigentlichen Quellen liegen nicht mehr als 125 m höher, als der Ort und sind nur auf einem steilen Bergpfade zu erreichen, welcher nicht allein den Gichtkranken, welche das Bad aufsuchen, sondern auch den Gesünderen täglich grosse Beschwerden auferlegt. Es bleibt ausgeschlossen, die heissen Wasser in Röhren nach abwärts zu führen, weil dieselben an ihrer Hitze und damit an Wirksamkeit beträchtlich verlieren würden. Die Verwaltung geht deshalb mit dem Plane um, den Ort mit den Schwefelquellen durch eine Eisenbahn zu verbinden; da das enge Thal jedoch irgend welche Längenentwickelung nicht zu gestatten scheint, ist man auf den Gedanken gekommen, die mit Passagieren gefüllten Eisenbahnwaggons mittelst hydraulischer Vorrichtungen stufenweise senkrecht in die Höhe zu heben. Dieser Gedanke ist von dem Französischen Ingenieur Edoux ausgearbeitet worden und wir finden eine Skizze dieses Projectes im „Scientific American", welcher sich die Originalpläne von dem Autor selbst verschafft hat. Danach wird die insgesammt vorhandene 135 m betragende Niveaudifferenz der beiden Endpunkte der Bahnlinie innerhalb 5 Thürmen überwunden, welche in einer geraden Linie am Thalabhange über einander liegen. Diese Thürme stehen mit einander durch kurze sanft geneigte Bahnstrecken derart in Verbindung, dass der in dem ersten Thurme hydraulisch gehobene Wagen von der oberen Plattform aus auf einer wenig geneigten Strecke von selbst dem zweiten Thurme zuläuft, ein Spiel, welches sich so lange wiederholt, bis der Wagen auf der obersten Plattform angekommen ist, wo er der Haltestelle zuläuft. Der Wagen muss dazu mit einer starken Bremse versehen werden, welche seinen Lauf regelt. Den Rückweg sollen die Wagen jedoch nicht in derselben Weise machen, sondern vielmehr dazu eine besondere Strecke benutzen, welche von der Endstation auf der Höhe der Berglehne in sanfter Neigung bis zu dem von unten aus an zweiter Stelle stehenden Thurme hinläuft. In diesem Thurme, sowie in dem ersten werden die Wagen senkrecht herabgelassen und gelangen somit wieder an den Ausgangspunkt. Diese letzteren beiden Thürme erhalten zu diesem Zwecke zwei Schächte, den einen zum Heben, den andern zum Senken der kursirenden Wagen.

Der Umstand, dass der Rückweg der Wagen sich auf einer sanft geneigten Strecke selbstthätig vollziehen soll, will uns einigermassen bedenklich vorkommen. Zugleich aber beweist die Thatsache, dass es möglich war, an dem steilen Felsabhange eine solche Strecke überhaupt zu projectiren, dies, dass es ebenso möglich sein müsste, in dieselbe Situation hinein auch eine Bahnlinie für die gesammte Entfernung nach den bisher gebräuchlichen Systemen zu projectiren, welche zwar eine grössere Gesammtsteigung aufgewiesen, dafür aber auch eine grössere Steilheit zugelassen hätte. Es scheint jedoch, dass die Unternehmer entschlossen sind, das vorliegende Project auszuführen; sie lassen sich dabei vielleicht von der Erwägung leiten, dass die Originalität des Unternehmens gerade an dem gegebenen Orte nicht unwesentlich zu dessen Rentabilität beitragen wird.

F. W.

Literatur.

Centralblatt der Bauverwaltung. Unter diesem Titel wird vom 1. April d. J. ab ein neues bauwissenschaftliches Journal in gr. 4°-Format erscheinen, welches, mit Holzschnitten und Kupfertafeln reichlich ausgestattet, wöchentlich einmal, und zwar Donnerstags, unter Beigabe eines Anzeigers für Inserate aus dem Gebiete der Bauwissenschaft und Bautechnik ausgegeben werden soll.

Das Centralblatt, im Ministerium der öffentlichen Arbeiten redigirt, ist zunächst bestimmt, die ebendaselbst seit dem Jahre 1851 herausgegebene Zeitschrift für Bauwesen zu entlasten und zu ergänzen. Während eine Entlastung nothwendig ist, weil die Zeitschrift in ihrem jetzigen Umfange die Menge des ihr zufliessenden Materials nicht zu bewältigen vermag, erscheint eine Ergänzung im Hinblick auf die eigentliche Aufgabe des gedachten Journals besonders erwünscht. Dasselbe, in erster Linie der Veröffentlichung bereits ausgeführter fiscalischer Bauwerke oder wichtiger Privatbauten, sowie wissenschaftlicher Aufsätze grösseren Umfangs dienend, kann bei den Schwierigkeiten, mit denen die Herstellung der erforderlichen grossen Zahl jährlich beizugebender Kupfertafeln verbunden ist, nur in grösseren Zwischenräumen erscheinen; es ist somit nicht im Stande, Abhandlungen von nur vorübergehendem Interesse, kürzere Mittheilungen, deren schleunige Verbreitung zur Beurtheilung des augenblicklichen Standes der Technik wünschenswerth ist, sachverständige Erörterungen über technische und bauwissenschaftliche Fragen, welche gerade im Vordergrunde des Tagesinteresses stehen, Besprechungen der neuesten Erscheinungen auf dem einschlägigen fachliterarischen und wissenschaftlichen Gebiet etc. so rechtzeitig zu veröffentlichen, wie das Interesse der Sache es erheischt.

In das Centralblatt der Bauverwaltung sollen daher alle Abhandlungen übernommen werden, welche ihrer Art und ihrem Zwecke nach eine schnelle Publikation erfordern. Neben den oben angedeuteten Materien werden somit darin insbesondere auch die Rapporte über den Stand der Staatsbauausführungen, Reiseberichte etc., sowie endlich die Nachrichten über Personalveränderungen bei den Baubeamten, die auf die allgemeine Bauverwaltung bezüglichen Erlasse und sonstige amtliche Bekanntmachungen ihre Stelle finden.

Hiernach wird das Centralblatt in der Hauptsache folgende Gegenstände umfassen:

I. Amtlicher Theil. a) Mittheilungen aller irgend wichtigen, auf die allgemeine Bauverwaltung bezüglichen Verfügungen sämmtlicher betheiligten Ministerien. b) Bekanntmachungen über den Studiengang, die Prüfungen etc. der Bautechniker. c) Personalien aller Baubeamten Preussens und des Deutschen Reiches: Anstellungen, Beförderungen, Versetzungen, Auszeichnungen, Pensionirungen, Todesfälle. d) Aufsätze aller Art, welche dem Blatte auf amtlichem Wege von den Behörden zugehen, besonders solche über noch in der Vorbereitung begriffene Bauausführungen, Reiseberichte u. dergl. e) Zusammenstellungen aus den Jahresrapporten über Bauausführungen des Preussischen Staates etc.

II. Nicht amtlicher Theil. a) Originalbeiträge aus allen Gebieten des Bauwesens. b) Auszugsweise Mittheilungen über die in den wichtigsten in- und ausländischen Fachblättern veröffentlichten Aufsätze. c) Recensionen neu erschienener Werke. d) Sonstige bauwissenschaftliche und Kunstnachrichten.

Nach diesem Programm will das Centralblatt durch Wort und Bild fortgesetzt eine möglichst erschöpfende und übersichtliche Darstellung des Standes und Fortschritts der Bautechnik auf allen zugehörigen Gebieten geben, und es soll hierbei danach gestrebt werden, über Preussen und Deutschland hinaus auch die Technik aller sonst in Betracht kommenden Länder in den Kreis der Besprechungen zu ziehen und so nach Kräften dazu beizutragen, dass das heimische Bauwesen sich frei von jeder schädlichen Abgeschlossenheit und Einseitigkeit weiter entwickele.

Lassen sich diese Ziele auch nur allmälig erreichen, so wird der durch Begründung des neuen Blattes angestrebte Erfolg doch um so sicherer und um so vollständiger erzielt werden, je mehr die betheiligten Fachmänner dasselbe mit Vertrauen aufnehmen und durch ihre thätige Mitwirkung unterstützen.

Die Ankündigung des neuen Centralblatts, welcher wir vorstehende Mittheilung entnehmen, weist schliesslich darauf hin, dass eine möglichst objective Beurtheilung und allseitige Beleuchtung der zu behandelnden Fragen, seien sie technischer, künstlerischer oder wissenschaftlicher Natur, angestrebt werden wird und abweichende Meinungen und Urtheile in offener Weise zum Ausdruck gebracht werden sollen.

Das Blatt wird jedes Mal in dem Umfange von mindestens einem Druckbogen, abgesehen von dem beizugebenden Anzeiger, zur Ausgabe gelangen, und ist der Preis desselben, wie die Verlagsbuchhandlung Ernst & Korn in Berlin mittheilt, excl. Botenlohn oder Porto auf 3 *M.* pro Quartal festgestellt.

Das neueste Transportverfahren mittelst eiserner endloser Fahrbahn. Von J. Schneider, Hauptmann a. D., Wehlheiden bei Cassel. 1880.

Bei allem Transportwesen kommen, soweit es die mechanischen Grundbedingungen betrifft, als die beiden wichtigsten Momente stets der Weg und die fortbewegende Kraft in Betracht. Nach dem gegenwärtigen Stande der Technik besitzt die Eisenbahn in der glatten, stabilen Eisen- oder Stahlschiene den besten Weg und in der mächtigen Expansionskraft des Dampfes den besten und kräftigsten Motor. Das Zusammenwirken dieser beiden mächtigen Factoren befähigt die Eisenbahn einerseits zu ihren grossartigen Transportleistungen, giebt ihr aber andererseits auch eine gewisse Schwerfälligkeit und Steifigkeit, welche ihre Anwendung für den „kleinen Verkehr" erschwert. Die Eisenbahn in ihrer jetzigen Gestalt kann diesem kleinen Verkehr nicht in alle Winkel und auf allen Strassen folgen und man hat diesem Verkehre deshalb schon seit langer Zeit dadurch zu helfen gesucht, dass man den mächtigen Motor der Eisenbahnen statt auf der Schiene, auf der gewöhnlichen Strasse wirken liess. Alle dahin zielenden Versuche haben indessen bis auf die neueste Zeit noch kein günstiges Resultat bezüglich der practischen Brauchbarkeit der zur Verwendung gekommenen Constructionen ergeben.

In dem vorliegenden Schriftchen wird nun darzulegen versucht, dass die Verbesserung des Transportverfahrens auf gewöhnlichen Strassen durch Verbesserung des Weges herbeizuführen sei und zwar in der Weise, dass das Fuhrwerk die glatte ebene eiserne Fahrbahn selbst mit sich führt und dieselbe unter die es tragenden Räder legt. Zur Ausführung dieser Idee, welche an sich nicht neu, deren practische Verwirklichung vielmehr schon mehrfach versucht worden ist, hat nun der Verfasser durch seine Studien und practischen Versuche nachstehende Construction als die zweckmässigste ermittelt: Für jedes Wagenrad ist ein Dreiachsensystem angeordnet, nämlich eine Hauptachse in der Mitte für das Rad und vor und hinter jedem Rade je eine Rollenachse, welche in fester Verbindung mit der Radachse steht. Ueber das Rad und die Rollen, welche letztere als Führung dienen, legt sich eine eiserne endlose Fahrbahn, deren einzelne durch Charniere mit einander verbundene Platten sich bei Fortbewegung des Fuhrwerks unter das Rad legen und demselben also stets eine glatte ebene Bahn bereiten. Die Construction soll sich bei den stattgehabten Versuchen sehr gut in Bezug auf die zur Fortbewegung von Lasten erforderliche Zugkraft, die Schonung der Strassen u. s. w. bewährt haben.

Möchte die Hoffnung des Verfassers, dass die neue Erfindung dem Verkehr auf der gewöhnlichen Strasse wesentliche Erleichterung schaffen und ihn dadurch beleben werde, in Erfüllung gehen!

Der Solway-Viaduct

ist am 11. Februar d. J. von demselben Schicksal erreicht worden, wie vor etwas mehr als einem Jahre die Taybrücke. Derselbe bildet einen Theil der Solway-Junction Eisenbahn, welche die beiden Ufer des Solway-Firth (an der Westküste und genau an der Grenze zwischen England und Schottland gelegen) ganz in derselben Weise verbindet, wie die nach Dundee führende Eisenbahn die beiden Ufer des Firth of Tay. Er wurde im Jahre 1868 dem Verkehr übergeben; seine Länge beträgt ca. 1¼ Englische Meilen (2 km), die Höhe über dem Wasserspiegel 12 m, die einzelnen Spannweiten messen 9,4 m und sind dieselben durch Doppelpfeiler in Gruppen zu je 17 geschieden. Die Construction der Träger und Pfeiler ist ähnlich jener der Taybrücke und muss wohl auch hier den aus Gusseisensäulen (5 Säulen à 0,31 m Durchmesser) aufgeführten Pfeilern die Schuld an dem Ruin der Brücke beigemessen werden. Die unmittelbare Ursache der Katastrophe schreibt man dem Umstande zu, dass das in den ersten Tagen des Februar eingetretene Thauwetter ausnahmsweise von keinem Winde begleitet war, welcher ein Brechen der Eisschollen hätte bewirken können, so dass Eistafeln von gewaltiger Grösse an das Bauwerk anprallten. Ausser einer Anzahl von beschädigten Pfeilern ist die Brücke an zwei Stellen von 50 m resp. 250 m Länge total zerstört. Menschenleben ging in Folge rechtzeitiger Signale keines verloren. F. W.

Eisenbahnunfälle

in den Vereinigten Staaten von Nordamerika im Jahre 1880.

Monat	Zahl der Unfälle	Tödtungen	Verletzungen
Januar	62	11	50
Februar	64	16	49
März	65	9	33
April	71	11	45
Mai	46	30	107
Juni	56	15	77
Juli	78	21	100
August	112	49	214
September	124	15	54
October	120	69	137
November	145	40	165
December	135	29	141
Insgesammt pro 1880	1 078	315	1 172
desgl. „ 1879	910	185	709
desgl. „ 1878	740	204	756

(Railroad Gazette). F. W.

Miscellen.

System Delessert. (Vermehrung der Elasticität der Sitzplätze bei Eisenbahnwagen durch Verbindung des Fussbodens des Wagens mit der Sitzbank zu einem beweglichen Gestell.) Die Französische Westbahn hat probeweise ein von Herrn Eduard Delessert, Verwaltungsrath der genannten Bahn, vorgeschlagenes System zur Ausführung gebracht, nach welchem die ebenso unangenehmen als ermüdenden Erschütterungen, denen die Reisenden in Eisenbahnfahrzeugen unterworfen sind, zum grössten Theil beseitigt werden. Die Neuerung besteht darin, dass der zwischen den Sitzbänken liegende Streifen Fussboden mit den Sitzbänken zu einem festen zusammenhängenden Ganzen verbunden wird, welches auf zweckmässig angebrachten Federn ruht. Sämmtliche Erschütterungen werden nun von diesen Federn aufgenommen und da der Fussboden sich gleichmässig mit den Sitzplätzen hebt und senkt, so sind dadurch die unangenehmen, die Kniescheiben ermüdenden Oscillationen zwischen dem Fussboden und den Sitzen beseitigt.

Eisenbahn von Bagdad nach Kanikan (Persische Grenze). Ein Consortium von Bagdader Handelsleuten beabsichtigt den Bau einer Eisenbahn von Nejiff nach Kerbella und Bagdad und weiter nach Kanikan. Ein Theil des Baucapitals ist bereits aufgebracht und soll vorderhand die Strecke am rechten Tigrisufer nach Bagdad gebaut werden. Die Bahn erfordert 4 grosse Brücken über den Tigris und Euphrat. (Nouvelles Annales de la Construction 1881 H. 1.)

Die Manchester Omnibus- und Tramway Company dürfte die grösste existirende solche Gesellschaft sein; dieselbe hat 120 Engl. Meilen Tramwaygeleise-Länge. Hiervon sind 40 Meilen ihr absolutes Eigenthum, während die 80 andern von den verschiedenen städtischen Corporationen und Strassenbehörden gebaut sind, deren Territorien von ihrem System durchschnitten werden. Dieselben sind von ihr nur theils gegen Profitantheil, theils gegen eine bestimmte jährliche Summe gemiethet, die etwa 9 pCt. des Anlagecapitals beträgt.

Die lange besprochene Röhrenleitung aus den Amerikanischen Oeldistricten nach der Seeküste ist nun nahezu vollendet; dieselbe ist von der Standard Oil Company angelegt, 350 Englische Meilen lang und kostet 2 Millionen Dollars. Die nöthigen Pumpen und Reservoirs werden eine weitere Million kosten. Das Rohr ist 6 Zoll im Durchmesser, wiegt etwa 20 Pfd. und ist auf 1 200 Pfd. Druck geprüft, womöglich überall 3 Fuss unter der Erde, sich den Conturen derselben anschmiegend, über Flüsse, Canäle u. s. w. (nicht auf Brücken, sondern auf dem Grunde derselben) hingeleitet. Der Hauptgrund zur Etablirung dieser Leitung waren die hohen Frachtpreise, welche die Eisenbahnen von den Oelwerkbesitzern in Anspruch nahmen.

Wahrscheinlich in Folge der erhöhten Eingangs-Zölle wird jetzt in Deutschland auch die Nottinghamer Spitzenfabrikation scheinbar energisch eingeführt, da von dort nicht nur die Maschinen und Materialien, sondern auch Männer, Weiber und Kinder nach Deutschland verpflanzt werden sollen. Die Maschinen zur Spitzenstickerei sind colossale und theure Apparate, deren jeder circa 120 Centner wiegt.

—st.— **Asbestdichtung.** Die Verwendung des Asbests zu technischen Zwecken beginnt in neuester Zeit immer allgemeiner zu werden; es sind jedoch die vorzüglichen Eigenschaften dieses Materials noch nicht genügend bekannt und gewürdigt, wodurch mitunter eine gewisse Voreingenommenheit dagegen besteht. Dieser zu begegnen ist der Zweck eines Vortrages: „Ueber Asbest, sein Vorkommen, seine Verarbeitung und seine Verwendung“, den Herr Grubendirector Knops am 12. December v. J. im Verein „Berggeist“ zu Siegen gehalten hat und der als Separatabdruck aus No. 1 Jahrg. 1881 des „Rheinischen Jacquard“ erschienen ist. Wir wollen es nicht unterlassen, unsere Leser, namentlich die Techniker, auf diese Broschüre aufmerksam zu machen und resumiren hierzu deren Inhalt.

Nach einer kurzen Darstellung der mineralogischen Beschaffenheit, sowie der physikalischen und chemischen Eigenschaften des Asbests wird über dessen Vorkommen berichtet. Wir erfahren, dass der Asbest sich in fast allen Serpentinvariationen findet. Von den verschiedenen Arten ist jedoch die als Berg- oder Steinflachs bezeichnete die wichtigste und kommt solche in der Schweiz, in Steiermark, im Salzburgischen, in Schlesien, Mähren, Galizien, Schweden und Norwegen, am meisten aber vorzugsweise in Tirol, in der Nähe von Mailand und in Amerika, und zwar in letzterem Lande in ganz unübertrefflicher Qualität vor. Die dortigen besten Fundorte sind Eigenthum der „Boston Company“, deren Product „Bostonit“ genannt, ohne jeglichen Zusatz vollständig versponnen werden kann und deswegen einzig dasteht. Im Alterthum wurde der Asbest zu unverbrennlichen Leichentüchern angewendet, im Mittelalter war dessen Verwendung sehr spärlich, meist zu Luxusartikeln und erst die Neuzeit hat erkannt, dass er sich ganz vorzüglich zu Dichtungszwecken eigne, vermöge seiner unschätzbaren Eigenschaften: der Unverbrennlichkeit, des schlechten Wärmeleitungsvermögens, der Selbstfettung und der Widerstandsfähigkeit gegen hohen Druck, sowie gegen Einwirkung von Säuren und Gasen. Nachdem der Autor die Vorzüge des Amerikanischen Productes vor allen übrigen nachgewiesen, hebt er schliesslich hervor, dass die Asbestdichtung die Dichtung mit Gummi gewiss bald verdrängen werde, indem letztere schneller verdirbt, bald verbrennt und theurer als erstere sei.

Für Deutschland ist die Firma Breymann & Hübener in Hamburg Vertreter der Amerikanischen Asbestfabrikate der Boston-Asbestos-Packing-Co.

Schienenexport aus Belgien. Nach dem „Engineering“ betrug der Export von Schienen aus Belgien in den ersten 11 Monaten des letzten Jahres 24 854 t.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Tarif-Bekanntmachungen.

I. Localtarife.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Mit dem 1. März cr. ist zum diesseitigen **Localgütertarif der Nachtrag IX,** enthaltend directe Frachtsätze für den Güterverkehr zwischen dem Berlin-Anhaltischen Bahnhof in Berlin einerseits und dem städtischen Centralviehhofe bei Friedrichsberg andererseits in Kraft getreten.

Exemplare desselben sind durch unsere sämmtlichen Güterexpeditionen unentgeltlich zu beziehen. Berlin, den 2. März 1881. Die Direction. (680)

Vom 1. Mai d. J. ab wird der **Verkaufspreis für Frachtbriefformulare** bis auf Weiteres für ein Buch (à 100 Stück) von 0,75 auf 0,80 ℳ erhöht. Bromberg, den 2. März 1881. Königliche Eisenbahndirection. (684 J)

II. Tarife für directe Verkehre mit besonderen Namen.

Am 15. März d. J. werden die Nachträge V zu den Heften II und VIb, I. Abtb., des **Belgisch-Südwestdeutschen Tarifs,** enthaltend die Wiedereinführung der directen Frachtsätze für Basel (Badischer Bahnhof) in Geltung treten.

Auskunft ertheilen die Güterexpedition Basel und Herr Güterinspector Trommer in Basel. Strassburg, den 5. März 1881. Kaiserliche Generaldirection der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. (689)

Galizisch-Deutscher bezw. Galizisch-Niederländischer Holzverkehr. Zum Tarifheft IV für den vorbezeichneten Verkehr tritt mit dem 1. April 1881 ein Nachtrag I in Kraft, welcher Ergänzungen der Tarifvorschriften, anderweite ermässigte Sätze für Station Siegen, sowie Einbeziehung der Routen via Wien-Passau und Olmütz-Prag-Furth resp. Eger in den Verband etc. enthält.

Druckexemplare sind bei den Verbandstationen käuflich zu haben. Breslau, den 1. März 1881. Im Auftrage der Verbandsverwaltungen: Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn. (679)

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. K. K. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Mit 25. März l. J. treten die Nachträge VII zu Theil II zu den Tarifheften 1, 2, 3 für den **Preussisch-Sächsischen Verbandsverkehr** in Kraft.

Dieselben enthalten nebst Tarifänderungen, Tariftabellen für Deutsche Relationen und liegen sowohl in der Station Reichenberg als auch bei der unterzeichneten Centralverwaltung zur Einsicht bereit. Wien, am 7. März 1881. Die Centralverwaltung. (686)

Am 15. März cr. tritt der Nachtrag I zum Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren vom 15. Mai 1880 im **Rheinisch-Thüringisch-Sächsischen Verbandsverkehr** in Gültigkeit. Derselbe enthält ermässigte Frachtsätze für die Sächsischen Stationen Zittau und Reichenberg. Elberfeld, im März 1881. Königliche Eisenbahndirection als geschäftsführende Verwaltung. (692)

Rumänisch-Galizisch-Deutscher Getreideverkehr, betreffend Einführung von Nachträgen zu den Heften des Ausnahmetarifes für Getreide im obigen Verkehre.

Mit Giltigkeit vom 1. April 1881 gelangen nachfolgende Nachträge zu dem im Rumänisch-Galizisch-Deutschen Getreideverkehre bestehenden Ausnahmetarife zur Einführung u. z.:

Erster Nachtrag zum Theile I,
Vierter Nachtrag zum Theile II, Tarifheft 1 und
Fünfter Nachtrag zum Theile II, Tarifheft 3.

Diese Nachträge sind bei den Verbandstationen und bei den Directionssitzen der betreffenden Verbandsverwaltungen zu den auf den Titelblättern derselben angesetzten Preisen käuflich zu haben. Wien, 1. März 1881. Im Namen der Verbandsverwaltungen: Die Generaldirection der K. K. priv. Galizischen Karl-Ludwigbahn als geschäftsführende Verwaltung. (681)

Sächsisch-Thüringischer Verband. Zum Gütertarif vom 16. März 1880 tritt am 20. März cr. Nachtrag VIII in Kraft. Derselbe enthält Frachtsätze für die Station Wutha der Thüringischen Bahn, sowie für den Verkehr Wutha trans. (nach und von der Ruhlaer Eisenbahn), ferner theilweis ermässigte Frachtsätze für den Verkehr zwischen Leipzig und Seelingstädt bezw. Teichwolframsdorf. Exemplare à 0,10 ℳ sind bei den Verbands-Expeditionen käuflich zu haben. Erfurt, den 7. März 1881. Namens der Verbands-Verwaltungen: Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft. (688)

Schleswig-Holsteinischer Verbandverkehr. Zum Gütertarif vom 1. Januar 1878 ist ein Nachtrag XVI erschienen, welcher ermässigte Frachtsätze für Melasse, Faschinen und Faschinenpfähle zwischen Westholsteinischen und Holsteinischen Marschbahnstationen mit dem 10. d. M. zur Einführung bringt.

Exemplare dieses Nachtrages werden unentgeltlich durch unsere Betriebscontrole hier verabfolgt, auch ertheilen die Güterexpeditionen nähere Auskunft. Altona, den 5 März 1881. Namens der Verbands-Verwaltungen: Die Direction der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft. (683)

Thüringisch-Bayerisch-Württembergischer Verband. Am 1. Mai cr. treten für den Verkehr zwischen Aschaffenburg einerseits und Grossgottern, Weissenfels andererseits, sowie zwischen Gemünden einerseits und Grossgottern, Halle, Langensalza, Naumburg und Eisenach andererseits theilweis erhöhte Taxen bezw. Entfernungen in Kraft, welche auf im Nachtrag XX zu Heft 1 untergelaufenen Druckfehlern beruhen.

Auskunft ertheilen die Verbandsexpeditionen. Erfurt, den 8. März 1881. Namens der Verbands-Verwaltungen: Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft. (687)

Der Nachtrag 1 vom 15. April 1880 (Holztarife) zu dem **Württembergisch-Elsass-Lothringisch-Luxemburgischen Gütertarife** vom 1. November 1879 tritt am 30. April d. J. ausser Kraft. Strassburg, den 8. März 1881. Kaiserliche Generaldirection der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. (690)

III. Tarife für andere directe Verkehre.

Unsere Bekanntmachung vom 17. Januar u. T. 1120 wird dahin abgeändert, dass

a) die Sätze des Gütertarifs für den Verkehr zwischen Stationen der **Main-Neckar Bahn** und solchen der **Saarbrücker und Rhein-Nahebahn** vom 1. Februar 1878;
b) die Sätze des Tarifs zwischen Stationen der **Main-Neckar Bahn** und solchen der **Moselbahn** vom 1. August 1879;
c) die Sätze des **Ausnahmetarif** für die Beförderung von Eisenbahnschienen etc. von Stationen der **Saarbrücker Bahn nach Darmstadt** vom 1. December 1879 bis ult. d. Mts. in Kraft bleiben und erst am 1. April und durch die publicirten neuen Tarife ersetzt werden.

Frankfurt a/M., den 3. März 1881. Königliche Eisenbahn-Direction. (682)

IV. Specialtarife für bestimmte Transport-Artikel.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Vom 20. d. Mts. ab werden die Frachtsätze des **Specialtarifs III** im Verkehr zwischen Bitterfeld einerseits und Berlin, Lichterfelde und Gross-Beeren andererseits, sowie zwischen Berlin einerseits und Burgkemnitz und Gräfenhainchen andererseits, ferner zwischen Lichterfelde einerseits und Burgkemnitz andererseits auf 0,41 ℳ pro 100 kg **ermässigt.** Berlin, den 9. März 1881. Die Direction. (691)

Oberschlesische Eisenbahn. Die Frachtsätze des **Ausnahmetarifes für Steinkohlentransporte** von Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn nach Stationen der Königlichen Ost-, Ostpreussischen Süd- und Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn, giltig vom 15. März 1880, Theil II, ermässigen sich vom 15. März c. ab

bei Station Lyck um 4,8 ₰,
„ „ Prostken Saltzw. um 6,1 ₰,
„ „ Grajewo um 6,4 ₰

pro 100 kg. Breslau, den 2. März 1881. Königliche Direction. (678)

Der Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren zwischen Stationen der Saarbrücker und Rhein-Nahebahn einerseits und Stationen der Hessischen Ludwigsbahn andererseits vom 1. März 1880 ist nunmehr durch Buchdruck vervielfältigt und können Exemplare desselben bei den Expeditionen der Saarbrücker und Rhein-Nahebahn zum Preise von 0,30 ℳ bezogen werden. Frankfurt a. M.-Sachsenhausen, den 5. März 1881. Königliche Eisenbahn-Direction.

2. Verkehrs-Störungen etc.

Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft. Die Dänischen Bahnen sind seit dem 5. d. M. durch Schneefall gestört gewesen und der Betrieb auf denselben hat noch nicht im vollen Umfang wieder aufgenommen werden können. Altona, den 7. März 1881. Die Direction.

3. Fahrplan-Aenderung.

Main-Neckarbahn. Vom 1. April d. J. ab tritt folgende Aenderung in dem Curse der Züge ein:

Localzug No. 2 (seither um 5^{35} Morgens in Darmstadt abgehend) — Localzug No. 21 (seither um 6^{25} Abends in Frankfurt abgehend)

erhalten nachstehende Curszeiten:

Station		Zeit		Station		Zeit	
Darmstadt	ab	4^{45}	Morgens.	Frankfurt	ab	6^{45}	Abends.
Arheilgen	„	4^{53}	„	Louisa	„	6^{55}	„
Egelsbach	„	5^{2}	„	Isenburg	„	7^{5}	„
Langen	„	5^{10}	„	Sprendlingen	„	7^{12}	„
Sprendlingen	„	5^{18}	„	Langen	„	7^{20}	„
Isenburg	„	5^{26}	„	Egelsbach	„	7^{28}	„
Louisa	„	5^{33}	„	Arheilgen	„	7^{37}	„
Frankfurt	an	5^{40}	„	Darmstadt	an	7^{45}	„

Darmstadt, im März 1881. Die Direction. (694)

No. 5. Jahrgang 1881. **Berlin, am 14. März 1881.**

Anzeiger
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Redaction bis zum 10. März incl. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2mal im Monat und ist als selbstständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung	Inhalt.		Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.						
					A. Colli mit Buchstaben sign.:						
1	A	1/2	2	Sack	?	—	45	1	Posen	Oberschlesische	
2	A H	149	1	Kiste	?	—	32,5	2	Trier r. M.	K.E.D.Frankf. a/M.	
3	A J	358	1	—	Sophagestell	—	14	3	Stettin	Berlin-Stettin	
4	B F	638/40	3	Ballen	Walzblei	—	273	4	Magdeburg	Magdeb.-Halberst.	
5	B M	65	1	Fass	?	—	108,5	5	Halberstadt	„	
6	{ B M / A I }	60	1	Fass	Petroleum	—	—	6	Basel	Elsass-Lothring.	
7	B R	1	1	Kiste	Eisenwaaren	—	64	7	Köln Gereon	Rheinische	
8	B S	1030	1	Korb	leer	—	1,5	8	Dortmund	Köln-Minden	
9	B S M	4133	1	Fass	„	—	36	9	„	Hannov. Staatsb.	
10	{ C H / F H	244 / 243 }	2	Colli	Maschinentheile	—	51	10	Bremen	„	{ beschrieben
11	C W	5	1	Kiste	?	—	55	11	Neunkirchen	K.E.D.Frankf. a/M.	Dresden
12	D	104	1	Ballen	Putzwolle	—	116	12	Soest	Hannov. Staatsb.	St. Johann
13	D A B	8389	1	Bierfass	leer	—	20	13	Münster	„	
14	{ D-H S / K M	312 / 138 }	2	Kisten	Zucker	—	200	14	Akkrum	Niederl. Staatsb.	
15	D W	3250	1	Blechflasche	leer	—	1	15	Deutzerfeld	Köln-Minden	
16	E	8073	1	Ballot	Baumwollenwaaren	—	36	16	Bretten	Badische	
17	F B	6	1	Pack	Säcke	—	19	17	Soest	Hannov. Staatsb.	
18	G	1538	1	Kiste	leer	—	15	18	Würzburg	Badische	
19	G S	—	1	Collo	6 Haken von Eisen	—	7	19	Münster	Hannov. Staatsb.	
20	G S	3350	1	Kiste	?	—	47	20	Soest	„	
21	G R	unleserl.	1	Bund	Stahl	—	16	21	Berlin	K. E.-D. Bromberg	
22	G V	1267	1	Ballen	Baumwollenwaaren	—	30	22	Köln Gereon	Rheinische	
23	H	12/15	4	Ballen	grüne Häute	—	111	23	Strassburg	Elsass-Lothring.	
24	H	640	1	Sack	Bohnen	—	100	24	Soest	Hannov. Staatsb.	
25	H A	944	1	Ballen	Mandeln	—	100	25	Speldorf	Rheinische	
26	H v G	2054	1	Kiste	Tinte	—	21	26	Düsseldorf	„	
27	H S	2	1	Ballen	?	—	121	27	Bremerhaven	Hannov. Staatsb.	
28	{ H / B W	23 / 798 }	1	Kübel	?	—	—	28	Soest	„	{ Collo hat 2 Signaturen
29	H V	4189	1	Ballen	?	—	35,5	29	Nordhausen	K.E.D.Frankf. a/M.	{ bez. Dresden Paris
30	J H G	218	1	Fass	Talk	—	59	30	Arnhem	Niederl. Staatsb.	
31	J W B	9487	1	Kiste	Seife	—	27	31	Dortmund	Hannov. Staatsb.	
32	L B	1	1	Ballen	?	—	34	32	Belgard	K. E.-D. Bromberg	
33	L K	595	1	Kiste	Farbe	—	11	33	Venlo	Rheinische	
34	M F	1945	1	Kiste	?	—	51	34	Güsten	Magdeb.-Halberst.	
35	M H C	VII	1	—	Rollkarren	—	—	35	Rheine	Hannov. Staatsb.	
36	M K W	43865	1	Korb	Firniss	—	65	36	Trier r. M.	K.E.D.Frankf. a/M.	
37	M R	893	1	Ballen	Stricke	—	16	37	Münster	Hannov. Staatsb.	
38	M S	149	1	Fass	Petroleum	—	169	38	Berlin	K. E.-D. Bromberg	
39	N O	34	1	Sack	Werg	—	8,5	39	Strassburg	Elsass-Lothring.	
40	N v M	—	1	—	Streichbrett	—	2	40	Kreuz	K. E.-D. Bromberg	
41	O S C	9683	1	Fass	leer	—	108	41	Bischweiler	Elsass-Lothring.	
42	S	804	1	„	Syrup	—	210	42	Bremerhaven	Hannov. Staatsb.	
43	S J S	1253	1	Ballen	Kurzwaaren	—	14,5	43	Saarbrücken	K. E.D.Frankf. a/M.	
44	S S	189	1	Korb	Eisenwaaren	—	201	44	Bremen	Hannov. Staatsb.	
45	T C T	—	1	Block	Kupfer	—	7,5	45	Hagenow	Meckl. Fr.-Franz B.	
46	U C A	302	1	Ballen	Garn	—	222	46	Leipzig	Magdeb.-Halberst.	
47	v M	101	1	Kiste	?	—	16	47	Berlin	K. E.-D. Bromberg	
48	W	—	1	Pack	Papier	—	55	48	Venlo	Niederl. Staatsb.	
49	W B	1	1	—	Kette	—	28	49	Magdeburg	Magdeb.-Halberst.	
50	W C	37224	1	Kiste	leer	—	28	50	Leipzig	„	
51	W H	22/3	2	Fass	Butter	—	61	51	Soest	Hannov. Staatsb.	
52	W K	103	1	Sack	?	—	46	52	Magdeburg	Magdeb.-Halberst.	{ beklebt
53	W L	267	1	Kiste	leer	—	8	53	Wolfenbüttel	Braunschweig	Lingen-Goslar
54	W P	—	1	Bündel	Säcke	—	20	54	Mannheim	Badische	

Laufende Nr.	Der Colli						Laufende Nr.	Lagerort		Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	Signatur		Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo		Station.	Name der Bahn.	
	Marke.	Nr.								
55	W G	49	1	—	leeres Petroleumfass	35	55	Pforzheim	Badische	
56	X	16	1	Sack	Putzwolle	23	56	Nordhausen	K. E. D. Frankf. a/M.	
57	Z	500	1	Ballen	unbekannt	4	57	Leopoldshöhe	Badische	
					B. Colli mit Adressen sign.					
58	E A Stralsund	17096	1	Kiste	?	143	58	Stralsund	Berlin-Stettiner	
59	E. Hölscher Münster	—	1	Pack	leere Säcke	30	59	Münster	Hannov. Staatsb.	
60	Ernstthal	3142	1	Bierfass	leer	15	60	Würzburg	Badische	
61	Gbr. Böhm	—	1	Fass	leer	19	61	Devant-les-ponts	Elsass-Lothring.	
62	J. Viemer & Co. Coeln	—	7	Pack	Säcke	104	62	Soest	Hannov. Staatsb.	
63	Maschinen-Fabrik von Vezin in Münster	—	1	Kiste	leer	24	63	Münster	Hannov. Staatsb.	
64	Oscar Winter Hannover an die Tanner-Hütte Tann a/H.	—	1	Pack	Kurzwaaren	?	64	Nordhausen	Hannov. Staatsb.	
65	Rasche & Braumann	3305	1	Bierfass	leer	?	65	Dortmund	Hannov. Staatsb.	
66	Rhein. Actien-Verein für Zuckerfabrikation Köln	4275	1	Kiste	Zucker	54	66	Lörrach	Badische	
67	Station Einbeck	7/8	2	Ketten	—	—	67	Nordhausen	Hannov. Staatsb.	
68	Werner	—	1	Sack	?	11,5	68	Aschersleben	Magdeb.-Halberst.	
69	Werra	35	1	"	gefüllt	38,5	69	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
70	W Ludwigsburg	137	1	Kiste	leer	31	70	Bremen	Hannov. Staatsb.	
					C Colli mit Nummern sig.:					
71	—	13339	1	Decke	—	—	71	Karlsruhe	Badische	
					D. Colli mit Figuren sign.:					
72	BK	53	1	Ballen	Garn	245	72	Braunschweig	Braunschweig.	
73	K	14725	1	Fass	Wein	50	73	Rheine	Hannov. Staatsb.	
74	R	5467	1	Kiste	Zündhölzer	157	74	Lüneburg	Hannov. Staatsb.	
75	R.H.	2748	1	Fass	?	235	75	Magdeburg	Magdeb.-Halberst.	
76	W N	373	1	Kiste	unbekannt	6,5	76	Leopoldshöhe	Badische	
					E. Colli ohne Signatur:					
77	—	—	1	Bund	Stahl	40	77	Fyenoord	Niederl. Staatsb.	
78	—	—	1	"	Stuhlrohr	3,5	78	Hamburg	Köln-Mindener	
79	—	—	3	Colli	Guss	140	79	Devant-les-ponts	Elsass-Lothring.	
80	—	—	1	—	gepolstertes Keilkissen in einer rothen Steppdecke eingewickelt	—	80	Guben	Niederschl.-Märk.	im Gepäckraume vorgefunden.
81	—	—	1	Holzkoffer	Kleider etc.	60	81	Uelzen	Hannov. Staatsb.	Reisegepäck, augenscheinlich aus Amerika kommend. Eigenthümer scheint der Handlungscommis Anton Lenz aus Aschaffenburg zu sein.

Laufende Nr.	Der Colli						Laufende Nr.	Lagerort		Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	Signatur		Anzahl	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Kilo.		Station.	Name der Bahn.	
	Marke.	Nr.								
82	—	—	1	—	gelb angestrichener Holzkoffer	37,5	82	Leipzig	Magdeb.-Halberst.	
83	—	—	1	—	Kette (4 m) —	13	83	Aachen	Rheinische	
84	—	—	1	Kiste	leer —	8	84	Münster	Hannov. Stsb.	
85	—	—	2	Körbe	leer —	4	85			
86	—	—	2	Körbe	2 Weichenlaternen —	338	86	Morgenroth	Oberschlesische	
			2	—	Weichenböcke —					
			2	—	Weichengewichte —					
87	—	—	1	Kübel	Wagenfett —	16	87	Thiengen	Badische	
88	—	—	1	Pack	leere Körbe —	38	88	Rheine	Hannov. Stsb.	
89	—	—	1	„	Rosensträucher —	4,5	89	Hamburg	Köln-Minden	
90	—	—	1	Parthie	Bretter —	160	90	Devant-les-ponts	Elsass-Lothring.	
91	—	—	1	—	Privat-Deckstange —	—	91	Wetzlar	K.E.D. Frankf. a/M.	
92	—	—	1	Ring	Eisendraht —	51	92	Münster	Hannov. Stsb.	
93	—	—	1	Sack	alte Kleider —	24	93	Bremen Güterexp.	Köln-Minden	
94	—	—	5	„	Kreide —	300	94	Vallendar	Rheinische	
95	—	—	1	—	Schäffel —	—	95	Nordhausen	K.E.D. Frankf. a/M.	
96	—	—	70	—	Schliesskeile	—	96	Hanau	„	
			1	—	Latte					
97	—	—	3	—	Stange Eisen —	109	97	Breslau	Oberschlesische	
98	—	—	1	—	Stange Rundeisen —	1	98	Göttingen	K.E.D. Frankf. a/M.	
99	—	—	4	—	eiserne Stützen —	—	99	Breslau	Oberschlesische	

II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

Laufende Nr.	Marke.	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen
1	A K S	7949	1	Kiste	Nägel —	25	1	Suczawa	L.-C.-J. E.	
2	B	2	1	Ballen	Pelzhadern —	28	2	Sniatyn	„	
3	C L	10732	1	Fass	Hufnägel —	21	3	Czernowitz	„	
4	E	6025 / 6026	2	Kisten	Inhalt unbekannt —	71 / 29	4	Kufstein	Südbahn	
5	F C	9619	1	Kiste	Inhalt unbekannt —	177	5	Ala	„	
6	F H	846	1	„	Inhalt unbekannt —	56	6	„	„	
7	G	1	1	Koffer	Effecten —	79	7	Czernowitz	L.-C.-J. E.	
		2	1	Chiffonier	Effecten —	88				
		3	1	Ballen	Bettzeug —	33				
8	G K	900	1	Kiste	Inhalt unbekannt —	26	8	Kufstein	Südbahn	
9	G & P	31	1	„	Inhalt unbekannt —	184	9	„	„	
10	H W & G	597	1	Ballen	Gummizüge —	24	10	Czernowitz	L.-C.-J. E.	
11	K S	3893	1	Kiste	Inhalt unbekannt —	137,5	11	Kufstein	Südbahn	
12	M D / M T F	1804 / 1	2	Kisten	Inhalt unbekannt —	167 / 87	12	Triest	„	
13	R	9	1	Kübel	Inhalt unbekannt —	72,5	13	Kufstein	„	
14	R C	3454/61	8	Kisten	Inhalt unbekannt —	1120	14	„	„	
15	S R C	738	1	Kiste	Inhalt unbekannt —	178	15	Ala	„	
16	V S	4	1	Sack	Lehm —	69	16	Czernowitz	L.-C.-J. E.	
17	W S	4571	1	Kiste	Inhalt unbekannt —	199	17	Ala	Südbahn	
18	Savi Abramo / Sissek	—	1	„	Effecten —	55	18	Görz	„	
19	—	1	1	Ballen	leere Säcke —	14	19	Czernowitz	L.-C.-J. E.	
20	—	2	1	„	leere Säcke —	20	20	„	„	
21	—	3	1	„	leere Säcke —	18	21	„	„	
22	—	4	1	Sack	Rollgerste —	50	22	Stanislau	„	

Fortsetzung der offiziellen Anzeigen.

4. Zinscoupon-Einlösung.

Berlin - Stettiner Eisenbahn. Die Einlösung der am 1. April cr. fällig werdenden Zinscoupons zu den Hinterpommerschen Eisenbahn - Prioritätsobligationen der II., III. und VI. Emission erfolgt vom gedachten Zeitpunkt ab ausser bei der Eisenbahnbetriebscasse in Stettin, Karlstrasse No. 1, nur bei der Eisenbahnhauptcasse in Berlin, Leipziger Platz No. 16/17, während die diesseitige Stationscasse in Berlin als Einlösungsstelle eingeht.

Ebenso werden als Einlösungsstellen für die noch nicht zur Zahlung präsentirten gekündigten Berlin-Stettiner Eisenbahn-Prioritätsobligationen der I., IV., V. und VII. Emission vom 1. April cr. ab nur die Eisenbahnhauptcasse in Berlin und die Eisenbahnbetriebscasse in Stettin fungiren. Stettin, den 4. März 1881. Königliche Direction. (677 J)

5. Submissionen.

Bergisch-Märkische Eisenbahn. Es soll die Anfertigung und Lieferung von

1. zwölf Stück Lastzug-Locomotiven (normale) mit Tender,
2. vier Stück Personenzug - Locomotiven ohne Tender,
2. vier Stück Tender - Locomotiven für Personenzüge

nebst den dazu erforderlichen Reservestücken im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die massgebenden Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen zur Einsicht auf dem maschinentechnischen Büreau hierselbst offen und können auch gegen Erstattung der Druckkosten ad 6 ℳ von dem Canzlei-Vorsteher Peltz hierselbst bezogen werden.

Offerten ersuchen wir bis spätestens **Sonnabend, den 26. d. Mts., Vormittags 11 Uhr,** mit der Aufschrift: **„Offerte zur Lieferung von Locomotiven“** frankirt und versiegelt an das diesseitige maschinentechnische Büreau hier einzureichen, woselbst deren Eröffnung in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Submittenten erfolgen wird. Elberfeld, 10. März 1881. Königl. Eisenbahn-Direction. (693)

Berlin-Stettiner Eisenbahn. Auctions-Anzeige. Am 16. März cr., Vormittags von 9 Uhr ab, sollen auf dem Bahnhofe zu Greifswald gegen sofortige Baarzahlung an den Meistbietenden öffentlich verkauft werden:

unbrauchbare Schienen, Herzstücke, Nutz- und Schmelzeisen, verbr. und unverbr. Gusseisen, Drehspähne, Bohrspähne, Radreifen, Scheibenräder, Siederohre und andere unbrauchbare Materialien und Gegenstände.

Die Verkaufsbedingungen nebst spezieller Uebersicht der zum Verkauf kommenden Gegenstände sind im Termine und

vorher auf portofreie Anfragen gegen Erstattung der Copialien mit 10 ₰ von der Registratur unseres Centralbüreaus hierselbst zu erfahren resp. zu erhalten. Ein Exemplar derselben liegt
in der Redaction des Deutschen Submissions-Anzeigers,
im Büreau des Berliner Baumarkts und in der Börsen-Registratur in Berlin
zur unentgeltlichen Einsichtnahme aus.
Stettin, den 2. März 1881. Königliche Direction. (685 J)

Privat-Anzeigen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin SW. (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 21. Zeitung des Vereins 1881.

Die Zeitung erscheint Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction: Dr. jur. W. Koch, Berlin SW., Kleinbeerenstr. 3.
Commissionär für den Buchhandel: Adolph Refelshöfer, Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuth-Strasse 8, einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3000 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.
Einundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 18. März 1881.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Wir theilten in No. 21 und 27 vorigen Jahrgangs die Anträge, betreffend **Anlage und Construction von Zahnradbahnen und Strassenbahnen** mit, welche unterm 8. März v. J. Seitens der geschäftsführenden Direction des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen den bestehenden ständigen Commissionen für Angelegenheiten des Personenverkehrs und des Güterverkehrs, sowie für technische und Betriebsangelegenheiten zur geschäftsmässigen Behandlung überwiesen wurden.

Der weitere Verlauf dieser Angelegenheit ist folgender: Nachdem mit Circularschreiben der geschäftsführenden Direction vom 7. Mai 1880 die sämmtlichen dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen angehörigen Bahnverwaltungen eingeladen worden waren, ihre etwaigen Erfahrungen über den Bau und Betrieb von Bahnen minderer Ordnung, eventuell unter Beifügung motivirter Vorschläge, der geschäftsführenden Direction zum Behufe der Ueberweisung an die mit der Vorberathung des Gegenstandes mittlerweile bereits ernannte Subcommission, mittheilen zu wollen und nachdem seitdem zahlreiche Vorberathungen in den einzelnen Subcommissionen stattgefunden haben, hatte die geschäftsführende Direction die Mitglieder der genannten drei Subcommissionen zu einer gemeinschaftlichen Berathung für Dienstag, den 18. Januar d. J. nach Dresden einberufen.

Bei dieser gemeinschaftlichen Conferenz wurden auf Grund der von der geschäftsführenden Direction vorgenommenen Sichtung des in der Zwischenzeit von den Bahnverwaltungen eingelangten und beschafften schriftstellerischen Materials folgende Fragepunkte zum Theil im Plenum vollständig durchberathen, zum Theil an die betreffenden Subcommissionen zum weiteren Studium überwiesen, welche sodann in der nächsten Delegirtenconferenz, wofür man als Versammlungsort Wiesbaden in Aussicht genommen hat, zu referiren haben werden.

Diese Punkte lauten:

Fragepunkte.

I. Organisatorische und allgemeine finanzielle Fragen.

1. Bau der Secundärbahnen durch die anschliessende Hauptbahn oder eigene Gesellschaften oder durch den Staat oder communale Corporationen, insoweit eisenbahntechnische Gesichtspunkte bei der Herstellung oder dem Betriebe der Bahn vorkommen.

a) Beschaffung des Baucapitals, finanzielle Betheiligung des Staates, der einzelnen Kronländer, Gemeinden etc., Rentabilität, Verwendung des Reinertrages.

b) Finanzielle etc. Betheiligung der anschliessenden Hauptbahn.

c) Anlagekosten.

2. Betrieb der Secundärbahnen durch den Eigenthümer oder durch Betriebspächter.

3. Betrieb der Secundärbahnen durch Hauptbahnen, namentlich die Frage, welche besondere Organisationen zur Verhütung zu grosser Schwerfälligkeit und zu hoher Kosten etwa in solchem Falle zu schaffen sind.

4. Vereinigung verschiedener Dienstfunctionen in einer Person. Uebertragung von Dienstfunctionen an Unternehmer (Nichtfunctionäre der Eisenbahn), z. B. der Billet-, Gepäck- und Güterexpedition.

5. Ist eine besonders beschleunigte Abschreibung vom Capital der Secundärbahnen nöthig, oder genügt, wie bei den Hauptbahnen, die allmälige Amortisation durch die Amortisation der aufgenommenen Prioritäten?

6. Welche Grundsätze sind für den Erneuerungsfonds aufzustellen?

II. Fragen des Betriebes, welche dem Personen- und Güterverkehre gemeinsam sind.

1. Welche besondere Anforderungen stellen die Besonderheiten des Betriebes von Secundärbahnen an Beschaffenheit und Leistungsfähigkeit von Locomotiven und Wagen?

a) Soll der Uebergang des Materials der Hauptbahnen auf die Secundärbahnen und umgekehrt gestattet sein, und eventuell in welchen Zügen können die Personen- und Güterwagen der Secundärbahnen auf den Hauptbahnen laufen?

b) Sollen die Hauptbahnen sich eigene Secundärbahngüterwagen anschaffen?

c) Sollen die Secundärbahnen sich eigene Güterwagen anschaffen?

2. Welche besondere Anforderungen werden an die Einrichtung der Bahnhöfe (z. B. Vereinigung des Güter- und Personenverkehrs, Drehscheiben oder Weichen auf den Bahnhöfen) gestellt?

3. Welche besondere Anforderungen werden an den Fahrplan gestellt (z. B. Combination von Personen- und Güterzügen)?

III. Fragen, welche sich auf den Personenverkehr beziehen.

1. Zahl der einzustellenden Wagenclassen.

a) Zahl der in die Züge einzustellenden Wagen jeder Art (Personen- und Güterwagen).

2. Absonderung von Damen- und Nichtrauchercoupés.

IV. Fragen, welche sich auf den Güterverkehr beziehen.

1. Müssen die Secundärbahnen das Tarifsystem der Hauptbahnen annehmen?

a) Ermittelte Tarifsätze für einzelne Bahnen.

2. Kann ihnen völlige Freiheit in Feststellung und Abänderung ihrer Tarife gegeben werden, oder welchen Einschränkungen haben sie sich zu unterziehen?

3. Inwieweit empfiehlt sich die Einrichtung directer Gütertarife mit den Hauptbahnen?

V. Fragen, welche gemeinschaftlich den Personen- und Güterverkehr betreffen.

1. Statistische Daten über den Verkehr.

a) Statistische Daten über Einnahmen und Ausgaben.

b) Leistungen für die Zoll-, Post-, Telegraphen- und Militärbehörden. Einrichtungen für den Truppentransport.

2. Abrechnung mit anderen Bahnen.

VI. Frage. 1. Unterbau. 2. Oberbau.

VII. Frage. Normal- und Schmalspur?

VIII. Frage. Gesetzliche und polizeiliche Bestimmungen.

Es besteht nun die Absicht, dass die Beantwortung dieser Fragepunkte in eine Denkschrift zusammengefasst und der diesjährigen Generalversammlung des Vereins der Deutschen Eisenbahnverwaltungen vorgelegt werde.

Aus den Conferenzen

der freien Vereinigung zur Wahrung und Förderung der Eisenbahnverkehrsinteressen im Gebiete der Grossherzoglich Oldenburgischen Staatseisenbahnen.

Als eine der ersten Bahnverwaltungen im Vereinsgebiet, welche aus eigener Initiative regelmässige Zusammenkünfte und Verhandlungen mit den Verkehrsinteressenten einrichtete, ist die Grossherzoglich Oldenburgische Eisenbahndirection zu bezeichnen.

Bei dem geringen Umfange des Bahngebiets (circa 350 km) und den im Ganzen einfachen Verkehrsverhältnissen hat die in den Kreisen des Handels, der Industrie und der Landwirthschaft mit Genugthuung aufgenommene und mit Eifer gepflegte Institution eine Ausbildung gewonnen, welche hinreichend allgemeines Interesse verdienen dürfte, um nachstehende Mittheilungen an der Hand des vorliegenden Protocolls über die letzte Winterconferenz zu rechtfertigen.

Die im Landtagsgebäude abgehaltene Verhandlung war von 60—70 Theilnehmern besucht. Nach den Statuten sind die im Bahngebiete vorhandenen Corporationen als Handelskammern (Bremen, Osnabrück, Ostfriesland, Oldenburg, Brake), Landwirthschaftsgesellschaften (Herzogthum Oldenburg, Ostfriesland, Arenberg-Meppen) und sonstige Genossenschaften (z. B. Verein der Ziegelfabrikanten für das Herzogthum, Schiffer- und Rhedereigesellschaft zu Elsfleth), sowie grössere Etablissement (Stahlwerk zu Osnabrück, Georgs-Marienhütte, Städtisch-Osnabrückisches Steinkohlenbergwerk) als Mitglieder aufgenommen und werden ausserdem einzelne Personen, die sich für Verkehrsverhältnisse besonders interessiren, zu den Conferenzen eingeladen.

Die Tagesordnung erstreckte sich sowohl auf die allgemeinen Fragen der von der Verwaltung eingeschlagenen Eisenbahnpolitik, als auf die speciellen Tagesfragen ihres Gebietes und umfasste:

I. Mittheilung und Besprechung über
  1. die wichtigsten neueren Beschlüsse des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen,
  2. die Thätigkeit der ständigen Tarifcommission und der Generalconferenz,
  3. die Entwickelung der Preussischen Staatsbahnverwaltung und das Verhältniss der Oldenburgischen Bahnen zu derselben.

II. Berathung der Frage der Coupéheizung (auf Antrag der Handelskammer in Osnabrück).

III. Anträge und Anfragen aus der Versammlung.

IV. Rückblicke auf das verflossene Jahr:
  1. Verkehrsbewegung auf den diesseitigen Bahnen,
  2. Beginn und Aussicht der Kleietransporte,
  3. Torfproduction und deren Absatz,
  4. Betriebsgefährdende Hochwasserstände.

Diese weite Ausdehnung der Verhandlungsgegenstände wird in den Eröffnungsworten des Vorsitzenden, Oberregierungsrath Ramsauer, folgendermassen charakterisirt:

„Im Winter 1876/77 bot der Entwurf des sog. gemischten Tarifsystems im Bereiche unserer Verwaltung zum ersten Male Veranlassung, die Vertreter der Landwirthschaft, des Handels und der Industrie zu einer gemeinsamen Besprechung und Begutachtung einzuladen. Es wurde sofort die Gelegenheit benutzt, die bereits vorhandene Idee einer bleibenden Institution der Verwirklichung näher zu führen und der Vorschlag, in kurzer Frist eine constituirende Versammlung zu berufen, von allen Seiten entgegenkommend aufgenommen. Im März 1877 fand die Berathung und Annahme des Statuts statt; diese Versammlung kann als die erste um so mehr mitzählen, weil zugleich sachliche Berathungen stattfanden. Seither haben regelmässig jährlich zwei Versammlungen, die Winter- und die Sommerconferenz, stattgefunden.

Von ähnlichen Einrichtungen, wie sie namentlich im Gebiete der Preussischen Staatseisenbahnverwaltung ins Leben gerufen sind, unterscheidet sich unsere freie Vereinigung nicht unwesentlich. In jenen grösseren Versammlungen, die sich zum Theil über Gebiete mehrerer Eisenbahndirectionen erstrecken und die Interessen eines weit grösseren und mannigfaltigeren Verkehrs zu vertreten haben, beschränkt man sich, wie es jenen Verhältnissen entsprechen wird, auf die Berathung einzelner Detailfragen, die gerade zu besonderen Anträgen, Beschwerden oder Abänderungsplänen Veranlassung gegeben haben. In unserem kleineren Kreise hat es sich mehr und mehr herausgebildet — und davon legt auch die heutige Tagesordnung Zeugniss ab — dass die gesammte Bewegung und Entwickelung, welche das Verkehrsleben berührt, zum Gegenstande gemeinsamer Erörterungen gemacht wird und die Identität der Interessen Derjenigen, welche den Verkehr schaffen, und Derjenigen, welche ihn bedienen, immer mehr zur realen Anerkennung gelangt.

Bei dieser Gelegenheit gestatten Sie mir, auf eine neuere Einrichtung im Grossherzogthum Baden aufmerksam zu machen. Dort ist durch Landesh. Verordnung vom 4. November 1880 die „Bildung einer ständigen Interessenvertretung bei der Eisenbahnverwaltung“ vollzogen, indem ein Eisenbahnrath eingesetzt wurde, welcher die Aufgabe hat, in wichtigen, die Interessen des Handels, der Gewerbe und der Landwirthschaft berührenden Angelegenheiten des Eisenbahnwesens, insbesondere hinsichtlich der Bestimmungen des Betriebsreglements, der Tarife und der Fahrpläne gutachtliche Aeusserungen abzugeben und Wünsche und Beschwerden zur Kenntniss der Centralbehörde zu bringen. Dieses Collegium ist also berufen, auf dem gesammten Gebiete des Eisenbahnwesens berathend mitzuwirken. Der Eisenbahnrath besteht aus je einem Vertreter der Handelskammern des Grossherzogthums, aus zwei Vertretern des Gewerbes, zwei Vertretern der Landwirthschaft, die von geeigneten Organen gewählt werden, und aus fünf vom Handelsministerium ernannten Mitgliedern. Im Frühjahr und Herbst findet eine Zusammenkunft statt.

So sucht das berechtigte Bedürfniss hier in dieser, dort in jener Form seine Befriedigung; weit entfernt, die Form, die wir gewählt, für die beste zu halten, bin ich der Meinung, dass die Organisation thunlichst den localen Verhältnissen sich anzupassen habe, sodann aber der Ueberzeugung, dass auf Statutenparagraphen und äusseren Zuschnitt überhaupt weniger es ankomme als vielmehr auf die Hingabe an die Sache, die allein Frische und Freude an der Arbeit erzeugt und erhält“.

Was insbesondere die Hereinziehung des Vereinsthätigkeit in den Kreis der Mittheilungen betrifft, so spricht sich darüber die Einleitung des Referenten folgendermassen aus:

„Der Wirkungskreis des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen ist in den letzten Jahren gegen die früher entwickelte Thätigkeit in mancher Beziehung eingeschränkt worden. Theils sind grosse Aufgaben jener Vereinigung der Eisenbahnen Deutschlands, Oesterreichs, Ungarns, der Niederlande und der kleineren Gebiete Mitteleuropas der Hauptsache nach als gelöst zu betrachten und es bedarf nur noch der zeitgemässen Ausgestaltung und Fortentwickelung, theils hat die auch im Eisenbahnwesen erstarkte Gewalt der staatlichen Legislative und Aufsicht der Materien sich mehr oder weniger bemächtigt. Die grossen Errungenschaften der freien Verständigung, welche in ihrer unmittelbaren Wirkung und in ihrem bedeutenden Einfluss auf die dem Vereine nicht angehörenden Nachbargebiete das Zusammenwirken der Verkehrsanstalten ermöglicht haben, dessen wir uns gegenwärtig erfreuen, sind zum festen Besitzthum geworden: ich nenne vor Allem das Betriebsreglement, das Uebereinkommen zu demselben, die technischen Vereinbarungen, das Wagenregulativ. Die einzelnen Staatsgebiete, das Deutsche Reich, Oesterreich-Ungarn, in ausgedehntem Masse auch die Niederlande, haben, wesentlich gestützt auf die Ergebnisse der Vereinsthätigkeit, durch staatliche Betriebsreglements, Bahnpolizeireglements, Signalordnungen, Normen für Bau und Ausrüstung der Bahnen und andere Verordnungen sich der Gegenstände bemächtigt, für welche früher die nothwendige Conformität durch freie Verständigung geboten war.

Endlich lässt sich nicht leugnen, dass speciell die Erstarkung des Staatsbahnsystems in Preussen dem Vereine nicht günstig ist, da einmal eine strammere Zusammenfassung angestrebt wird, als sie für das grosse Gebiet heilsam und durchführbar ist, andererseits man bei der Ausdehnung des eigenen Besitzes nicht geneigt sein kann, wesentliche Zugeständnisse zum Nutzen eines grösseren Ganzen auf ihre Kosten zu machen.

Gerade aber diesen mächtigen Einflüssen der Staatsgewalt gegenüber liegt alle Veranlassung vor, die Lebensfähigkeit des Vereins zu erhalten und zu bethätigen. Nicht nur, dass derselbe — wie jede grosse internationale Genossenschaft — viele Vortheile gemeinsamen Wirkens zu bieten in der Lage ist, welche von den einzelnen Staaten auch durch die vollkommenste Organisation nicht geboten werden: der Verein ist insbesondere geeignet, einer Gefahr entgegenzuwirken, welche mit der Ueberhandnahme des Staatsbahnsystems überhaupt verbunden ist, der Gefahr des Generalisirens und Egalisirens, der Gefahr der Schablone. Wohl auf keinem Gebiete sind die Schädigungen, die von dieser Seite drohen, höher anzuschlagen, als auf demjenigen des Verkehrslebens mit seiner ewigen Neugestaltung, mit seinem Beharren in keiner anderen Erscheinung als im Wechsel.

Es haben daher m. E. die Verkehrsinteressenten alle Veranlassung, den Verein als eine Institution zu betrachten, die wesentlich in ihrem Geiste zu wirken berufen ist, und in diesem Sinne, glaube ich, thun Sie wohl, Antheil zu nehmen an den Bestrebungen und der Thätigkeit des Vereins.

Im Hinweis auf das, was ich eingangs über die Auffassung, die ich von der Aufgabe unserer freien Vereinigung habe, zu sagen mir erlaubte, dürfte es daher angemessen sein, wenigstens die wesentlichsten Gegenstände, mit denen der Verein zur Zeit sich befasst, aufzuführen.

Der Mittelpunkt der Vereinsthätigkeit scheint, äusserlich betrachtet, in der alljährlichen Generalversammlung zu liegen. Die Mehrzahl von Ihnen wird aber gewiss schon persönlich zu der Beobachtung Gelegenheit gehabt haben, dass in solchen

grossen Versammlungen die eigentlich fördernde Arbeit in den Hintergrund tritt. Die Generalversammlung kann man, abgesehen von dem Werthe der Gelegenheit des persönlichen Zusammentreffens mit alten und neuen Bekannten aus der Schaar der Fachgenossen, der Anregung, welche immerhin die Debatte auch über einen hinlänglich instruirten Gegenstand bietet, mehr einem Erntetage vergleichen, an dem das, was durch Commissionsberathungen genügend gereift zu sein scheint, nunmehr durch Mehrheitsbeschlüsse zur Annahme gelangt, um dann der letzten Probe unterworfen zu werden, ob nicht nachträglich mehr als $\frac{1}{10}$ der nach Streckenlänge auf die Verwaltungen vertheilten Stimmen in schriftlicher Erklärung widerspricht und das Zustandekommen eines bindenden Vereinsbeschlusses verhindert".

Von allgemeinem Interesse sind endlich die Anführungen über die Entwickelung der Preussischen Staatsbahnverwaltung und das Verhältniss der Oldenburgischen Bahnen zu derselben. Ein Vertreter der Direction spricht sich darüber in folgendem Sinne aus:

„Ueber die äussere Gestaltung der Preussischen Staatsbahnen sei wenig zu berichten; in Aussicht ständen bekanntlich die Verstaatlichung der Rhein-Nahebahn und der Neubau der Strecke Salzwedel-Harburg.

Dagegen hätten sich unter der energischen Leitung des jetzigen Ministers der öffentlichen Arbeiten in der inneren Organisation bedeutende Veränderungen vollzogen. Die Selbstständigkeit der einzelnen Directionen sei gehoben, an Stelle der Commissionen seien Betriebsämter mit geänderter Begrenzung getreten und durch eine Neuordnung der Competenzverhältnisse ein besser geregelter Geschäftsgang im Verhältniss der Directionen zu den Betriebsämtern herbeigeführt, als er früher zu den Commissionen gewesen wäre. Die Betriebsämter seien mit einem Juristen oder Techniker als Vorstand besetzt, dem entsprechend ein Techniker oder Jurist als ständiger Hülfsarbeiter zugeordnet sei. In der Begrenzung der Directionsbezirke ständen neue Veränderungen zum 1. April d. J. bevor: Aus der Direction der Rheinischen Bahn würde eine Linksrheinische, aus derjenigen der Köln-Mindener Bahn eine Rechtsrheinische Direction werden, welcher letzteren auch die Westfälische Bahn unterstellt würde, die Direction in Stettin werde in derjenigen in Berlin aufgehen. Es bleibe also die Abgrenzung nach Strecken. An diesem Punkte werde Gelegenheit genommen, auf eine mit grosser Sachkenntniss geschriebene anonyme Broschüre aufmerksam zu machen, welche nicht die gebührende Beachtung gefunden habe. Dieselbe suche das wesentlichste Bedenken, welches mit der allgemeinen Verstaatlichung verbunden sei, nämlich die Consequenz der factischen Monopolisirung der für die Eisenbahnen erforderlichen Rohproduction und Industrie, dadurch zu beseitigen, dass sie die Provinzen als Träger des Eigenthums und möglichst selbstständige Verwaltungskörper in Vorschlag bringe, daneben solle eine eigene Direction für den durchgehenden Verkehr bestehen. Da die hier vertretenen Ideen mit der Auffassung des Preussischen Ministers in Widerspruch ständen, andererseits nahe Beziehungen des Verfassers zum Ministerium deutlich aus der Schrift hervorgingen, sei anzunehmen, dass sie der Ausdruck einer von der herrschenden abweichenden Strömung im Preussischen Ministerium sei.

Die Errichtung eines Auskunftsbureaus in Tarifsachen bei der Königlichen Direction in Berlin habe nicht den gewünschten Erfolg gehabt; bei dem stetigen Wechsel in den Tarifen sei die vollständige Information einer Centralstelle nicht durchzuführen.

Die Errichtung einer Centralwagenabrechnungsstelle bei der Königlichen Direction in Magdeburg stände in nächster Zeit bevor; dieselbe werde die Abrechnung für sämmtliche Preussischen Staats- und unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen übernehmen.

Das Inkrafttreten des neuen Preussischen Staatsbahntarifs, welcher auch den Tarif der Nebengebühren enthalte, sei zum 1. April d. J. in Aussicht genommen. Vielleicht werde er die Grundlage einer vollständigen Einheitlichkeit werden; ausser einigen Privatbahnen habe sich auch Sachsen als der Annahme wohl geneigt erklärt, Oldenburg habe sich bereits vollständig angeschlossen.

Die wichtigste bereits vollzogene Aenderung sei die Herbeiführung einer freieren Wagenbenutzung. Sämmtliche Preussischen Staatsbahnen seien in drei Gruppen getheilt:

1. I. Gruppe: die Bezirke der Directionen in Bromberg, Berlin, Stettin und Breslau;
2. II. Gruppe: die Bezirke der Directionen in Magdeburg, Hannover und Frankfurt a. M.;
3. III. Gruppe: die Bezirke der Directionen der Rheinischen und Köln-Mindener Bahn in Köln.

Als eine IV. Gruppe sei bis auf weiteres der Bezirk der Direction in Elberfeld zu behandeln. Innerhalb der einzelnen Gruppen würden die Wagen vollständig wie eigene behandelt, und auch im Verkehr der Gruppen unter einander sei die Disposition über die fremden Wagen erheblich freier geworden, wenn dadurch Leerfahrten vermieden werden. Zur Vereinfachung der Abrechnung sei an Stelle der bisherigen Laufmiethe von 1 ₰ pro Kilometer und Zeitmiethe von 1 ℳ pro Tag eine Laufmiethe von 2 ₰ pro Kilometer gesetzt worden.

Die Oldenburgische Verwaltung sei nun der II. Gruppe beigetreten, ferner sei, da die in den einzelnen Jahren an die Preussischen Staatsbahnverwaltungen in ihrer Gesammtheit gezahlten Summen wenig schwankten, an Stelle der speciellen Abrechnung die Zahlung eines Pauschquantums gesetzt worden.

Aehnliche Abkommen seien von der Berlin-Anhalter Eisenbahngesellschaft, der Thüringischen und mehreren kleineren Verwaltungen Mitteldeutschlands unter sich getroffen.

Eine fernere bedeutende Vereinfachung sei dadurch herbeigeführt, dass die Oldenburgische Verwaltung dem für die Preussischen Staatsbahnen geltenden Reglement über die Behandlung von Reclamationen beigetreten sei; hiernach gebe eine der zugehörigen Verwaltungen für alle anderen betheiligten die Erklärung über Reclamationen ab, so dass es eines weiteren Circulirens der Acten nicht mehr bedürfe. Der ebenfalls angeregte finanzielle Anschluss hätte deshalb nicht acceptirt werden können, weil die Entschädigungsausgaben der Preussischen Staatsbahnen pro Kilometer erheblich höher wären als diejenigen der Oldenburgischen Bahnen.

Es sei endlich als Grundprincip der Instradirung die Bevorzugung der kürzesten Route aufgestellt und die Umarbeitung verschiedener Verbandstarife auf dieser Basis bereits in Angriff genommen".

Redner hebt zum Schluss hervor, dass die dargelegten Massnahmen zur Herbeiführung von Einheitlichkeit und Vereinfachung den Beweis liefern, dass die früher nur von der Verwirklichung des Reichsbahnprojects erwarteten Vortheile auch auf dem Wege der freien Verständigung unter Wahrung der Selbstständigkeit erzielt werden können.

Uebrigens ergiebt das Protocoll eine lebhafte Betheiligung der Interessenten an der Besprechung der einzelnen Fragen und kann dasselbe nicht verfehlen, den wohlthuenden Eindruck eines verständnissvollen Zusammengehens derer, die den Verkehr bringen und derjenigen, die ihn bedienen, hervorzurufen.

Das Urtheil des Reichsgerichts

betreffend die Generalversammlungsbeschlüsse der Rumänischen Eisenbahngesellschaft vom 3. März 1880.

Im Namen des Reichs.

In Sachen des Bankiers Ludwig von Kaufmann zu Berlin, Klägers und Revisionsklägers,

wider

die Rumänische Eisenbahnen-Actiengesellschaft, vertreten durch den Vorstand, Otto Ludwig Heinrich Nitze, Adolph Salomon, Ludwig Bamberger und Emil Schmolinski zu Berlin, Beklagte und Revisionsbeklagte,

hat das Reichsgericht, Erster Civilsenat, auf die mündliche Verhandlung vom 5. Februar 1881 unter Mitwirkung:
des Präsidenten Dr. Drechsler
und der Reichsgerichtsräthe Dr. von Hahn, Dr. Gallenkamp, Dr. Schlesinger, Dr. von Meibom, Dr. Hambrook, Dr. Bolze,
für Recht erkannt:

das Urtheil des Sechsten Civilsenats des Königlich Preussischen Kammergerichts zu Berlin vom 29. October 1880 wird aufgehoben und in der Sache selbst auf die Berufung des Klägers das Urtheil der Sechsten Kammer für Handelssachen des Königlich Preussischen Landgerichts I. zu Berlin vom 10. Mai 1880 dahin abgeändert:
dass die in der ausserordentlichen Generalversammlung der beklagten Actiengesellschaft vom 3. März 1880 gefassten Beschlüsse für ungiltig zu erklären und Beklagte für schuldig zu erkennen, sich der weiteren Ausführung derselben zu enthalten und die geschehene Ausführung rückgängig zu machen, insbesondere die auf Grund der gedachten Beschlüsse bewirkten Eintragungen im Handelsregister löschen zu lassen.

Die Kosten des Rechtsstreits fallen, soweit sie nicht dem in erster Instanz aufgetretenen Nebenintervenienten auferlegt worden sind, der Beklagten zur Last.

Von Rechts Wegen.

Thatbestand.

In der zu Berlin am 3. März 1880 stattgehabten ausserordentlichen Generalversammlung der Rumänischen Eisenbahnen-Actiengesellschaft wurde mit 306 888 gegen 17 949 Stimmen beschlossen:

1. einem im Entwurfe vorgelegten Vertrage zwischen dieser Gesellschaft und dem Rumänischen Staate wegen Ueberlassung der Verwaltung und des Betriebes des Eisenbahnnetzes und überhaupt der Verwaltung des gesammten Gesellschaftsvermögens an den Rumänischen Staat und
2. einem im Entwurfe vorgelegten, an die Stelle des bisherigen Statuts der Gesellschaft tretenden revidirten Statut

die Genehmigung zu ertheilen.

Artikel XXV des Vertrags erklärt das revidirte Statut für einen integrirenden Theil dieses Vertrags und § 3 des revidirten Statuts nimmt die Bestimmungen des Vertrags in Bezug.

Nach Artikel XXVII sollte der Vertrag erst dann perfect werden, wenn das revidirte Statut in das Handelsregister eingetragen und die absolute Majorität aller Actien, seien es Stammactien oder Stammprioritätsactien, sowie des durch diese Actien repräsentirten Nominalcapitals innerhalb der vorgeschriebenen Frist zum Umtausch gegen neue Rumänische Staatsobligationen präsentirt worden sei. Beide Bedingungen gingen in Erfüllung, worauf die vom Königlichen Amtsgericht I. zu Berlin am 20. März 1880 bei No. 3436 im Gesellschaftsregister vorläufig bewirkte Eintragung des Generalversammlungsbeschlusses vom 3. März 1880 am 7. Mai 1880 für endgiltig erklärt wurde.

Der Revisionskläger, welcher als Besitzer von 335 100 *M* Nominalactien bereits in der Generalversammlung vom 3. März 1880 gegen diesen Beschluss Protest erhoben und nachher vergebens versucht hat, die Eintragung desselben im Handelsregister zu verbindern, ficht denselben im gegenwärtigen Rechtsstreite mit dem Klageantrage an:

> zu erkennen, dass die in der ausserordentlichen Generalversammlung unter dem 3. März 1880 gefassten Beschlüsse für rechtsungiltig und unverbindlich zu erklären, und demgemäss die Beklagte schuldig zu erkennen, sich der Ausführung der gedachten Beschlüsse zu enthalten, beziehentlich die geschehene Ausführung durch Wiederherstellung des vor den angefochtenen Beschlüssen vorhandenen Zustands wieder rückgängig zu machen,
> und die bezüglichen, auf Grund der gedachten Beschlüsse bewirkten Eintragungen im Handelsregister zur Löschung zu bringen.

In erster Instanz wurde Kläger durch Urtheil des Königlichen Landgerichts I. zu Berlin, Sechste Kammer für Handelssachen, vom 10. Mai 1880 mit seiner Klage abgewiesen, indem zwar seine Legitimation zu der erhobenen Klage auf Grund seines Actienbesitzes anerkannt, die Klage selbst aber als unbegründet verworfen wurde.

Dieses Erkenntniss wurde in der Berufungsinstanz durch Urtheil des Königlichen Kammergerichts zu Berlin, Sechster Civilsenat, vom 29. October 1880 bestätigt.

Hiergegen ist von dem Kläger Revision eingelegt mit dem Antrage:

> das angefochtene Erkenntniss aufzuheben und dem Klageantrage gemäss zu erkennen.

Zur Begründung des Antrags wiederholt Revisionskläger die bereits in den Vorinstanzen geltend gemachten Ausführungen, bezüglich deren auf die Darstellung des Thatbestandes in dem ersten und zweiten Urtheil zu verweisen ist. Jedoch giebt er die Behauptung, dass durch die gefassten Beschlüsse Artikel 217 des Handelsgesetzbuchs verletzt sei, in dritter Instanz auf und erklärt, die Ausführung, dass dem Artikel 215 des Handelsgesetzbuchs zuwider der Gegenstand der Unternehmung der Actiengesellschaft durch Mehrheitsbeschluss geändert worden sei, nicht besonders betonen, sondern diesen Punkt zur Begründung der Behauptung einer Verletzung der Artikel 239, 239a, 31 des Handelsgesetzbuchs erörtern zu wollen. Ausserdem stützt Revisionskläger die Anfechtung der Beschlüsse vom 3. März 1880 auf folgende neue Gründe:

1. Die Befugniss der Actionäre zur Fassung dieser Beschlüsse sei deshalb zu beanstanden, weil dieselben unter der Bedingung gefasst seien, dass die absolute Mehrheit der Actien unter dem Erbieten zur Conversion derselben gegen neue Rumänische Staatsobligationen deponirt werde.
2. Der § 2 des revidirten Statuts in Verbindung mit Artikel XXVIII des Vertrags verfolge den Zweck, den Sitz der Gesellschaft nach Rumänien zu verlegen; zur Verlegung des Sitzes einer inländischen Actiengesellschaft ins Ausland sei aber Einstimmigkeit der Actionäre erforderlich.
3. Die im Artikel IX des Vertrages enthaltene Bestellung einer Hypothek an dem ganzen Bahnnetz Roman-Vercierova schliesse eine eventuelle Rückzahlung des Grundcapitals an die Actionäre in sich, welche nur unter den Voraussetzungen des Artikels 248 des Handelsgesetzbuchs statthaft sein würde.

Von der Revisionsbeklagten ist der Antrag gestellt:

> Die Revision als unbegründet zurückzuweisen und dem Revisionskläger die Kosten zur Last zu legen.

Entscheidungsgründe.

1. Die rechtliche Besonderheit der Actiengesellschaft, Beschränkung der Haftung des Actionärs und Zulässigkeit der Stellung der Actien auf Inhaber, und die durch diese Besonderheit ermöglichte Betheiligung einer grossen Anzahl von Gesellschaften, macht die feste Organisation der Actiengesellschaft und die genaue Feststellung der Competenz der einzelnen Organe derselben zur Nothwendigkeit. Wenngleich in dieser Beziehung dem Privatwillen Freiheit eingeräumt ist, so hat der Gesetzgeber doch für nothwendig erachtet, gewisse allgemeine Grundsätze aufzustellen, welche für alle Actiengesellschaften gelten. Das Recht lässt nur diejenigen Actiengesellschaften zu, welche nach diesen Grundsätzen organisirt sind und erkennt Beschlüsse und Handlungen derselben nur dann als rechtsbeständig an, wenn sie nicht gegen gewisse allgemeine Rechtsregeln verstossen. Dadurch ist die Bildung der Actiengesellschaft erschwert, insbesondere aber ihrer Thätigkeit eine Schranke gezogen, welche im einzelnen Fall die erfolgreiche Wahrnehmung der wirthschaftlichen Interessen der Actiengesellschaft hemmen kann; andererseits aber sind dadurch die Interessen Dritter und der einzelnen Actionäre gegen Benachtheiligung geschützt. Strenge Befolgung dieser Bestimmungen ist um so mehr geboten, als die Actiengesellschaft eben wegen ihrer begrifflichen Besonderheit nur durch Organe handeln kann, und wenn auch das Hauptorgan, die Generalversammlung, durch die Actionäre gebildet wird, doch regelmässig massgebend nur sein kann der Wille der **Mehrheit** der Erschienenen.

Nur wenige der gesetzlichen Bestimmungen hat der Richter von Amtswegen zur Anwendung zu bringen; dagegen hat der einzelne Actionär ein Recht darauf, dass von den Gesellschaftsorganen den gesetzlichen Bestimmungen gemäss verfahren werde und kann zur Realisirung dieses Rechts die richterliche Hilfe anrufen.

In Betracht kommen können hierbei nur die Rechtsnormen, nicht das Interesse der Gesellschaft. Wenn einerseits bei gesetzmässigem Verhalten der Organe der Gesellschaft der einzelne Actionär nicht geltend machen kann, dass der gefasste oder ausgeführte Beschluss den Interessen der Gesellschaft zuwiderlaufe, so kann andererseits bei rechtswidrigem Vorgehen der Gesellschaftsorgane dem Anfechtungsrecht des einzelnen Actionärs der Einwand nicht wirksam entgegengestellt werden, dass der rechtswidrig gefasste Beschluss den Interessen der Gesellschaft förderlich gewesen sei.

2. Der Kläger ficht in seiner Eigenschaft als Actionär die Rechtsbeständigkeit der von der Generalversammlung am 3. März 1880 gefassten Beschlüsse an, durch welche der Abschluss eines Vertrags mit der Rumänischen Regierung und die in Folge hiervon nöthig gewordene Statutenveränderung gebilligt wurden.

Der Vertrag bezweckt den Uebergang der Rumänischen Eisenbahnen auf den Rumänischen Staat und das eventuelle Aufhören der Actiengesellschaft.

Am Einfachsten hätte dieser Zweck durch Liquidation der Actiengesellschaft und Ankauf der Eisenbahn durch den Rumänischen Staat erreicht werden können. Dieser Weg ist nicht eingeschlagen worden. Es ist von der zeitweiligen Fortexistenz der Actiengesellschaft ausgegangen und sind dem Rumänischen Staat gegen eine von demselben zu beschaffende Gegenleistung weitgehende Rechte eingeräumt.

Es ist zu untersuchen, ob die Einräumung dieser Rechte zulässig war.

3. Der Vertrag geht zunächst dahin, dass die Actiengesellschaft dem Rumänischen Staate für die ganze Dauer ihrer Concession den Betrieb ihres gesammten Eisenbahnnetzes überlässt und die Rumänische Regierung sich dagegen verpflichtet, die Stammactien und Stammprioritätsactien der Gesellschaft gegen Rumänische Staatsobligationen umzutauschen, denjenigen Actionären aber, welche den Umtausch nicht vornehmen würden, jährlich 3⅓ pCt. des Nominalbetrages der Stammactien und 8 pCt. des Nominalbetrages der Stammprioritätsactien als Dividende zu bezahlen.

Wäre etwa Weiteres nicht verabredet, so würde die Generalversammlung, indem sie dem Vertrage zustimmte und die erforderliche Abänderung der Statuten vornahm, ihre Competenz nicht überschritten und das Recht des Klägers nicht verletzt haben.

Die Bestimmungen des Vertrags, welche den Actionären das Recht beilegen, ihre Actien gegen Rumänische Obligationen umzutauschen, und durch das Versprechen der Zahlung einer Prämie an diejenigen Actionäre, welche ihre Actien binnen bestimmter Frist zum Umtausch deponiren, einen Anreiz zur Vornahme des Umtausches schaffen, berühren das Rechtsverhältniss der Actionäre zur Actiengesellschaft überhaupt nicht. Sie betreffen nur eine Veränderung der Personen der Actienbesitzer und konnten an sich — abgesehen von der noch zu erörternden Hypothekbestellung — ohne Verletzung des Rechts der Actionäre von der Actiengesellschaft genehmigt werden.

Auch darin kann kein Verstoss gegen das Statut oder irgend welche Rechtssätze gefunden werden, dass die Rumänische Regierung die Wirksamkeit des Vertrags davon, dass ihr bis zu einem gewissen Tage eine bestimmte Anzahl Actien zum Umtausch angeboten sein würden, abhängig macht. Die rechtliche Zulässigkeit der Vereinigung der Mehrzahl, ja sogar der Gesammtheit der Actien in Einer Hand ist unbestreitbar, es kann daher auch nicht rechtswidrig sein, den Eintritt einer solchen Thatsache als Bedingung der Perfection eines Vertrags zu setzen.

Vom Revisionskläger ist bei der mündlichen Verhandlung noch geltend gemacht worden, die Beschlussfassung über den Vertragsabschluss sei deswegen ungiltig, weil nach jener Bedingung der Vertrag erst dann perfect werden sollte, wenn die Ma-

jorität eine andere geworden sein würde; da dies aber nicht geschehen könne, wenn nicht eine Anzahl der die Majorität bildenden Actionäre ihre Actien vor Abschluss des Vertrages abträte, so habe die Majorität der Generalversammlung vom 3. März 1880 einen Beschluss über einen Vertrag gefasst, der erst nach ihrem Verschwinden perfect werden solle. Das Letztere ist vollkommen richtig, allein es hat auf den Rechtsbestand des Vertrages deswegen keinen Einfluss, weil die die Generalversammlung bildenden Actionäre nicht über ihre individuellen Rechte contrahirt oder zu contrahiren beschlossen, sondern die zu einem durch die Generalversammlung für die Actiengesellschaft zu fassenden Beschluss erforderlichen Vota abgegeben haben. Waren die Abstimmenden zu dieser Zeit Actionäre, so war der Beschluss der Generalversammlung rechtswirksam zu Stande gekommen, gleichviel, ob die Stimmenden zu irgend einem späteren Zeitpunkt noch Actionäre waren oder alsbald nach dem Beschluss ihre Actien zu verkaufen im Sinne hatten.

Auch die Ueberlassung des Betriebs an den Rumänischen Staat für eigene Rechnung gegen eine den Actionären zu gewährende Dividende von jährlich gleichem Betrage, sowie die hierdurch veranlasste Umgestaltung der Bestimmungen des § 45 des alten Statuts über die Aufstellung der Bilanz, konnte von der Generalversammlung mit Stimmenmehrheit beschlossen werden. Es war darin eine Abänderung des ursprünglichen Statuts enthalten, welche nach § 63 lit c desselben mit Zustimmung der Rumänischen Regierung von der Generalversammlung beschlossen werden konnte. Eine Abänderung des Gegenstandes der Unternehmung der Actiengesellschaft, welche nach Art. 215 des Handelsgesetzbuchs nicht hätte durch Stimmenmehrheit beschlossen werden können, ist darin nicht zu erblicken. Zweck der Gesellschaft und Gegenstand ihres Unternehmens war nach § 3 der alten Statuten der Bau und Betrieb der Rumänischen Eisenbahnen. Auf diesen Gegenstand ist das Unternehmen der Actiengesellschaft auch nach dem Betriebsüberlassungsvertrage und der damit zusammenhängenden Statutenänderung gerichtet. Nur die Mittel zur Erreichung des unverändert gebliebenen Gesellschaftszwecks haben sich geändert, indem der Betrieb durch den Rumänischen Staat gegen eine feste jährliche Vergütung an die Stelle des bisherigen Selbstbetriebs gesetzt wurde. Nach wie vor besteht das Unternehmen der Gesellschaft darin, durch den Betrieb der Rumänischen Bahn Einkünfte zu ziehen und dieselben unter die Actionäre nach Verhältniss ihrer Actien zu vertheilen. Ob es für die Actionäre vortheilhafter sei, die Eisenbahnen selbst zu betreiben oder durch einen Andern betreiben zu lassen und im letztern Fall den Betrieb für Rechnung der Gesellschaft oder gegen eine an die Gesellschaft zu zahlende Vergütung von festem Betrage für Rechnung des Dritten geschehen zu lassen, war eine Frage des Interesses, welche die Generalversammlung zu entscheiden befugt war. Darin, dass an die Stelle einer schwankenden eine feste Dividende gesetzt wurde, kann eine Verletzung des Rechts der einzelnen Actionäre nicht gefunden werden.

Was den Sitz der Gesellschaft betrifft, so weicht § 2 des revidirten Statuts vom § 2 des alten Statuts nur darin ab, dass der Beschluss der Verlegung des Sitzes, welcher in letzterem dem Aufsichtsrath überlassen war, in ersterem der Generalversammlung vorbehalten worden ist, wodurch die Rechte der Actionäre nicht beeinträchtigt werden. Da schon das alte Statut die Verlegung des Sitzes gestattet, ohne zwischen Verlegung nach inländischen und ausländischen Orten zu unterscheiden, so kann eine Verletzung des Rechts der Actionäre nicht darin gefunden werden, dass bei Abfassung des revidirten Statuts die Verlegung des Sitzes der Gesellschaft nach Rumänien ausdrücklich in Aussicht genommen wurde.

4. Der Vertrag und die auf Grund desselben beschlossene Statutenänderung beschränken sich aber nicht auf die Ueberlassung des Betriebs an den Rumänischen Staat. Sie greifen zugleich tief in die Organisation der Gesellschaft ein.

Nach dem Handelsgesetzbuch wie nach der Natur der Sache muss jede Actiengesellschaft ein Willensorgan haben, die Generalversammlung, und ein ausführendes Organ, den Vorstand. Aus Zweckmässigkeitsgründen fügt das Handelsgesetzbuch ein controlirendes Organ, den Aufsichtsrath, hinzu. Es genügt aber zur Erfüllung der gesetzlichen Bestimmung, dass jede Actiengesellschaft einen Vorstand haben muss (Artikel 227 des Handelsgesetzbuchs), nicht, dass eine Person oder mehrere als Vorstand bezeichnet und mit der Vertretung der Actiengesellschaft betraut werden. Der Vorstand muss in der That Organ der Actiengesellschaft, das heisst das Werkzeug sein, durch welches dieselbe ihren Willen zum Vollzug bringt. Die Actiengesellschaft muss daher die Möglichkeit haben, vom Vorstande zu erzwingen, dass er gemäss ihrem Willen handelt, insbesondere die Beschlüsse der Generalversammlung zur Ausführung bringt.

Das revidirte Statut der beklagten Gesellschaft scheint nun zwar im § 20 alle Organe anzuordnen, welche das Handelsgesetzbuch für nothwendig erklärt, indem alle in dem alten Statut § 20 eingesetzten Gesellschaftsorgane mit Ausnahme der Betriebsdirection und des Administrationsraths zu Bukarest, deren Thätigkeit durch den Uebergang des Betriebs und der Administration auf den Rumänischen Staat hinwegfiel, in dem revidirten Statut beibehalten sind. Bringt man aber den § 20 desselben mit den Bestimmungen des Vertrags in Verbindung, so ergiebt sich, dass der sogenannte Vorstand in der That kein Organ der Actiengesellschaft ist.

Der Vertrag bestimmt zunächst im Artikel XIX nur, der Rumänische Staat werde die Eisenbahnen durch eine Behörde administriren, deren Mitglieder die Rumänische Regierung zu ernennen hat und welche von ihr nach ihrem freien Ermessen entlassen werden können. Im Artikel XX aber wird dieser „Fürstlichen Direction" die Vertretung der Actiengesellschaft in vollem Umfange, wie sie nach dem Handelsgesetzbuch dem Vorstande zusteht, ohne andere Beschränkungen, als die im Artikel X und XXII des Vertrags enthaltenen, übertragen. Nach Artikel XXI sollen mit dem Tage, an welchem die Verwaltung und der Betrieb der Eisenbahnen auf die Rumänische Regierung übergehen, die Functionen des bisherigen Vorstandes erlöschen; nach Artikel XXII soll die Fürstliche Eisenbahndirection nach Massgabe des Gesetzes und des Vertrags und im Uebrigen lediglich nach Massgabe der Instructionen handeln, welche ihr von dem Rumänischen Minister für öffentliche Arbeiten zu geben sind.

Demgemäss bestimmt das revidirte Statut im § 20:

„Die Organe der Gesellschaft sind nach Inkrafttreten des im § 3 erwähnten, mit dem Rumänischen Staate geschlossenen Vertrags:

1. Die Fürstliche Direction der Rumänischen Eisenbahnen, welche zugleich den Vorstand der Gesellschaft im Sinne des Deutschen Handelsgesetzbuchs bildet;
2. der Aufsichtsrath;
3. die Generalversammlung",

und überträgt im § 22 der Fürstlichen Direction die Vertretung der Gesellschaft der Actionäre mit allen Rechten und Pflichten des Vorstandes des Deutschen Handelsgesetzbuchs ohne andere Restrictionen, als die, welche in Artikel X und XXII des im § 3 bereits erwähnten Vertrags specificirt sind.

Die Fürstliche Eisenbahndirection wäre danach nicht allein im Stande, Rechtshandlungen aller Art, auch solche, welche über den Umfang der Verwaltung des Gesellschaftsvermögens und des Bahnbetriebs hinausgehen, mit voller Wirkung Dritten gegenüber für die Actiengesellschaft vorzunehmen (Handelsgesetzbuch Artikel 230, 231), sondern auch der Gesellschaft gegenüber unterliegen ihre Verfügungen keinen anderen Beschränkungen, als den im Artikel X und XXII des Vertrags festgesetzten. Nicht einmal bei Veräusserungen, Verpfändungen und Aufnahme von Anlehen ist die Zustimmung der Generalversammlung vorbehalten; Artikel X des Vertrags untersagt die Veräusserung der Eisenbahnen nicht schlechthin, sondern nur für die Dauer der Amortisationsperiode der neuen Rumänischen Staatsobligationen, mithin nicht zu Gunsten der Actionäre, sondern der Rumänischen Staatsgläubiger, und die Aufnahme von Anlehen, welche nach § 43 lit. c des alten Statuts an die Zustimmung der Generalversammlung gebunden war, ist nach § 43 des neuen Statuts von diesem Erforderniss entbunden. Die Handlungen der Fürstlichen Eisenbahndirection sind demnach von dem Willen der Actionäre schlechthin unabhängig. Wollte man auch annehmen, dass die Rumänische Staatsregierung dadurch, dass sie die Fürstliche Eisenbahndirection als Organ der Actiengesellschaft anerkannte, die Verpflichtung übernommen habe, die Gesellschaftsangelegenheiten gemäss dem Interesse der Gesellschaft verwalten zu lassen, so ist doch die Entscheidung darüber, was dem Interesse der Gesellschaft entspreche und was insbesondere bei Collisionen zwischen dem Interesse des Rumänischen Staats und dem Gesellschaftsinteresse zu thun sei, lediglich dem Ermessen der Fürstlichen Eisenbahndirection und der Fürstlichen Staatsregierung, von deren Instructionen erstere abhängt, überlassen. Der Actiengesellschaft dagegen steht kein Mittel zu Gebote, ihren Willen gegenüber dem abweichenden Willen der Fürstlichen Eisenbahndirection zur Geltung zu bringen und insbesondere dieselbe zur Befolgung der nach Artikel 231 des Handelsgesetzbuchs für den Vorstand verbindlichen Generalversammlungsbeschlüsse anzuhalten. Sie kann weder die Mitglieder des Vorstands, welche sich ihrem Willen widersetzen, abberufen und durch andere Personen ersetzen, da das Recht der Ernennung und Entlassung der Directionsmitglieder durch Artikel XIX des Vertrags und § 21 des revidirten Statuts ausschliesslich und unwiderruflich der Rumänischen Staatsregierung überlassen ist, noch kann sie die Mitglieder des Vorstands wegen Nichtbefolgung der Weisungen der Generalversammlung zur Verantwortung ziehen, da einer auf Grund der Artikel 241, 226, 194 des Handelsgesetzbuchs durch den Aufsichtsrath gegen sie zu erhebenden Klage die Einrede entgegenstände, dass die Vorstandsmitglieder nach den Instructionen der Rumänischen Staatsregierung gehandelt haben, denen sie nach Artikel XXII des Vertrags und § 22 des revidirten Statuts Folge zu leisten verpflichtet waren.

Aus Allem diesem ergiebt sich der Schluss, dass die beklagte Gesellschaft nach dem revidirten Statut zwar noch das

Die Zuschüsse zu den im § 1 unter A 1, 2 und B bezeichneten Unternehmungen sind aus denjenigen Mitteln zu bestreiten, welche im § 1 unter No. 7 des Gesetzes vom 23. Februar d. J., betreffend die Bewilligung von Staatsmitteln zur Hebung der wirthschaftlichen Lage in den nothleidenden Theilen des Regierungsbezirks Oppeln (Gesetz-Samml. S. 25), zur Verfügung gestellt sind.

Zur Bereitstellung der Zuschüsse für die im § 1 unter A 3 des gegenwärtigen Gesetzes bezeichnete Linie sind Staatsschuldverschreibungen auszugeben.

Wann, durch welche Stelle und in welchen Beträgen, zu welchem Zinsfuss, zu welchen Bedingungen der Kündigung und zu welchen Coursen die Staatsschuldverschreibungen verausgabt werden sollen, bestimmt der Finanzminister.

Im Uebrigen kommen wegen Verwaltung und Tilgung der Anleihe, wegen Annahme derselben als pupillen- und depositalmässige Sicherheit und wegen Verjährung der Zinsen die Vorschriften des Gesetzes vom 19. December 1869 (Gesetz-Samml. S. 1197) zur Anwendung.

§ 4. Die Ausführung dieses Gesetzes wird, soweit solche nach den Bestimmungen des § 3 nicht durch den Finanzminister erfolgt, dem Minister der öffentlichen Arbeiten übertragen.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Königlichen Insiegel.

Gegeben Berlin, den 23. Februar 1881.

(L. S.) Wilhelm.

v. Bismarck. Gr. zu Stolberg. v. Kameke. Gr. zu Eulenburg. Maybach. Bitter. v. Puttkamer. Lucius. Friedberg. v. Boetticher.

Gesetz,

betreffend die Herstellung mehrerer Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung. Vom 25. Februar 1881.

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden König von Preussen etc., verordnen, unter Zustimmung beider Häuser des Landtages der Monarchie, was folgt:

§ 1. Die Staatsregierung wird ermächtigt, zum Bau:

	ℳ
1. einer Eisenbahn von Allenstein über Mehlsack nach Kobbelbude mit Abzweigung von Mehlsack nach Braunsberg die Summe von	10 166 000
2. einer Eisenbahn von Allenstein über Ortelsburg nach Johannisburg die Summe von	8 414 000
3. einer Eisenbahn von Konitz nach Laskowitz die Summe von	6 549 000
4. einer Eisenbahn von Zollbrück nach Bütow die Summe von	2 772 000
5. einer Eisenbahn von Stralsund nach Bergen mit Trajectverbindung vom Stralsunder Hafen nach der Insel Rügen die Summe von	1 700 000
6. einer Eisenbahn von Blumenberg über Wanzleben und Seehausen nach Eilsleben die Summe von	1 685 000
7. einer Eisenbahn von Hadamar nach Westerburg die Summe von	1 212 500
8. einer Eisenbahn von Altenkirchen nach Hachenburg die Summe von	1 222 000
9. einer Eisenbahn von Call über Schleiden nach Hellenthal die Summe von	1 315 000
10. einer Eisenbahn von Gerolstein nach Prüm die Summe von	2 250 000
zusammen ℳ	37 285 500

zu verwenden.

Mit der Ausführung der vorstehend bezeichneten Bahnen ist erst dann vorzugehen, wenn nachstehende Bedingungen erfüllt sind:

A. Der gesammte zum Bau der Bahnen, einschliesslich aller Nebenanlagen, nach Massgabe der von dem Minister der öffentlichen Arbeiten festzustellenden Projecte erforderliche Grund und Boden ist der Staatsregierung unentgeltlich und lastenfrei zum Eigenthum zu überweisen oder die Erstattung der sämmtlichen, staatsseitig für dessen Beschaffung im Wege der freien Vereinbarung oder der Enteignung aufzuwendenden Kosten, einschliesslich aller Nebenentschädigungen für Wirthschaftserschwernisse und sonstige Nachtheile, in rechtsgültiger Form zu übernehmen und sicher zu stellen.

Zu den Grunderwerbskosten für nachfolgende Bahnen soll staatsseitig ein Zuschuss gewährt werden und zwar:

	ℳ
a) für die Bahn zu No. 3 (Konitz-Laskowitz) von	270 000
b) für die Bahn zu No. 7 (Hadamar-Westerburg) von	157 500
c) für die Bahn zu No 8 (Altenkirchen-Hachenburg) von	66 000
d) für die Bahn zu No. 9 (Call-Schleiden-Hellenthal) von	65 000
e) für die Bahn zu No. 10 (Gerolstein-Prüm) von	100 000

B. Für sämmtliche vorbezeichnete Bahnen ist die Mitbenutzung der Chausseen und öffentlichen Wege, soweit dies die Aufsichtsbehörde für zulässig erachtet, Seitens der daran betheiligten Interessenten unentgeltlich und ohne besondere Entschädigung für die Dauer des Bestehens und Betriebes der Bahnen zu gestatten.

C. Für die unter No. 4 und 6 benannten Bahnen muss ausserdem von den Interessenten zu den Baukosten ein unverzinslicher, nicht rückzahlbarer Zuschuss geleistet werden, und zwar zum Betrage:

	ℳ
a) bei No. 4 (Zollbrück-Bütow) von	200 000
b) bei No. 6 (Blumenberg - Wanzleben - Seehausen - Eilsleben) von	150 000

§ 2. Die Staatsregierung wird ermächtigt, zur Deckung der zu den im § 1 vorgesehenen Bauausführungen erforderlichen Mittel von 37 285 500 ℳ die dem Staate zur freien Verfügung anheimgefallenen Bestände der im § 3 Absatz 2 unter No. 1 bis 7 und unter No. 9 des Gesetzes, betreffend den Erwerb des Rheinischen und des Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahnunternehmens für den Staat, vom 14. Februar 1880 (Ges.-Samml. S. 20) bezeichneten Fonds der Rheinischen Eisenbahngesellschaft und des Erneuerungsfonds der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahngesellschaft mit Ausnahme

	ℳ
a) der 5 pCt. Prioritätsobligationen der Rheinischen Eisenbahngesellschaft VI. Emission im Betrage von	15 000 000
b) der 4½ pCt. Magdeburg-Leipziger Prioritätsobligationen der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft Litt. A. im Betrage von	150 000
c) der 4½ pCt. Prioritätsobligationen der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahngesellschaft Litt. F im Betrage von	600 000
zusammen ℳ	15 750 000

zu verwenden.

Die vorstehend unter a) bis c) bezeichneten Obligationen sind zu vernichten und an deren Stelle für den alsdann noch zu deckenden Restbetrag Staatsschuldverschreibungen zu verausgaben.

§ 3. Wann, durch welche Stelle und in welchen Beträgen, zu welchem Zinsfusse, zu welchen Bedingungen der Kündigung und zu welchen Coursen die Schuldverschreibungen verausgabt werden sollen (§ 2), bestimmt der Finanzminister.

Im Uebrigen kommen wegen Verwaltung und Tilgung der Anleihe, wegen Annahme derselben als pupillen- und depositalmässige Sicherheit und wegen Verjährung der Zinsen die Vorschriften des Gesetzes vom 19. December 1869 (Ges.-Samml. S. 1197) zur Anwendung.

§ 4. Jede Verfügung der Staatsregierung über die im § 1 bezeichneten Eisenbahnen (bezw. Eisenbahntheile) durch Veräusserung bedarf zu ihrer Rechtsgültigkeit der Zustimmung beider Häuser des Landtages.

Alle dieser Vorschrift entgegen einseitig getroffenen Verfügungen sind rechtsungültig.

§ 5. Die Ausführung dieses Gesetzes wird, soweit solche nach den Bestimmungen des § 3 nicht durch den Finanzminister erfolgt, dem Minister der öffentlichen Arbeiten übertragen.

§ 6. Dieses Gesetz tritt mit dem Tage seiner Verkündigung in Kraft.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Königlichen Insiegel.

Gegeben Berlin, den 25. Februar 1881.

(L. S.) Wilhelm.

Gr. zu Stolberg. v. Kameke. Gr. zu Eulenburg. Maybach. Bitter. v. Puttkamer. Lucius. Friedberg. v. Boetticher.

Aus dem Deutschen Reich.

Berlin, 14. März 1881. (Politische Wochenschau. Couponfrage der Oesterreichischen Bahngesellschaften. Lieferfristen. Rumänische Bahnen.)

Die vorige Woche klang in dem Attentatsereigniss zu Petersburg aus, welches dem Czaren Alexander II. das Leben kostete. Der Thronwechsel in dem benachbarten Reiche, welcher den Sohn des Verstorbenen zur Regierung beruft, ist ein Ereigniss von welthistorischer Bedeutung, das sich in seinen Folgen noch nicht übersehen lässt. — Der Reichstag hat in voriger Woche das Gesetz wegen Abänderung der Reichsverfassung in Bezug auf die Einrichtung zweijähriger Budgetperioden an eine Commission von 21 Mitgliedern verwiesen. Der Reichskanzler hat sich an den Debatten nicht betheiligt, doch lässt sich daraus keineswegs schliessen, dass er auf das Zustandekommen des Gesetzes wenig Werth legt. Das Centrum wird jedenfalls den Ausschlag geben, aber bis jetzt ist noch nicht ersichtlich, wie weit es der Regierung entgegenkommen wird. — Die zweite Etatsberathung wurde wesentlich gefördert; der Marineetat wurde angenommen. Der Antrag der Budgetcommission, die Position für den Bau eines Ersatzschiffes des „Prinz Adalbert“ zu streichen, wurde angenommen, dagegen wurde die Summe zum Bau einer neuen Panzercorvette genehmigt. Am Donnerstag wurde über die Ausführung des Münzgesetzes

berathen. Bei dieser Gelegenheit gab der Staatssecretär im Reichsschatzamt in Bezug auf die Währungsfrage Erklärungen ab, aus welchen so viel ersichtlich, dass Deutschland auf der bevorstehenden Münzconferenz zu Paris auf seinem bisherigen Standpunkte beharren werde. Mit der Erklärung Gladstone's, dass England an der Münzconferenz nicht Theil nehmen könne, so lange die Einladung zu derselben das bimetallistische Programm zur Voraussetzung habe, wird den Hoffnungen, welche die Gegner der Goldwährung in Deutschland hegen, vollends ein Ende gemacht. Deutlicher konnte Gladstone allerdings nicht sagen, dass England sein Münzsystem unter keinen Umständen preisgeben werde. — Das Arbeiterunfallversicherungsgesetz ist dem Reichstage zugegangen und wird in 8 bis 10 Tagen zur Berathung kommen. Fürst Bismarck soll erklärt haben, er würde die Annahme desselben zur Cabinetsfrage machen. — Die Commission zur Berathung des Küstenfrachtfahrtgesetzes hat den Entwurf unverändert angenommen. — Die Krisis im Ministerium ist vorläufig beendigt, indem der Kultusminister v. Puttkamer mit der provisorischen Leitung der Geschäfte des Ministeriums des Innern betraut worden ist. — In Ausführung des Gesetzes über den dauernden Steuererlass hat der Finanzminister bestimmt, dass die Klassensteuer der sämmtlichen Stufen und die classificirte Einkommensteuer der fünf untersten Stufen im Etatsjahr 1881/82 und bis auf Weiteres auch in jedem folgenden Etatsjahr für die drei letzten Monate Januar bis März nicht erhoben werden soll. — Heute sind in Berlin die Verhandlungen wegen eines Deutsch-Oesterreichischen Handelsvertrags wieder aufgenommen worden. Von gegenseitigen Zugeständnissen in Bezug auf die Herabsetzung der Zölle auf gewisse Artikel soll diesmal nicht die Rede sein, höchstens die Classification einzelner Gegenstände soll in Frage kommen und zu Transactionen Anlass geben. In der Hauptsache wird es darauf ankommen, ob man einen Vertrag schliessen soll, in welchem die beiderseitigen Tarife, so wie sie sind, „gebunden“ werden sollen oder nicht.

Die Couponfrage der Oesterreichischen Bahngesellschaften wird bei den oben erwähnten handelspolitischen Verhandlungen ebenfalls zur Sprache kommen, doch dürften schon jetzt diejenigen Versuche als gänzlich gescheitert angesehen werden, welche darauf hinausliefen, die Deutsche Reichsregierung zu veranlassen, den Ausgleich, welchen Oesterreichische Bahngesellschaften mit ihren Prioritätsinhabern in der Währungsfrage vorbereitet haben, durch ein Deutsches Gesetz zu sanctioniren. Diese Frage hat noch bis vor ganz Kurzem den Gegenstand von diplomatischen Verhandlungen abgegeben, welche indess ein Resultat umsoweniger aufweisen konnten, als der Reichstag vor zwei Jahren durch Annahme der Stauffenberg'schen Resolution seine ausdrückliche Meinung dahin kund gegeben hat, dass er die Rechte Deutscher Gläubiger Oesterreichischer Bahngesellschaften durch Vertragsbestimmungen irgend welcher Art nicht gekürzt sehen will. Die letzten Verhandlungen, welche hier gepflogen wurden, bezogen sich speciell auf die „Kaiserin Elisabeth Westbahn“, und das von derselben getroffene Abkommen, welches eine Reduction der Rechte derjenigen Gläubiger involvirte, welche die Couponzahlung in Gold vertragsmässig verlangen können. Hatte die Oesterreichische Regierung schon früher die Interessen der Oesterreichischen Bahngesellschaften bei den Vertragsverhandlungen mit Deutschland in accentuirter Weise verfochten, so wird dieser Punkt jetzt, wo die Interessen des Oesterreichischen Staatsaerars durch die in Aussicht stehenden Verstaatlichungen direct in Frage kommen, von erhöhter Bedeutung. Andererseits ist nicht abzusehen, wie Deutschland in dieser Beziehung Zugeständnisse machen soll. Der Reichstag, der einen etwa zu Stande kommenden Handelsvertrag zu votiren hätte, ist derselbe, welcher die Stauffenberg'sche Resolution angenommen hat. Endlich ist aus dem bisherigen Auftreten der Deutschen Reichsregierung auch deutlich genug hervorgegangen, dass sie die Preisgebung Deutscher Interessen nicht für thunlich hält, denn anderen Falles wären eben an dieser Couponfrage bezw. an der Vollstreckbarkeit Deutscher Erkenntnisse in dieser Frage nicht die Verhandlungen über den Deutsch - Oesterreichischen Reichshilfevertrag seiner Zeit gescheitert.

Bezüglich der Lieferfristen liegt folgende offiziöse Mittheilung vor: Nach Einsicht der auf den Erlass vom 5. Januar d. J. erstatteten Berichte kann der Minister der öffentlichen Arbeiten, wie derselbe in einem Erlass vom 2. März d. J. ausspricht, die zur Zeit für einzelne Strecken stattfindende Berechnung besonderer Zuschläge zu den reglementsmässigen Lieferfristen im Verkehr der unter Staatsverwaltung stehenden Bahnen im Allgemeinen nicht mehr für gerechtfertigt erachten. Es muss vielmehr für den Local- und Wechselverkehr der unter Staatsverwaltung stehenden Bahnen dafür Sorge getragen werden, dass die Güterbeförderung in dem gesammten vom Staate verwalteten Eisenbahnnetz zu den regelmässigen Lieferfristen überall prompt ausgeführt werde, ohne für einzelne Strecken besondere Zuschläge in Anspruch zu nehmen. Wenn die betheiligten Verwaltungen glauben, die bisher ihnen gestatteten Zuschläge für einzelne Verbindungsbahnen im Verkehr mit anderen, nicht unter diesseitiger Staatsverwaltung stehenden Bahnen auch fernerhin nicht entbehren zu können, so kann es bis auf Weiteres hierbei bewenden. Für den Local- und Wechselverkehr der unter Staatsverwaltung stehenden Bahnen sind jedoch die Zuschläge, soweit dieselben für Verbindungsbahnen und Trajectanstalten bisher berechnet sind, vom 1. April d. J. in Wegfall zu bringen. Für die Zeit der Messen in Frankfurt a/M., Cassel, Leipzig und Frankfurt a/O. können die bisher gestatteten Zuschlagsfristen bis auf Weiteres mit der Massregel beibehalten werden, dass dieselben überall für die Zeit von 14 Tagen vor bis 8 Tage nach den Messen gelten. Die Zuschlagsfrist für Frankfurt a/O. ist zugleich von drei Tagen auf einen Tag einzuschränken. Die Zuschlagsfristen von je einem Tage für die kurzen Wollmarktsperioden in Breslau und Posen sind zu beseitigen, sofern nicht erhebliche, eventuell besonders vorzutragende Gründe für die fernere Berechnung derselben vorliegen.

Die Motivirung des Reichsgerichtserkenntnisses betr. die Rumänischen Bahnen (Wir theilen dasselbe an anderer Stelle vollständig mit. Die Redaction.) ist sehr lehrreich. Es wird in demselben zunächst anerkannt, dass die Generalversammlung einer Actiengesellschaft, insonderheit einer Bahngesellschaft, das Recht habe, den Betrieb des Unternehmens gegen Zahlung einer festen Rente zu verpachten. Es heisst in dieser Beziehung in dem Urtheil:

„Der Vertrag geht zunächst dahin, dass die Actiengesellschaft dem Rumänischen Staate für die ganze Dauer ihrer Concession den Betrieb ihres gesammten Eisenbahnnetzes überlässt und die Rumänische Regierung sich dagegen verpflichtet, die Stammactien und die Stammprioritätsactien der Gesellschaft gegen Rumänische StaatsObligationen umzutauschen, denjenigen Actionären aber, welche den Umtausch nicht vornehmen würden, jährlich 3⅓ pCt. des Nominalbetrages der Stammactien und 8 pCt. des Nominalbetrages der Stammprioritätsactien als Dividende zu bezahlen.

Wäre etwas Weiteres nicht verabredet, so würde die Generalversammlung, indem sie dem Vertrage zustimmte und die erforderliche Abänderung der Statuten vornahm, ihre Competenz nicht überschritten und das Recht des Klägers nicht verletzt haben.“

Und an anderer Stelle ist gesagt:

„Auch die Ueberlassung des Betriebs an den Rumänischen Staat für eigene Rechnung gegen eine den Actionären zu gewährende Dividende von jährlich gleichem Betrage, sowie die hierdurch veranlasste Umgestaltung der Bestimmungen des § 45 des alten Statuts über die Aufstellung der Bilanz konnte von der Generalversammlung mit Stimmenmehrheit beschlossen werden. Es war darin eine Abänderung des ursprünglichen Statuts enthalten, welche nach § 63 lit. c desselben mit Zustimmung der Rumänischen Regierung von der Generalversammlung beschlossen werden konnte. Eine Abänderung des Gegenstandes der Unternehmung der Actiengesellschaft, welche nach Artikel 215 des Handelsgesetzbuches nicht hätte durch Stimmenmehrheit beschlossen werden können, ist darin nicht zu erblicken. Zweck der Gesellschaft und Gegenstand ihres Unternehmens war nach § 3 der alten Statuten der Bau und Betrieb der Rumänischen Eisenbahnen. Auf diesen Gegenstand ist das Unternehmen der Actiengesellschaft auch nach dem Betriebsüberlassungsvertrage und der damit zusammenhängenden Statutenänderung gerichtet.“

Die Ungiltigkeit des Rumänischen Vertrags ist vom Reichsgericht nur ausgesprochen worden wegen der Hypothekbestellung, die ein eigenthümliches, nirgends anders wiederkehrendes Anhängsel des Rumänischen Vertrags ist, und zweitens wegen der Uebergabe der Bahn an die Fürstliche Direction.

Das Reichsgericht stellt dabei den Grundsatz auf:

„Der Vorstand muss in der That Organ der Gesellschaft, das heisst das Werkzeug sein, durch welches dieselbe ihren Willen zum Vollzug bringt. Die Actiengesellschaft muss daher die Möglichkeit haben, vom Vorstand zu erzwingen, dass er gemäss ihrem Willen handelt, insbesondere die Beschlüsse der Generalversammlung zur Ausführung bringt.“

Und diesen Rechtsgrundsatz findet das Reichsgericht durch die Einsetzung der Fürstlichen Direction verletzt, die nach Artikel XXII des Vertrags nach Massgabe des bezüglichen Rumänischen Gesetzes, nach dem geschlossenen Vertrag und im Uebrigen lediglich nach Massgabe der Instructionen handelt, welche ihr von dem Rumänischen Minister für öffentliche Arbeiten zu geben sind. „Der Actiengesellschaft dagegen, so heisst es weiter in den Motivirungen des Erkenntnisses alsdann wörtlich, steht kein Mittel zu Gebote, ihren Willen gegenüber dem abweichenden Willen der Fürstlichen Eisenbahndirection zur Geltung zu bringen und insbesondere dieselbe zur Befolgung der nach Art. 231 des Handelsgesetzbuchs für den Vorstand verbindlichen Generalversammlungsbeschlüsse anzuhalten. Sie kann weder die Mitglieder des Vorstandes, welche sich ihrem Willen widersetzen, abberufen und durch andere Personen ersetzen, da das Recht der Ernennung und Entlassung der Directionsmitglieder durch Artikel XIX des Vertrags und § 21 des revidirten Statuts ausschliesslich und unwiderruflich der Rumänischen Staatsregierung überlassen ist, noch kann sie die Mitglieder des Vorstandes wegen Nichtbefolgung der Weisungen der Generalversammlung zur Verantwortung ziehen, da einer auf Grund der Artikel 241, 226, 194 des Handelsgesetzbuchs durch den Aufsichtsrath gegen sie zu erhe-

benden Klage die Einrede entgegenstände, dass die Vorstandsmitglieder nach den Instructionen der Rumänischen Staatsregierung gehandelt haben, denen sie nach Artikel XXII des Vertrags und § 22 des revidirten Statuts Folge zu leisten verpflichtet waren."

Russische Correspondenz.

St. Petersburg, im März 1881.

Transkaspische Bahn. Die letzte offizielle Nachricht über die Kriegsbahn in Transkaspien lautet wie folgt: Zum 30. Januar (12. Februar) war die Dampfeisenbahn vollendet und im Betriebe auf einer Strecke von 83 Werst von der Michailowschen Bucht, wobei ihr Ende sich 3 Werst von dem Brunnen von Aidin befand; weiterhin liegen 27 Werst Schienen Pferdebahn, welche bis über den Gebirgssattel Achtschakuima hinausgeht. Alle Güter werden bis Achtschakuima auf der Dampf- und Pferdebahn gebracht und von dort auf Kameelen weiter expedirt.

Ueber den Bau der Iwanowo-Dombrowo Bahn, welcher in der nächsten Ministercomitésitzung entschieden werden soll, bereitet das Communicationsministerium drei Vorschläge vor:

Den Bau der Warschau-Wiener Gesellschaft zu übergeben unter der Bedingung einer Fusion mit der Warschau-Bromberger Gesellschaft, deren Actien ohne Garantie sind; diesen Vorschlag vertritt das Ministerium selbst.

Der zweite ist, den Bau der Weichselbahngesellschaft zu überlassen, an deren Bahnen die neue Strecke anschliesst; hierum bemüht sich Banquier Kronenberg.

Der dritte geht von einem neuen Consortium aus, welches aus Marquis Wielopolski, Grafen Zamoiski, Ostrowski und Berg und den Banquiers Blioch und Ljässki besteht.

Nachschrift. Die Entscheidung ist zu Gunsten des letzterwähnten Consortiums gefallen, welchem der Banquier Baron Frenkel zugetreten ist. Dasselbe hat die Concession erhalten.

Der anfängliche Kostenanschlag für die Baskuntschakbahn war 72 000 Rubel pro Werst oder ca. 4 Millionen für die ganze Bahn. Da man eingesehen hat, dass der Salzbahn doch nur eine Bedeutung zweiter Ordnung zukommt und dass sie überhaupt den Charakter einer dem Personenverkehr dienenden Bahn nie tragen wird, so hat man sich auf verschiedene Vereinfachungen im Bau derselben geeinigt und hat damit den Baupreis um 1 Million erniedrigt.

An der Umarbeitung des vom Communicationsminister in das Ministercomité eingebrachten Projects über den Bau seitens der Krone, sowohl der Baskuntschak- wie der Donetzbahn, arbeiteten immer noch eifrig die Minister der Finanzen und der Reichscontrole und der Präsident des Reichsöconomiedepartements. Am 6./18. Februar sollen die Grundzüge endlich bestätigt sein. Da dieselben erst nur gerüchtsweise bekannt sind, so spare ich die genaue Mittheilung derselben zu nächstens auf.

Im Allgemeinen scheint in den obersten Regierungskreisen endlich die Idee zum Durchbruch zu kommen, dass nicht alle Bahnen nach einer Schablone gebaut werden können, wenn sie Vortheil bringen sollen, und dass specielle Salztransportbahnen bedeutend billiger hergestellt werden müssen, als Passagier- und andere Bahnen.

Die Vorsichtsmassregeln, welche von der Orenburger Bahn angeordnet sind, indem den Passagierzügen Thee, Zucker und Brod mitgegeben wird in hinreichenden Quantitäten, um die Passagiere im Falle eines Steckenbleibens im Schnee zu unterhalten, wird nun von Regierungswegen auch auf anderen Bahnen angeordnet, welche den Schneewehen ausgesetzt sind.

Ein neues Bahnproject wird von den „Moskauer Nachrichten" avertirt. Dieselben lassen sich schreiben: Der in Tula stattgehabte erste Congress der Kohlenindustriellen des Moskauer Beckens hat eine Eingabe an die Regierung gemacht, in welcher um den Bau einer Eisenbahn gebeten wird von Alexino nach Lichwin längs dem rechten Okaufer, um billiger Erze führen zu können und überhaupt die Hochöfen mit den Erzlagerstätten in Verbindung zu setzen.

Eisenbahnen über das Eis. Zwischen Kronstadt und Oranienbaum hat die Verwaltung der Baltischen Bahn im December einen Schienenstrang legen lassen, um mehrere Millionen Pud Waaren, welche in Kronstadt auf dort eingefrorenen Schiffen sich befinden, nach Petersburg zu schaffen. Es ist, scheint es mir, ein ähnlicher Fall in den Annalen der Eisenbahngeschichte noch nicht verzeichnet. Die Bahn hat in Oranienbaum regelrechten Anschluss an die Stränge der Baltischen Bahn und führt in Kronstadt bis zu den Thoren des sogen. mittleren Hafens. Auf der kleinen Rhede sind Waarenplattformen gebaut, von welchen aus die Waggons leicht beladen werden können und zu welchen die Waaren per Schlitten von der entgegengesetzten Seite herbeigeführt werden. Der erste Probezug ging bereits den 27. Januar/8. Februar ohne Unfall aus Oranienbaum ab. Seit dem 1./13. Februar verkehren regelmässige Waarenzüge. Die Länge der ganzen Bahn beträgt 5 Werst. Die Erbauer, d. h. Unternehmer des Baues sind die Herren Rottermund, Jucowlew und Virchaux, welche sich zugleich verpflichtet haben, in 5—6 Wochen die ganzen 3 Millionen Pud Güter herüberzuschaffen.

Staatsverwaltung. Die „Stimme" bringt in ihrer letzten Nummer folgende Mittheilung, für deren Bestätigung wir ihr aber selbst die Verantwortung überlassen müssen; die Nachricht ist aber zu interessant, um verschwiegen werden zu können; sie sagt: In sehr kurzer Zeit wird die Charkow-Nicolajewbahn endgiltig in Staatsverwaltung übergehen und wird darnach nur durch Ingenieure des Communicationsministeriums auf Risico des Staates oder, wie man hier zu sagen pflegt, „der Krone" betrieben werden. Dieser Uebergang der Bahn aus den Händen der Actionäre in die Hände des Staates findet nicht statt wegen irgend welcher Misshelligkeiten oder Verwarnungen, sondern aus freier Uebereinkunft. Vom ganzen Actiencapital (11 000 000 R.) gehören nämlich dem Staate bereits drei Viertel, d. h. 90 000 Actien zu 100 R. Die wenigen Actionäre der Charkow-Nicolajewbahn, welche die anderen 20 000 Actien besitzen, sollen dieselben freiwillig dem Staate — gegen 20 000 Actien der Südwestbahnen abtreten wollen. Durch die Kronsverwaltung des Betriebes der Charkow-Nicolajewbahn will man dann regierungsseitlich zu practischen Resultaten kommen über die Vortheilhaftigkeit oder Unvortheilhaftigkeit der Eisenbahnverwaltungen seitens des Staates im Vergleich zur Verwaltung durch Actiengesellschaften. Von dem hier erzielten Erfolg wird der Uebergang einiger anderen Eisenbahnen in Staatsverwaltung abhängen, deren jetzige Verwaltung nicht nur nachlässig und unwirthschaftlich, sondern vielleicht auch nicht ganz gewissenhaft besorgt wird.

Sollte dies Gerücht sich bewähren, so wäre es — Angesichts der in Preussen durch Staatsverwaltung erzielten günstigen Erfolge — sehr betrübend, wenn man hier bei uns in Folge der Mangelhaftigkeit der Persönlichkeiten, die an der Spitze stehen, zu entgegengesetzten Resultaten kommen würde.

Französische Correspondenz.

Beamtenverhältnisse. Ueber den in unserer No. 15 erwähnten Beschluss der Commission der Französischen Deputirtenkammer fand in letzterer am 26. Februar und 3. d. M. eine längere Discussion statt.

In derselben vertheidigte der Berichterstatter den Entwurf der Commission mit der Unsicherheit, in welcher sich die Eisenbahnbeamten in Bezug auf ihre Stellung gegenüber dem Kündigungsrecht der Verwaltungen befänden. Der Dienstvertrag der Bahnbeamten sei keineswegs mit einem gewöhnlichen Vertrage über Leistungen zu vergleichen, da ersterer dem Principal viel grössere Befugnisse verleihe, als bei letzterem üblich. Der Beamte, welcher vielleicht 20 Jahre gedient habe, sei in Aussicht auf die nach 25 Jahren ihm bevorstehende Pension thatsächlich gewaltsam an seinen Dienst gefesselt, während die Gesellschaft jederzeit freie Hand behalte.

Hiergegen wurde von anderer Seite angeführt, dass man unmöglich ein besonderes Gesetz für das Personal der Eisenbahnen geben könne, ohne die gleichen Ansprüche der Angestellten anderer öffentlichen Institute, wie der Bank, des Credit foncier, der Transatlantischen Compagnie etc., welche ebenso wie die Bahnen der staatlichen Controle unterstehen, hervorzurufen.

Der die Regierung vertretende Unterstaatssecretär sprach sich sehr zu Gunsten des Commissionsentwurfs aus, indem er ebenfalls die precäre Lage der Beamten bei Dienstentlassung ohne Pension hervorhob und anführte, dass die Beamten sich mit einem anfangs sehr niedrigen und auch später stets nur bescheidenen Einkommen begnügen lediglich in Aussicht auf eine Pension, die ihnen aber gegenwärtig durchaus nicht gesichert sei.

Nachdem ein von Herrn Traricux eingebrachter Gegenentwurf, welcher die Festsetzung einer Kündigungsfrist von nicht unter 3 Monaten und eine gerichtlich festzustellende Entschädigung für den Fall der vorzeitigen Auflösung des Dienstvertrags herbeizuführen bezweckt, durch Stimmengleichheit gefallen, wurde auch der Vorschlag der Commission mit 230 gegen 210 Stimmeu abgelehnt.

Italien.

Bahneröffnung. Am 1. März cr. wurde die 20 km lange Theilstrecke Partinico-Castellamare del Golfo der Linie Palermo-Marsala-Trapani eröffnet.

Geleisumbauten. Der Verwaltungsrath der Oberitalienischen Eisenbahnen hat der Regierung die Voranschläge für die im laufenden Jahre umzubauenden Geleise und Weichen zur Genehmigung vorgelegt. Es sollen 165 km Geleis, sowie 150 einfache und 8 dreifache Weichen umgebaut werden, wofür die Kosten im Ganzen auf 5 000 000 L. veranschlagt sind.

Wagenlieferung. Nach einer am 26. Februar cr. bei der Verwaltung der Oberitalienischen Eisenbahnen stattgehabten Submission auf Lieferung von 480 Güter- und 20 Gepäckwagen wurde die Lieferung von 380 Güterwagen der Firma E. Rollin & Co. in Savigliano und die Lieferung der übrigen 100 Güterwagen der Firma Cerimedo & Co. in Mailand übertragen, während die Entscheidung wegen Lieferung der 20 Gepäckwagen noch vorbehalten blieb.

Adriatisch-Orientalischer Schifffahrtsverkehr. Am 17. Februar cr. hat sich in Venedig eine Gesellschaft constituirt, welche eine regelmässige Dampfschiffsverbindung zwischen Venedig einerseits und Constantinopel und Odessa andererseits herzustellen beabsichtigt. Auf dem Hin- und Rückwege sollen dabei die wichtigsten Häfen der Ostküste Italiens, sowie Dalmatinische, Albanische und Jonische Häfen angelaufen werden. Das Actiencapital ist auf 2½ Millionen Lire festgestellt; es sollen 4 Dampfer beschafft werden und wird auf eine Staatssubvention von etwa 21 L. für jede zurückgelegte Seemeile gerechnet. Das Gründungscomité ist aus gut accreditirten Namen und Firmen zusammengesetzt; es befinden sich darunter: Fürst G. Giovanelli, Baron Franchetti, die Gebrüder Grafen Papadopoli u. A. m.

Ingenieurcongress in 1882. Für den pro 1882 in Aussicht genommenen, in Rom abzuhaltenden IV. Congress der Architecten und Ingenieure hat sich eine Executivcommission constituirt. Diese Commission hat einstimmig zu ihrem Ehrenpräsidenten den Minister der öffentlichen Arbeiten Baccarini, und zum geschäftsführenden Präsidenten den Comm. Alessandro Betocchi, Inspector vom Civilgenie, gewählt. (Mon. d. Str. f.)

Die Eisenbahnen auf der Insel Ceylon.

Aus einem in einer Versammlung der Institution of Civil-engineers gehaltenen Vortrage entnehmen wir nach dem „Engineering" die nachstehenden Notizen über die Staatseisenbahnen auf der Insel Ceylon.

Diese Eisenbahnen sind hauptsächlich dadurch bemerkenswerth, dass ihre Spurweite grösser als die sogenannte normale ist, nämlich 5 Fuss 6 Zoll Englisch ($1_{,677}$ m). Die Eisenbahnlinie von Colombo nach Kandy wurde im August 1867 eröffnet. Auf der 52¼ Meilen (Englisch) langen Strecke von Colombo bis Rambakkana hat diese Linie als Maximalsteigung 1 : 100 und Curven von nicht unter 20 Chains Radius. Hieran schliesst sich eine continuirliche Steigung 1 : 45 von 12 Meilen Länge bis zu der 1 618 Fuss (Englisch) über dem Meere liegenden Scheitelstation Kadugannava. Diese Steigungsstrecke ist an steilen Abhängen hingeführt, sie enthält 10 Tunnels und eine grosse Zahl Felseinschnitte in einer fortlaufenden Reihe von Gegenkrümmungen von 10 Chains Radius. In einer Entfernung von 70½ Meilen von Colombo zweigt eine 17 Meilen lange Strecke von Peradeniya ab, welche über Gampola gehend in Nawalapitiya in einer Höhe von 1 913 Fuss über dem Meeresspiegel endet. Auf dieser Zweiglinie findet sich eine 7¾ Meilen lange Steigung 1 : 70 und eine 2 Meilen lange Steigung 1 : 50. Der Minimalcurvenradius ist dabei 10 Chains. Diese Zweiglinie wurde im December 1874 eröffnet. Die Eisenbahn von Colombo nach Galle wurde bis Moratuwa im März 1877 eröffnet und im September 1879 bis Kalutara, 26 Meilen von Colombo, ausgedehnt. Der Seeküste folgend, hat diese Linie keine bedeutenden Auf- und Abträge. Die Panadurebrücke hat 10 mit Gitterträgern überspannte Oeffnungen von je 60 Fuss Lichtweite; jeder Pfeiler besteht aus 2 gusseisernen mit Concretmasse angefüllten Cylindern von je 5 Fuss Durchmesser. Die Kalutarabrücke ist die längste derartige Construction in der Colonie. Sie hat 12 mit Gitterträgern überspannte Oeffnungen von je 100 Fuss Lichtweite. Auch hier wurden die Pfeiler auf gusseiserne Cylinder von 6 Fuss Durchmesser fundirt, wobei der feste Felsgrund in 50 bis 70 Fuss Tiefe unter Mittelwasser erreicht wurde

Alle Linien sind eingeleisig; das Geleis besteht aus breitbasigen Schienen, welche 72 Pfund pro Yard (36 kg pro Meter) wiegen und 21 Fuss lang sind. Die zuerst verlegten Schienen waren von Eisen, für die Erneuerungen werden Stahlschienen verwendet. Die Querschwellen von durchschnittlich 2 Fuss 7½ Zoll Breite sind grösstentheils aus creosotirtem Baltischen Föhrenholz. Wegen des schwächeren Verkehrs der Linie von Colombo nach Kalutara sind hier auch leichtere Schienen zur Anwendung gekommen, welche 60 Pfund pro Yard (30 kg pro Meter) wiegen.

Die besten gewöhnlichen Güterzugmaschinen auf der Kadugannawasteigung haben innere Cylinder von 16 Zoll Durchmesser und 22 Zoll Hub bei einer totalen Heizfläche von 1 009 Quadratfuss. Die Triebräder haben 5 Fuss Durchmesser, der Radstand ist 8 Fuss. Als Brennmaterial wird hauptsächlich Holz verwendet.

Literatur.

Jahrbuch der Berliner Börse 1881. Von den Börsenhandbüchern, die seit Jahresfrist in den verschiedensten Formen und in verschiedenstem Umfange erscheinen, liegt das handlichste, das „Jahrbuch der Berliner Börse 1881", herausgegeben von den Redacteuren des „Berliner Actionär" Herren J. Neumann und E. Freystadt, in diesem Jahre am zeitigsten, bereits jetzt, vor. Der neue Jahrgang des Werkes, welches sich durch seine Uebersichtlichkeit, die Knappheit der Fassung (auf 376 Octavseiten) und die Sorgsamkeit der Bearbeitung rasch in weiten Kreisen der Capitalisten und Speculanten eingebürgert hat, ist u. A. durch die unterm 21. December 1880 von den Aeltesten der Kaufmannschaft publicirten „Bedingungen für die Geschäfte an der Berliner Fondsbörse" vom 1. Januar 1881 ab, sowie durch die unter gleichem Datum von der Sachverständigen-commission festgestellten „Usancen der Fondsbörse zu Berlin" vervollständigt. Neu aufgenommen sind selbstredend alle inzwischen neu in den Börsenverkehr gebrachten Effecten, sowie alle über die einzelnen Effecten bis zum Erscheinen des Werks bekannt gewordenen Daten. Die vorliegende zweite Ausgabe des Jahrbuchs behandelt: 88 verschiedene Deutsche Staats-, Communal- und Corporationspapiere, 57 fremde Papiere gleicher Art, 69 Stammactien von 62 Deutschen und fremden Eisenbahnen, 26 Prioritätsactien von 22 Deutschen und fremden Eisenbahnen, 116 Obligationen von 37 Deutschen Bahnen, 103 Obligationen von 60 fremden Bahnen, 63 Hypothekencertificate, 14 Hypothekenbankactien, 85 Actien Deutscher und fremder Banken, 6 Actien liquidirender Banken, 43 Versicherungsactien, 78 Bergwerks- und Hüttenpapiere, 165 Industriepapiere. Das Buch bietet übrigens nicht nur den Capitalisten und Börsenmännern ein treffliches Nachschlagebuch, wir können dasselbe allen Interessenten wegen seiner Correctheit und Uebersichtlichkeit bestens empfehlen.

Das soeben ausgegebene III. und IV. Vierteljahrs- (Doppel-) Heft der **Zeitschrift des Königlichen statistischen Büreaus,** mit welchem der XX. Jahrgang dieser reichhaltigen Zeitschrift zum Abschluss gelangt, hat wiederum einen sehr beträchtlichen Umfang (52 Bogen Royal-Quart) und einen dementsprechend vielseitigen Inhalt. Der Herausgeber Dr. Engel hat, wie schon beim Abschluss des ersten Jahrzehnts des Bestehens der Zeitschrift, so auch am Ende des zweiten Decenniums durch ein sehr sorgfältig gearbeitetes Register sämmtlicher bisher erschienenen zwanzig Jahrgänge dafür Sorge getragen, dass der reiche Inhalt der meist sehr starken zwanzig Bände der Zeitschrift des Königlich Preussischen statistischen Büreaus, welcher ohne ein solches Hülfsmittel kaum noch zu übersehen war, dem Leser in übersichtlicher Gruppirung (nach Materien, Ländern und Verfassern) vorgelegt und damit in bequemster Weise benutzbar gemacht werde. Das zehn Bogen engsten Drucks starke Register, welches übrigens auch separat in 4° und 8° zu beziehen ist, ist eine hervorragende Zierde des vorliegenden Heftes und legt zugleich Zeugniss ab für die umfassende, von Jahr zu Jahr gewachsene literarische Thätigkeit des Königlichen statistischen Büreaus, neben welcher eine noch viel grössere administrative einhergeht. Im Einzelnen ist der Inhalt des soeben erschienenen Heftes folgender:

Die Gehaltsverhältnisse der höheren Gemeindebeamten in den Preussischen Stadtgemeinden mit mehr als 10 000 Einwohnern. Ein Beitrag zur Statistik des Preises der Arbeit im Preussischen Gemeindedienste. Von E. Blenck. — Der finanzielle Zustand der Preussischen Knappschaftsvereine, im Auftrage des Herausgebers der Zeitschrift untersucht von Karl Brämer. — Die Geburten, Eheschliessungen und Sterbefälle im Preussischen Staate während des Jahres 1879. Von A. Freiherrn von Fircks, Mitglied des Königlichen statistischen Büreaus. — Die Sparcassen im Preussischen Staate im Jahre 1879. Von Dr. G. Koch. — Die Herstellung einer Statistik der Brände im Preussischen Staate. Von Dr. Engel. — Die Fremdbürtigen im Preussischen Staate. — Vorläufige Ergebnisse der im Jahre 1880 vorgenommenen Ermittelungen der Ernteaussichten und des Ernteertrages der wichtigsten feldmässig angebauten Früchte im Preussischen Staate. Von Dr. Engel. — Die vorläufigen Ergebnisse der Volkszählung vom 1. December 1880 im Preussischen Staate. — Statistische Correspondenz. Inhalt: Die Italienische Militärküche. — Die Krankenwärter in den Heilanstalten Preussens im Jahre 1878. — Fabrikation und Verbrauch von Salzfleisch und Conserven in Frankreich. — Weberbevölkerung des Handelskammerbezirks Lauban. — Die Schwedischen Sparcassen im Jahre 1877. — Cautionsdarlehne. — Verpflegung des Französischen Heeres. — Londoner Bauten. — Die Italienische Auswanderung 1879. — Taufen und Trauungen bei den evangelischen Gemeinden der Provinz Brandenburg. — Die Häuser und die Wohnungen der Stadt Paris. — Die Londoner Wasserwerke. — Bebauung der Stadt Paris. — Die Einschätzungen zur Einkommensteuer im Königreich Sachsen in den Jahren 1878 und 1879. — Die Thätigkeit der Preussischen Schwurgerichte im Jahre 1878. — Die Verunglückungen in den Bergwerken Grossbritanniens und Irlands und die Bergarbeiterunfallversicherung. — Die rückfälligen Verbrecher in Frankreich. — Provinzialverwaltung in England und Wales. — Die Bewegung der Bevölkerung in Russland. — Die Eisenbahnen Schwedens. — Die Taufen und Trauungen bei der evangelischen Bevölkerung der Provinzen Schleswig-Holstein, Hannover und Hessen-Nassau. — Das Eisen in Schweden. — Die Verwaltung der indirecten Steuern, Gebühren u. s. w. in Preussen 1879/80. — Die Bewegung der Getreidepreise u. s. w. in den sogenannten Erntejahren. — Zur Lebensversicherung in Frankreich. — Schutz der in Fabriken arbeitenden Kinder. — Norwegens Seefischerei von 1869 bis 1878. — Die Europäische Einwanderung nach den Vereinigten Staaten von Amerika. — Findlinge in Italien. — Das öffentliche Fuhrwesen in Berlin und Paris. — Zur Haftpflichtgesetzgebung in Frankreich. — Das Pfandbriefdarlehnswesen in Oesterreich-Ungarn. — Die Verpflegung der Italienischen Militärpferde. — Die Französische Seefischerei 1879. — Die Auswanderung aus

Irland im Jahre 1879. — Belgische Knappschaftsvereine. — Die Concurrenz auf dem Weltmarkte seitens der Vereinigten Staaten von Amerika. — Die Sterblichkeit in Preussen in den Jahren 1875 bis 1879. — Die Steuerherabsetzungen in Frankreich seit 1871. — Die Lebensversicherung in Grossbritannien und Irland. — Entwickelung der Belgischen Handelsbeziehungen. — Die Landgemeinden im Preussischen Staate mit weniger als 2 000 Einwohnern. — Der Immobiliarbesitz der religiösen Ordensgesellschaften in Frankreich.

Als besondere Beilagen sind diesem Hefte beigegeben: Register des Inhalts der bis jetzt erschienenen 20 Jahrgänge (1861 bis 1880) der Zeitschrift des Königlich Preussischen statistischen Büreaus. Im Auftrage des Herausgebers der Zeitschrift und unter Leitung von A. Petersilie bearbeitet von Th. Feuerstake. — Wirkliche und Mittelpreise der wichtigsten Lebensmittel für Menschen und Thiere in den bedeutendsten Marktorten der Preussischen Monarchie während des Kalenderjahres 1880 bezw. Erntejahres 1879/80. — Stand und Bewegung der Bevölkerung in den landräthlichen Kreisen bezw. Oberamtsbezirken und selbstständigen Städten des Preussischen Staates während des Jahres 1879. — Verzeichniss der periodischen und anderen Schriften, welche im Verlage des Königlich Preussischen statistischen Büreaus erschienen und durch jede Buchhandlung zu beziehen sind. — Inserate.

Uebersichten über Production, Verkehr und Handel in der Weltwirthschaft. Von Prof. Dr. F. X. von Neumann-Spallart. Jahrgang 1879. Stuttgart. Verlag von Julius Maier 1880.

Das vorliegende Werk gehört in einen umfangreichen Plan. Der Verfasser beschäftigt sich seit einer Reihe von Jahren mit der Aufgabe, die Fluctuationen in der Producirung der Massengüter und im Stande der Grossindustrie, sowie die Fortschritte der Verkehrsmittel und des Welthandels zahlenmässig zu fixiren. Die Resultate erschienen zuerst in dem „Geographischen Jahrbuche“; seit vorigem Jahre jedoch werden sie selbstständig herausgegeben, um von nun an jährlich zu erscheinen und somit fortlaufend ein getreues Abbild der Weltwirthschaft zu liefern. Alle statistischen Bureaus der Erde, die grossen Handlungshäuser der Seehafenplätze, Associationen, Vereine und einzelne gelehrte Forscher schafften ein reichliches Material herbei und unter den Händen des bewährten Herausgebers kam es in eine gedrängte, knappe und übersichtliche Form.

Der Inhalt zerfällt in 5 Capitel: I. Weltwirthschaft; II. die wichtigsten Handelsgüter (Nahrungsmittel, Genussmittel, Rohstoffe); III. die Umlaufsmittel in der Weltwirthschaft; IV. die Verkehrsmittel; V. der Welthandel. Capitel IV., welches sich nicht weniger durch Sorgfalt und Reichhaltigkeit auszeichnet als die anderen, enthält Mittheilungen über die Ausbreitung und den gegenwärtigen Stand der Eisenbahnen sowie über deren Anlagekosten, Betriebspark etc. in allen Ländern der Erde; ferner über den zeitigen Stand der Handelsmarine, über den Betrieb des Suezcanals, über die Entwickelung des gesammten Telegraphenverkehrs; endlich über den Weltpostverkehr. Wir können das Buch allen denen, welche sich für den grossen Verkehr interessiren, empfehlen, da sich eine Fülle anregenden und belehrenden Stoffes darin vorfindet.

Allgemeine Darstellung des centralen Eisenbahnabrechnungssystems in England und Betrachtungen über die Vortheile der Einführung dieses Systems in Russland. Von Hugh Carlile. Riga 1880. 56 S.

Das Buch plädirt, wie der Titel schon andeutet, für die Adoptirung des Englischen Centralabrechnungssystems im gesammten Europäischen Russland. Der Verfasser hat dasselbe eingehend studirt und ist von den Vortheilen, welche es mit sich bringt, überzeugt. Um auch die massgebenden Factoren, d. h. die Verwaltungen der Eisenbahnen und die Verkehrsinteressenten, mit derselben Ueberzeugung zu erfüllen, giebt er in seinem Buche eine Darstellung von der Functionirung des „Clearinghouse“ und erläutert dieselbe durch Abrechnungsbeispiele mit zahlreichen Tabellen. Er empfiehlt, für ein oder das andere Eisenbahnnetz Russlands das Englische Abrechnungssystem probeweise einzuführen und von dem Ausfall dieses Versuches die Ausdehnung auf alle anderen Russischen Eisenbahnen abhängig zu machen.

Die sehr klare Darstellung, welche der Verfasser von der Thätigkeit des Clearinghouse giebt, macht das Buch auch allen denen werthvoll, welche sich über diese Einrichtung unterrichten wollen. F. W.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Tarif-Bekanntmachungen.

I. Localtarife.

K. K. pr. Böhmische Westbahn. Rakonitz - Protiviner Staatsbahn. Mit 1. April 1881 gelangt zum **Localgütertarif der Böhmischen Westbahn** vom 1. October 1876 der Nachtrag VIII, und zum Localgütertarif der Rakonitz - Protiviner Staatsbahn vom 15. Januar 1877 der Nachtrag IX zur Einführung.

Oberwähnte Nachträge enthalten:

I. Abänderung und Ergänzung der Tarifbestimmungen.

II. Aenderungen und Ergänzungen der Waaren-Classification, und

III. Einführung einer Zählgebühr für Holzsendungen, und werden dieselben über Verlangen im commerciellen Bureau der gefertigten Direction, sowie auch in den Stationen unentgeltlich verabfolgt. Prag, am 12. März 1881. Die Betriebs-Direction der K. K. pr. Böhmischen Westbahn und zugleich als betriebsführende Direction der Rakonitz-Protiviner Staatsbahn. (715)

Breslau - Schweidnitz - Freiburger Eisenbahn. Die mit **Nachtrag X** unseres **Localgütertarifs** sub III. 1 publicirte, mittelst Bekanntmachung vom 5. December pr. weiter gewährte Ermässigung für Steinsendungen ab Striegau nach Schmolz etc. wird nochmals bis 30. September cr. incl. prolongirt. Breslau, 10. März 1881. Directorium. (721)

Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. Am 1. April d. J. wird die diesseitige Bahnstrecke **Wadgassen - Völklingen** dem Betriebe übergeben und treten gleichzeitig die Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Hostenbach und Völklingen des diesseitigen **Local - Gütertarifs** in Kraft. Der Güterverkehr der Station Hostenbach bleibt vorläufig auf den Versand von Kohlen beschränkt. Strassburg, den 9. März 1881. Kaiserl. General-Direction. (717)

Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. Am 1. k. M. kommt ein Anhang zu unserem **Local-Gütertarif** an Stelle desjenigen vom 1. April 1880 mit theilweisen Frachtermässigungen zur Einführung. Strassburg, den 9. März 1881. Kaiserliche General - Direction der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. (716)

Märkisch - Posener Eisenbahn. Vom 1. Mai d. J. ab kommt auf der diesseitigen Bahn beim Transport derjenigen Güter, deren **Bedeckung** durch die bahnpolizeilichen Vorschriften geboten ist, die tarifmässige Decken-Miethe in gleicher Weise zur Erhebung, wie bei denjenigen Gütern, deren Deckung zur Erfüllung zollgesetzlicher Vorschriften erfolgt. Guben, den 7. März 1881. Die Direction. (705)

Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn. Mit dem 15. März cr. treten die **Nachträge 1 und 2** zu unserem **Localtarif** über die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren in Kraft. Dieselben enthalten Modificationen der Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement und der Tarifvorschriften und sind bei unseren Stationen einzusehen. Danzig, den 14. März 1881. Die Direction. (720)

II. Tarife für directe Verkehre mit besonderen Namen.

Für die Beförderung von Steinkohlen etc. in Sendungen von 50 000 kg bezw. 10 000 kg von Station Buer — Zeche Hugo — und Gladbeck — Zeche Graf Moltke — treten im **Bergisch - Märkisch - Niederländischen Kohlen-Verkehr** via Venlo directe Sätze in Kraft, während die im gleichen Verkehr für Sendungen von 10 000 kg von Station Bismarck i/W. — Zeche Graf Bismarck — und Holzwickede — Zeche Massen — bestehenden Sätze theilweise ermässigt werden. Das Nähere ist auf den betreffenden Güter-Expeditionen zu erfahren. Elberfeld, den 10. März 1881. Königliche Eisenbahn-Direction. (702)

Berlin - Braunschweig - Halberstadt - Lausitzer Verband. Mit dem 15. März 1881 tritt zum Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren vom 1. Juli 1880 der II. Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält neue directe Sätze für den städtischen Centralviehhof Berlin, für die Stationen Delitzsch, Halle und Leipzig der Halle - Sorau - Gubener Bahn, sowie Druckfehlerberichtigungen, und ist von den Verbandsexpeditionen zum Preise von 0,10 ℳ pro Exemplar zu beziehen. Berlin, den 10. März 1881. Die Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahngesellschaft als geschäftsführende Verwaltung. (718)

Deutsch - Russischer Eisenbahnverband. Vom 1. April 1881 neuen Styls ab tritt ein VI. Nachtrag zum Anhang II des Deutsch-Russischen Gütertarifs vom 1. Januar 1880 n. St. in Kraft, welcher die Aufnahme der Stationen Annen und Witten der Rheinischen Eisenbahn in den obigen Anhang mit den daselbst für die gleichnamigen Stationen der Bergisch-Märkischen Eisenbahn bereits bestehenden Frachtsätzen für die Ausnahmetarife I, II und III, sowie Frachtsätze für dieselben Ausnahmetarife im Verkehr mit den Stationen Schwelm und Mülheim an der Ruhr der Bergisch-Märkischen und Rheinischen Eisenbahn und mit Zarizyn, Station der Graesi-Zarizyner Eisenbahn, enthält.

Exemplare dieses Nachtrags sind von den dem Anhange II angehörigen Verbandstationen käuflich zu beziehen. Bromberg, den 2. März 1881. Königliche Eisenbahndirection als geschäftsführende Verwaltung. (726 J)

Deutsch - Russischer Eisenbahnverband. Zum Deutsch-Russischen Gütertarif vom 1. Januar 1880 n. St. ist ein VII. Nachtrag

mit Giltigkeit vom 1. Mai cr. neuen Stils erschienen.

Derselbe enthält:

Die Einführung eines Zuschlages (Expeditionsgebühr) von 1,83 Kopeken pro 100 kg, welcher zu Gunsten der Russischen Eisenbahnen in den im obigen Nachtrage näher bezeichneten Verkehrsrelationen für die Classen A und B sowie für die Artikeltarife 2 bis 8 neben den tarifmässigen Frachtsätzen erhoben wird; Aufnahme der Station Witten der Rheinischen Eisenbahn in den obigen Gütertarif mit den daselbst bereits enthaltenen Entfernungen und Frachtsätzen der gleichnamigen Station der Bergisch-Märkischen Eisenbahn; Aufnahme der Station Sokolka der St. Petersburg-Warschauer Eisenbahn in den Gütertarif für den Salzverkehr in Wagenladungen mit Inowrazlaw, Station der Oberschlesischen Eisenbahn, via Alexandrowo; Berichtigung der Zusatzbestimmungen zu § 53 des Betriebsreglements.

Exemplare des VII. Nachtrages zum Gütertarif sind von den Verbandstationen käuflich zu beziehen. Bromberg, den 11. März 1881. Königliche Eisenbahndirection als geschäftsführende Verwaltung. (727 J)

Königliche Militär-Eisenbahn. Im **Gypsverkehr** von Sperenberg nach der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn treten für die Stationen Ferdinandstein und Podejuch vom 1. Mai 1881 ab erhöhte Tarifsätze in Kraft; dieselben sind bei den diesseitigen Stationen und der Betriebs-Abtheilung Militär-Bahnhof in Schöneberg zu erfahren. Schöneberg, den 14. März 1881. (731 J)

Am 15. März tritt **Nachtrag V zum Holländisch - Südwestdeutschen Tarifheft 2**, enthaltend Aenderung der Routen im Verkehr mit Basel, in Kraft. Auskunft ertheilt die Güterexpedition Basel. Strassburg, den 11. März 1881. Kaiserliche Generaldirection der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. (733)

Magdeburg - Bayerischer Verband. Am 10. März d. J. gelangen für den Güterverkehr zwischen Nürnberg (Station der Bayerischen Staatsbahn) und Brockhöfe (Station des Bezirks der Königlichen Eisenbahn-Direction Magdeburg) directe Frachtsätze via Hof - Leipzig zur Einführung, welche bei den Expeditionen der vorgenannten Stationen zu erfahren sind. Dresden, am 10. März 1881. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung. (708)

Mitteldeutscher Eisenbahn-Verband. Mit dem 1. April cr. treten die Nachträge II zu den Gütertarifheften No. 1, 2, 3 und 4, sowie Nachtrag II zu Tarifheft No. 5 in Kraft, welche Berichtigungen bezw. Aenderungen seitheriger, sowie neue Frachtsätze für verschiedene in den directen Verkehr einbezogene Stationen enthalten. Soweit durch die Aenderungen Erhöhungen herbeigeführt werden, treten dieselben vom 1. Mai cr. ab in Kraft.

Näheres ist in den Verbands-Güterexpeditionen zu erfahren, woselbst auch die Nachträge zu den darauf vorgedruckten Preisen käuflich zu haben sind. Erfurt, den 7. März 1881. Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft als geschäftsführende Verwaltung. (707)

Mitteldeutscher Eisenbahn - Verband. In Ergänzung der diesseitigen Bekanntmachung vom 7. d. Mts. bringen wir zur öffentlichen Kenntniss, dass durch den zur Ausgabe gelangenden Nachtrag I zum Gütertarifheft No. 1 auch die directen Tarifsätze für Frankfurt a/O. C. Gr. B. im Verkehr mit Stationen der Oberschlesischen, Main-Weser- und Main-Neckarbahn, des Eisenbahn - Directionsbezirks Frankfurt a/M, sowie der Lothringisch-Luxemburgischen Bahnen vom 1. Mai d. J. ab zur Aufhebung gebracht werden. Erfurt, 11. März 1881. Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft als geschäftsführende Verwaltung. (719)

Mit dem 1. Mai d. J. treten im **nachbarlichen Güter-Tarif** zwischen der Mecklenburgischen Friedrich-Franz- und Berlin-Stettiner Eisenbahn einerseits und der Berliner Nordbahn etc. andererseits vom 20. Februar 1878 die nachbezeichneten Frachtsätze ausser Kraft:

1. Die directen Tarifsätze zwischen Leipzig H. S. G. E. einerseits und sämmtlichen Stationen der Mecklenburgischen Friedrich-Franz Bahn andererseits.
2. Die directen Tarifsätze zwischen Leipzig B. A. E. einerseits und Neu-Brandenburg M. Fr. Fr. Bahn andererseits.
3. Die directen Tarifsätze zwischen Leipzig B. A. E. einerseits und Bützow, Güstrow, Rostock und Schwaan andererseits auf der Route via Bitterfeld-Berlin-Oranienburg-Neu-Brandenburg.
4. Die directen Frachtsätze zwischen Halle B. A. E. und Neu-Brandenburg M. Fr. Fr. Bahn.
5. Die directen Tarifsätze zwischen Halle B. A. E. einerseits und Bützow, Güstrow, Rostock und Schwaan andererseits.

Es werden, soweit dies nicht schon jetzt durchgeführt ist, die Relationen sub 1—5 wie folgt ersetzt:

ad 1. Es bleiben directe Tarifsätze für Leipzig B. A. E. und Leipzig M. H. E. (letztere im Leipzig-Magdeburg-Niederdeutschen Verbande) bestehen.

ad 2. Es bestehen für Leipzig B. A. E.-Neu-Brandenburg via Oranienburg-Berlin directe Frachtsätze im Stettin-Märkisch-Sächsischen Verband-Tarif.

ad 3. Es kommen für die gleichen Relationen directe Taxen über die Route via Zerbst-Stendal-Wittenberge-Hagenow zur Einführung.

ad 4. Es bestehen directe Taxen für Halle B. A. E.-Neu-Brandenburg Nordbahn via Oranienburg-Berlin im Stettin-Berlin-Thüringischen Verband-Tarif.

ad 5. Es bleiben directe Taxen für Halle M. H. E. bestehen.

Auskunft über die neuen Frachtsätze ertheilen die Tarif - Bureaus der Berlin-Anhaltischen, Mecklenburgischen Friedrich-Franz Eisenbahn und der Königlichen Eisenbahndirection Magdeburg. Berlin, 12. März 1881. Königl. Eisenbahndirection als geschäftsführende Verwaltung. (725 J)

Niedersächsisch-Ostdeutscher Eisenbahn-Verband. Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 11. Februar cr. bringen wir zur Kenntniss, dass der Satz des Specialtarifs III 0,57 *M.* pro 100 kg ab Rüdersdorf K. O. im Verkehr mit Wittenberge des Eisenbahndirectionsbezirks Magdeburg resp. der Berlin-Hamburger Eisenbahn im rubricirten Verbande erst mit dem 1. April cr. zur Erhebung gelangt. Die unter Anwendung dieses Frachtsatzes etwa entstandenen Frachtdifferenzen werden im Reclamationswege erstattet werden. Bromberg, den 7. März 1881. Königliche Eisenbahn-Direction als geschäftsführende Verwaltung. (729 J)

Am 1. April 1881 treten die Nachträge V zu den Heften 1, 2 u. 3 des Tarifs für den **Norddeutsch - Sächsischen Verbandsgüterverkehr** in Kraft. Exemplare der Tarifnachträge sind bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erlangen. Dresden, am 8. März 1881. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung. (697)

Oberschlesischer Steinkohlen - Verkehr. Die Gültigkeitsdauer der im Nachtrag I (sub II) zum **gemeinschaftlichen Tarif** der **O. S., N. M. und Berlin-Stettiner Eisenbahn** vom 1. Juli 1877, sowie der in den Nachträgen I und III (sub b) zum Tarif der Oberschlesischen u. Breslau-Schweidnitz-Freiburger Bahn vom 1. April 1878 enthaltenen Frachtsätze für Oberschlesische Steinkohlen nach Stettin, Damm und Carolinenhorst der Berlin - Stettiner Bahn bezw. nach den Stationen Neumühl-Kutzdorf bis Podejuch der Breslau-Freiburger Bahn wird widerruflich bis 31. März 1882 verlängert. Breslau, den 7. März 1881. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn als geschäftsführende Verwaltung. (699)

Im **Ostdeutsch-Niederländischen Verbande** kommen für den Verkehr zwischen Cottbus und Helder von jetzt an nachstehende directe Tarifsätze zur Anwendung:

für Stückgut . . .	8,34 *M.*	pro	100 kg,
„ Classe A2 . . .	4,25 „	„	100 „
„ Specialtarif III .	1,94 „	„	100 „

Hannover, den 7. März 1881. Königliche Eisenbahn-Direction. (711)

Posen - Schlesisch - Märkischer Verband. Vom 1. März d. J. kommen für die im rubricirten Verbande nach dem städtischen Central-Viehhofe bei Station Friedrichsberg der Berliner Ringbahn bestimmten Viehtransporte (excl. Pferde) in Einzelsendungen und Wagenladungen die für Station Berlin geltenden Frachtsätze unter Zuschlag einer Ueberfuhrgebühr von 7,20 *M.* pro Wagen, welcher Betrag auch für halbe Wagenladungen und Einzelviehsendungen voll zu erheben ist, zur Anwendung.

Für die auf dem Viehhofe zur Entladung kommenden Wagen beträgt die Desinfectionsgebühr

2 *M.* für einen einbödigen Wagen,
3 *M.* für einen Etagewagen.

Breslau, den 7. März 1881. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn Namens der Verbandsverwaltungen. (704)

Rumänisch-Galizisch-Deutscher Verband-Güter - Verkehr. Nach den im Fürstenthum Rumänien geltenden gesetzlichen Bestimmungen sind alle Sendungen, welche im Ganzen, oder deren einzelne Colli nicht mehr als 5 kg wiegen, dem Postzwange unterworfen, und daher auf Grund des § 48 Absatz I Punkt 2 des Betriebs-Reglements vom Eisenbahn-Transporte ausgeschlossen. Breslau, den 3. März 1881. Im Auftrage der Verbands-Verwaltungen: Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn. (723)

Mit 21. März, bezw. soweit Erhöhungen in Frage kommen, mit 10. Mai 1881 tritt **Nachtrag I zum Uebernahmetarif** für den Verkehr zwischen den Stationen des nordwestlichen Böhmens und Dresden-Elbquai in Kraft. Derselbe enthält neue Frachtsätze für Pilsen-Priesener Stationen und ist bei Güterexpedition Dresden-Altstadt zu erlangen. Dresden, am 2. März 1881. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung. (734)

Grossherzoglich Badische Staatseisenbahnen. Die Frachtsätze des **Uebernahmetarifs für Singen** Bad. Bahn im Verkehr mit Stationen der Schweizerischen Nordostbahn sind theilweise ermässigt worden.

Für den Verkehr der Badischen Stationen Singen, Schaffhausen und Constanz unter sich treten die im Localtarif der

Schweizerischen Nordostbahn für die gleichnamigen Schweizerischen Stationen enthaltenen Sätze auch für die betreffenden Badischen Strecken in Wirksamkeit, soweit sie billiger sind als die bezüglichen Sätze des internen Badischen Tarifs.

Das Nähere ist bei den genannten Stationen zu erfahren. Karlsruhe, den 10. März 1881. Generaldirection. (696)

III. Tarife für andere directe Verkehre.

Für den Verkehr zwischen der **Badischen Station Mannheim einerseits** und Stationen des **diesseitigen Directionsbezirks andererseits** finden vom 1. d. Mts. ab die im Heft No. 1 für den Güterverkehr zwischen Stationen unseres Directionsbezirks und Hessischen Stationen für die Hessische Station Mannheim vorgesehenen Tarifsätze auch für die gleichnamige Badische Station Mannheim insoweit Anwendung, als für die fraglichen Relationen Tarifsätze im Mitteldeutschen Tarifheft No. 4 nicht enthalten sind.

Näheres hierüber ist auf den betreffenden Stationen zu erfragen. Frankfurt a. M., den 7. März 1881. Königliche Eisenbahndirection. (710)

IV. Specialtarife für bestimmte Transport-Artikel.

Mit dem Tage der Eröffnung der Gruben Kreuzgraben und Trenkelbach, welche für Trenkelbach am 15. d. M. erfolgt und für Kreuzgraben noch besonders bekannt gemacht werden wird, werden die gleichnamigen Stationen in den directen **Kohlenverkehr** mit der Reichsbahn und den Schweizerischen Bahnen einbezogen und zwar mit folgenden Sätzen:

1. im Kohlenausnahmetarif No. 9:
   Kreuzgraben und Trenkelbach mit den Sätzen von Friedrichsthal Grube;
2. im Kohlenausnahmetarif No. 12:
   Kreuzgraben mit den Sätzen von Völklingen,
   Trenkelbach mit den Sätzen von Friedrichsthal Stat.;
3. im Kohlentarif No. 16:
   Kreuzgraben mit den Sätzen von Völklingen,
   Trenkelbach mit den Sätzen von Friedrichsthal Grube.

Frankfurt a/M. - Sachsenhausen, den 9. März 1881. Königliche Eisenbahn-Direction. (700)

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Mit Genehmigung des Königlichen Finanzministeriums kommen im Bereiche der Sächsischen Staatseisenbahnen (also vorläufig unter Ausschluss der mitverwalteten Privateisenbahnen Altenburg-Zeitz, Gaschwitz-Meuselwitz, Zittau-Reichenberg und Wüstenbrand-Lugau) für **lange Nadelholzstämme in rohem Zustande** (Stamm- und Rundholz), soweit zu deren Transport je zwei Wagen von zusammen 20 000 kg Tragkraft pro Frachtbriefsendung verwendet werden und die Fracht hierfür bezahlt wird, vom 20. dieses Monats ab die Sätze des **Specialtarifs III** in Anwendung.

Von welchem Zeitpunkte ab diese Ermässigung event. auch für den Bereich der gedachten Privateisenbahnen zur Einführung kommen wird, bleibt besonderer Bekanntmachung vorbehalten. Dresden, am 12. März 1881. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen. von Tschirschky. (709)

K. K. priv. Eisenbahn Pilsen-Priesen (Komotau). Am 1. April 1881 tritt **Nachtrag XII zum Reglement und zu den allgemeinen Tarifen** für Eilgüter und gewöhnlichen Güter, giltig vom Tage der Betriebs - Eröffnung der Strecke Pilsen-Neuern (20. September 1879) in Kraft.

Derselbe enthält: I. Abänderung und Ergänzung der Tarifbestimmungen, II. Aenderung und Ergänzungen der Waarenclassification, III. Zählgebühr für Holztransporte.

Der neue Tarifnachtrag erliegt in den gesellschaftlichen Stationen, sowie bei der Direction in Prag (Stadtpark 1570/II) zur Einsicht und kann daselbst bezogen werden. Prag, am 9. März 1881. Die Direction. (703)

Für den Verkehr von den Stationen Piesberg der Hannoverschen bezw. Eversburg der Oldenburgischen Eisenbahn nach Rheinischen, Münster-Enscheder und Dortmund-Gronau-Enscheder Stationen sind neue bezw. anderweite, theilweise **ermässigte Ausnahme-Tarifsätze für Steinkohlen- und Bruchsteintransporte** in Kraft getreten.

Näheres ist bei den genannten Stationen zu erfahren. Oldenburg, 1881 März 10. Namens der betheiligten Verwaltungen: Grosshzgl. Eisenbahn-Direction. (730 B&W)

Eisenbahnen in Elsass - Lothringen. Nachtrag II zu dem **Südwestdeutschen Ausnahmetarif** vom 1. November 1879, theilweise ermässigte Frachtsätze enthaltend, kommt mit dem 1. April d. J. zur Einführung. (5 ₰) Strassburg, den 9. März 1881. Kaiserliche Generaldirection der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. (732)

2. Eröffnungen etc.

Alföld - Fiumaner Eisenbahn. Der Gesammttrajectverkehr über die Donau bei Gombos-Erdöd wurde am 8. März unbeschränkt eröffnet. Die Betriebs - Direction. (695)

3. Verkehrs-Störungen etc.

Böhmische Nordbahn. Seit dem 11. März l. J. ist in Folge Hochwassers der Verkehr der Züge in der Strecke von Bakow bis Böhm. Leipa behindert.

Die Dauer dieser Verkehrsstörung lässt sich nicht bestimmen, jedoch werden wir die Wiedereröffnung des ungehinderten Verkehres im Vereinsblatte sofort bekannt geben.

Erste Ungarisch - Galizische Eisenbahn. Wegen Eisganges auf der Ondawa ist zwischen den Stationen Banaz und Terebes der Güterverkehr auf ca. 8 Tage gänzlich sistirt. Reisende, Post, Gepäck und Eilgüter werden während der Störung nur bei den Zügen 1 und 2 durch Umsteigen resp. Uebertragen befördert. Gemischte Züge 9 und 10 verkehren während der Störung blos zwischen Banaz und M. Laborcz.

Ungarische Nordostbahn. Der Verkehr auf unserer Bahn zwischen Nagy Károly und Szathmár musste in Folge von Hochwasser am 9. d. M. gänzlich eingestellt werden.

Die Wiederaufnahme des Verkehrs, welche in 4—5 Tagen erfolgen dürfte, werden wir seinerzeit gleichfalls zur Kenntniss bringen.

4. General-Versammlungen.

K. K. priv. Galizische Karl-Ludwigbahn. Die 25. ordentliche Generalversammlung der Actionäre der K. K. priv. Galizischen Karl-Ludwigbahn findet Samstag, den 14. Mai 1881, um 10 Uhr Vormittags im Saale des Oesterreichischen Ingenieur- und Architectenvereins in Wien, I., Eschenbachgasse No. 9, statt.

Tagesordnung:

1. Bericht des Revisionsausschusses über den Rechnungsabschluss des Jahres 1880.
2. Jahresbericht des Verwaltungsrathes.
3. Verwendung des Reinerträgnisses vom Jahre 1880.
4. Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung der Rechnungen des Jahres 1881.
5. Ergänzung des Verwaltungsrathes.

Jene Herren Actionäre, welche sich im Besitze von mindestens 40 Actien befinden und das Stimmrecht ausüben wollen, haben in Gemässheit der §§ 22 und 26 der Statuten die besagte Anzahl Actien längstens bis einschliesslich 15. April d. J. zu hinterlegen und erhalten dagegen nebst dem Erlagsscheine eine für die Generalversammlung giltige Legitimationskarte.

Die Hinterlegung der Actien kann geschehen:

in Wien bei der Gesellschaftscasse,
„ Wien bei der K. K. priv. Oesterr. Creditanstalt für Handel und Gewerbe,
„ Wien bei Herrn S. M. v. Rothschild,
„ Lemberg bei der Filiale der K. K. priv. Oesterr. Creditanstalt für Handel und Gewerbe,
„ Lemberg bei der K. K. priv. Galiz. Actien-Hypothekenbank,
„ Krakau bei der Galiz. Bank für Handel und Industrie,
„ Frankfurt a/M. bei den Herren M. A. v. Rothschild und Söhne,
„ Berlin bei der Bank für Handel und Industrie,
„ Breslau bei dem Schlesischen Bankverein, und zwar:

bei der Gesellschaftscasse in Wien mittelst zweifach, bei allen übrigen Erlagsstellen mittelst dreifach ausgefertigter, die Actien in arithmetischer Ordnung enthaltender Consignationen, welche bei den genannten Cassen und Agenturen unentgeltlich verabfolgt werden.

Wünscht ein Actionär sein Stimmrecht durch einen anderen stimmberechtigten Actionär auszuüben, so hat er die betreffende, auf den Namen des gewählten Vertreters lautende Vollmacht auf der Rückseite der Legitimationskarte auszustellen und eigenhändig zu unterschreiben.

Diejenigen P. T. Herren Actionäre, welche hiernach in den Besitz von durch Vollmacht übertragenen Stimmen gelangen, haben die an sie übertragenen Legitimationskarten (Vollmachtsurkunden) spätestens einen Tag vor der Generalversammlung der Generaldirection einzuhändigen.

Je 40 Actien geben das Recht auf Eine Stimme, kein Actionär kann jedoch mehr als 25 Stimmen im eigenen und in Vollmachtsnamen vertreten. Wien, am 5. März 1881. Der Verwaltungsrath. (701)

5. Ausloosungen.

Braunschweigische Eisenbahn. Unter Bezugnahme auf die Bekanntmachung Herzoglichen Staatsministeriums vom 16. Juli 1874, die Emission von 9 600 000 ℳ 4½ pCt. Prioritätsobligationen unserer Gesellschaft betreffend, bringen wir hiermit zur Kenntniss, dass bei der heute nach Massgabe der Bestimmungen im § 4 a. a. O. in Gegenwart eines Notars stattgehabten Ausloosung der am 1. April 1881 zur Amortisation gelangenden Obligationen folgende Nummern gezogen worden sind.

a) 11 Stück à 3 000 ℳ:
No. 2 34 336 352 465 497 537 545 714 817 983.

b) 25 Stück à 1 500 ℳ:
No. 1148 1281 1358 1371 1430 1453 1482 1499 1750 1787 1813 1878 1945 2116 2168 2177 2421 2781 3000 3031 3099 3105 3146 3294 3443.

c) 96 Stück à 300 ℳ:
No. 3676 3682 3788 3963 4078 4081 4185 4223 4233 4373 4429 4476 4662 4668 4791

4971 4998 5036 5049 5197 5365 5370 5476 5707 5719 5926 6099 6128 6227 6459 6560 6631 6641 6782 6813 6850 6903 7255 7639 7670 7724 7868 7983 8004 8135 8430 8475 8508 8511 8607 8656 8662 8804 9031 9164 9355 9485 9577 9649 9737 9758 10037 10058 10063 10210 10223 10233 10235 10239 10255 10259 10261 10270 10274 10295 10296 10547 10621 10760 10783 11138 11165 11330 11332 11428 11516 11559 11568 11577 11596 11691 11893 11962 12049 12074 12117.

Die Inhaber dieser Obligationen werden hierdurch aufgefordert, dieselben vom 1. April 1881 ab, mit welchem Tage die Verzinsung aufhört, unter Beifügung der dazu gehörigen nicht fälligen Zinscoupons einzuliefern

in Braunschweig bei unserer Hauptcasse und dem Bankhause Lehmann Oppenheimer & Sohn,

in Berlin bei dem Bankhause Mendelssohn & Comp. und der Berliner Handelsgesellschaft

und daselbst den Nennwerth der Obligationen nebst den Stückzinsen vom 1. Januar bis 31. März cr. in Empfang zu nehmen.

Der Betrag der etwa fehlenden Coupons wird am Capitalbetrage der Obligationen gekürzt.

Zugleich bringen wir in Erinnerung, dass die nachbezeichneten, pro 1. April 1880 ausgeloosten und seitdem aus der Verzinsung gefallenen Obligationen bislang nicht präsentirt worden sind:

No. 1491 1548 2221 2657 2796 2872 2975 à 1500 *M.*

No. 3651 3771 5991 6696 7096 8762 8814 8896 9248 9319 9394 9618 9953 10148.

Die Inhaber dieser Obligationen werden zur Vermeidung ferneren Zinsverlustes nochmals zur Einlösung aufgefordert.

Braunschweig, den 3. Januar 1881. Direction der Braunschw. Eisenbahngesellschaft. (206)

6. Convertirung.

Lübeck-Büchener Eisenbahn. Auf Grund der von dem Hohen Senate der Freien und Hansestadt Lübeck unserer Gesellschaft ertheilten Genehmigung, die zufolge Privilegiums des Hohen Senats vom 1. Mai 1875 emittirten 12 000 000 *M.* 4½ procentige Prioritätsobligationen unserer Gesellschaft in 4 procentige zu convertiren, machen wir von dem in § 5 des vorbezeichneten Privilegiums vorbehaltenen Rechte Gebrauch und kündigen hierdurch die gedachten Obligationen, soweit solche noch nicht zur Amortisation ausgeloost sind, zum 12. September 1881.

Der Nominalbetrag der gekündigten Obligationen nebst 4½ pCt. Zinsen davon für die Zeit vom 1. Juli 1881 bis 12. September 1881, mit welchem letzteren Tage die Verzinsung aufhört, kann vom 12. September 1881 an bis einschliesslich den 31. December 1881 gegen Einreichung der Originalstücke nebst den Coupons No. 12 (per 2. Januar 1882) bis No. 20 und Talons, ausser bei unserer Hauptcasse hierselbst bei den nachstehenden, von uns mit der Einlösung betrauten Stellen:

in Hamburg bei der Norddeutschen Bank,

in Berlin bei der Berliner Handelsgesellschaft und bei der Direction der Discontogesellschaft,

in Frankfurt a. M. bei M. A. von Rothschild & Söhne

in den üblichen Geschäftsstunden baar in Empfang genommen werden.

Vom 1. Januar 1882 an erfolgt die Einlösung nur noch bei unserer Hauptcasse in Lübeck und bei der Norddeutschen Bank in Hamburg.

Der Betrag der etwa fehlenden Coupons wird bei der Einlösung von dem Capitale der Obligationen in Abzug gebracht. Den einzulösenden Obligationen ist ein nach Appoints und arithmetisch geordnetes, mit Namensunterschrift und Wohnungsangabe des Einlieferers, sowie mit dem Datum versehenes Nummernverzeichniss beizufügen. Formulare zu diesen Verzeichnissen sind bei den vorbezeichneten Einlösestellen vom 15. August d. J. an in Empfang zu nehmen. Lübeck, den 11. März 1881. Die Direction der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft. Benda. Brecht. (713)

7. Submissionen.

Berlin-Stettiner Eisenbahn. Auctions-Anzeige. Am 21. März cr., Vormittags von 9½ Uhr ab sollen auf dem hiesigen Personen-Bahnhofe gegen sofortige Baarzahlung an den Meistbietenden öffentlich verkauft werden: alte Bahnschienen, Herzstücke, Schmelzeisen, verbranntes und unverbr. Gusseisen, Gussstahl, eis. Bleche, Morsepapier und diverse andere unbrauchbare Materialien und Gegenstände.

Die Verkaufsbedingungen nebst specieller Uebersicht der zum Verkauf kommenden Gegenstände sind im Termine und vorher auf portofreie Anfragen gegen Erstattung der Copialien mit 10 ₰ von der Registratur unseres Centralbureaus hierselbst zu erfahren resp. zu erhalten. Ein Exemplar derselben liegt

in der Redaction des Deutschen Submissionsanzeigers,

im Bureau des Berliner Baumarkts und in der Börsenregistratur in Berlin zur unentgeltlichen Einsichtnahme aus. Stettin, den 7. März 1881. Königliche Direction. (724 J)

Posen-Creuzburger Eisenbahngesellschaft. Es soll die Lieferung des Bedarfs an ca. 300 000 kg 13 cm hohe Bessemer Stahlschienen im Wege der Submission vergeben werden. Offerten sind portofrei und versiegelt mit der Aufschrift: „Submission auf Lieferung von Stahlschienen für die Posen-Creuzburger Eisenbahn“ bis zum Submissionstermin

Montag, den 28. März cr., Vorm. 11 Uhr an unser Maschinenamt hier St. Martin 21 einzureichen, wo auch die Bedingungen und Zeichnung zur Einsicht ausliegen. Die Letzteren können auch gegen portofreie Einsendung von 75 ₰ von unserm Secretariat bezogen werden. Posen, den 10. März 1881. Die Direction. (698)

Thüringische Eisenbahn. Die Lieferung von

4535 laufende Meter eichenen Weichenschwellen

soll im Wege der Submission vergeben werden.

Bezügliche Offerten sind bis zu dem auf den

24. dieses Monats, Vorm. 11½ Uhr anberaumten Submissionstermine an unsere Central-Materialiencontrole hier einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen können bei genannter Dienststelle eingesehen oder von derselben gegen Erstattung von 50 ₰ Copialiengebühren bezogen werden. Erfurt, den 11. März 1881. Die Direction. (706)

Gesellschaft für den Betrieb Niederländischer Staatseisenbahnen. Es soll die Lieferung von

a) 4 000 000 kg Stahlschienen,
285 000 „ Stahllaschen,
68 000 „ Stahlunterlagsplatten;

b) 48 000 „ Eiserne Schraubenbolzen mit Muttern,
88 000 „ Eiserne Hacknägel

verdungen werden.

Submissionstermin Dienstag, 29. März 1881, Mittags 2 Uhr in unserem Centralbüreau in Utrecht, bis zu welchem Offerten mit der Aufschrift „Offerten auf die Lieferung von Stahlschienen u. s. w.“ einzureichen sind.

Die Bedingungen werden auf franco Anfrage abgegeben. Die Generaldirection. (712 D & C)

Bergisch-Märkische Eisenbahn. Es soll die Anfertigung und Lieferung von

1. zwölf Stück Lastzug-Locomotiven (normale) mit Tender,
2. vier Stück Personenzug-Locomotiven ohne Tender,
2. vier Stück Tender-Locomotiven für Personenzüge

nebst den dazu erforderlichen Reservestücken im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die massgebenden Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen zur Einsicht auf dem maschinentechnischen Büreau hierselbst offen und können auch gegen Erstattung der Druckkosten ad 6 *M.* von dem Canzlei-Vorsteher Peltz hierselbst bezogen werden.

Offerten ersuchen wir bis spätestens **Sonnabend, den 26. d. Mts., Vormittags 11 Uhr,** mit der Aufschrift:
„Offerte zur Lieferung von Locomotiven" frankirt und versiegelt an das diesseitige maschinentechnische Büreau hier einzureichen, woselbst deren Eröffnung in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Submittenten erfolgen wird. Elberfeld, 10. März 1881. Königl. Eisenbahn-Direction. (693)

Privat-Anzeigen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin SW. (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

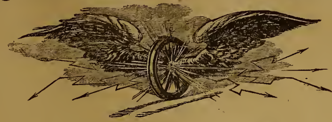
No. 22. Zeitung des Vereins 1881.

Die Zeitung erscheint Montags und Freitags.

Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes; Kreuzband-Porto wird extra berechnet.

Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction: Dr. jur. W. Koch, Berlin SW., Kleinbeerenstr. 3.

Commissionär für den Buchhandel: Adolph Refelshöfer, Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.



Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuth-Strasse 8, einsenden.

Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3000 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Einundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 21. März 1881.

Dieser Nummer liegen die „Notizen über neue Tarife und Tarifänderungen pro Februar 1881" bei.

Ueber die Eisenbahnbauten in den Vereinigten Staaten von Nordamerika im Jahre 1880

bringt die „Railroad Gazette" einen längeren Bericht, dem wir nachstehende Daten entnehmen. Wie die Zeitung selbst sagt, kann der Bericht keinen Anspruch auf absolute Genauigkeit machen, weil sie aus keiner anderen Quelle schöpft, als die Angaben, welche ihr durch die einzelnen Bahnverwaltungen gemacht werden. Nun ist es eine bekannte Thatsache und erklärlich, dass Amerikanische Eisenbahnverwaltungen sich bemühen, in Berichten, welche für die Oeffentlichkeit bestimmt sind, ihre Unternehmungen oft in zu rosigem Lichte erscheinen zu lassen, indessen laufen derartige Ungenauigkeiten mehr unter bei Berechnung der finanziellen Ergebnisse, als bei den hier in Frage stehenden Angaben über den baulichen Umfang der Unternehmungen. Wir können also das hier Gegebene mindestens als relativ richtig annehmen, wozu umsomehr Veranlassung vorliegt, als etwaige Irrthümer sich in den alljährlich wiederholten und controlirten Zusammenstellungen unzweifelhaft ausgleichen.

Obwohl der Umfang der Eisenbahnbauten im Jahre 1880 nicht ganz an das Jahr 1872 heranreicht, so ist ersteres doch in mancher Beziehung das Merkwürdigste des letzten Jahrzehnts in der Entwickelung neuer Bahnlinien. Das Jahr 1872 war der Culminationspunkt einer Periode gewaltiger Thätigkeit und Unternehmungslust, während 1880 nur ein zweites Jahr ist, in welchem in dieser Hinsicht eine merkbare, ja beträchtliche Wiedergenesung von der Flauheit „harter Zeiten" zu Tage tritt. Im Jahre 1879 wurden 80 pCt. mehr Bahnen gebaut als 1878, und im Jahre 1880 56 pCt. mehr als 1879, und überhaupt erheblich mehr als in den drei Jahren 1875—1877 zusammen.

Die Meilenzahl der vollendeten Bahnen betrug:

1872	. 7 340 Englische Meilen	1879	. 4 570 Englische Meilen
1875	. 1 561 „ „	1880	. 7 150 „ „
1878	. 2 916 „ „		

Nach Staatengruppen*) geordnet vertheilt sich diese Meilenzahl folgendermassen:

	1872	1875	1878	1879	1880
a) New-England	198	114	41	49	115
b) Middle States	1 010	437	344	145	302
c) South Atlantic States	244	32	116	117	314
d) Golf States	560	34	218	280	837
e) South Interior	535	39	64	280	150
f) North Interior	1 210	166	370	446	940
g) Northwest	3 086	357	1 254	2 465	2 915
h) Far West Interior	180	202	357	708	1 348
i) Pacific States	317	180	152	80	229
Summe	7 340	1 561	2 916	4 570	7 150

Recht interessant wird diese Zusammenstellung erst, wenn man die Meilenzahl auf die beiden Seiten des Mississippi vertheilt:

Jahr	östlich des Mississippi	pCt.	westlich des Mississippi	pCt.	Summe
1872	4 353	59,3	2 987	40,7	7 340
1875	949	60,8	612	39,2	1 561
1878	1 178	40,4	1 738	59,6	2 916
1879	1 285	28,1	3 285	71,9	4 570
1880	1 452	20,4	5 698	79,6	7 150

Hieraus ist ersichtlich, dass die Zunahme neuer Bahnlinien fast gänzlich auf der Westseite des Mississippi liegt; denn während östlich des Mississippi im Jahre 1880 nur 15 pCt. mehr Bahnen gebaut wurden als 1879, beträgt diese Zunahme auf der Westseite 71 pCt. Im Jahre 1872 und früher entwickelte sich die Bauthätigkeit vorzugsweise in den Staaten östlich des Mississippi und im Norden von Ohio, welche sich damals genau in derselben Lage befanden, wie seither Minnesota, Jowa, Nebraska und Kansas, d. h. die Entwickelung der Eisenbahnen hatte nicht gleichen Schritt gehalten mit der Zunahme der Bevölkerung. Das Jahr 1872 gab auch diesen Staaten eine ziemliche Anzahl neuer Bahnen; indessen während der langen Geschäftsstille, die dem Jahre 1873 folgte, wurden kaum noch irgendwo Bahnen gebaut, um ein neues Land aufzuschliessen, sondern was gebaut wurde diente lediglich der Förderung und dem Nutzen eines schon eingeleiteten Verkehrs und breitete sich daher naturgemäss nur über wohlbevölkerte Staaten aus. Erst als das Geschäftsvertrauen zurückkehrte und sich Geldmänner wiederum willig zeigten, ihre Capitalien in speculativen Unternehmungen anzulegen, welche auf das künftige Wachsthum des Landes basirten, wandten sie sich selbstverständlich den Landstrichen zu und erschlossen sie, die die meisten Chancen eines Gedeihens in sich trugen, und dies sind die Staaten westlich des Mississippi.

Nachstehende Zusammenstellung führt diejenigen Staaten auf, in denen entweder 1879 oder 1880 mehr als 300 Meilen Bahnen gebaut worden sind:

---

*) Es umfassen:

a) New-England: Maine, New-Hampshire, Vermont, Massachusetts, Rhode Island, Connecticut.

b) The Middle States: New-York, New-Jersey, Pennsylvania, Delaware, Maryland, District of Columbia.

c) The South Atlantic States: Virginia, North Carolina, South Carolina, Georgia.

d) The Golf States: Florida, Alabama, Mississippi, Louisiana, Texas.

e) The South Interior: Indian Territory, Arkansas, Tennessee, Kentucky, West Virginia.

f) The North Interior: Ohio, Michigan, Indiana.

g) The Northwest: Illinois, Wisconsin, Minnesota, Jowa, Missouri, Kansas, Nebraska, Dakota.

h) The Far West Interior: den District zwischen Texas und dem Nordwesten und den Pacificischen Staaten.

i) The Pacific States: California, Oregon und Washington Territory.

	1880	1879		1880	1879
Dakota . . .	724	241	Kansas . . .	364	556
Texas . . .	653	156	Colorado . .	348	101
New-Mexiko .	540	167	Illinois . . .	322	925
Ohio	500	209	Missouri . .	312	213
Jowa	457	500	Minnesota . .	134	451
Nebraska . .	377	285			

Hiervon liegen nur die Staaten Ohio und Illinois östlich des Mississippi. Obwohl Ohio schon sehr viele Bahnen besitzt, von denen ein grosser Theil nur schlecht rentirt, so ist hierin in den fetten Jahren doch kein Stillstand eingetreten; denn es hat seit 1871 mehr Bahnen gebaut als irgend ein anderer Staat östlich des Mississippi mit Ausnahme von Illinois und New-York, und mehr seit 1872 (es waren dies neben den letzten beiden Jahren die fetten Jahre für den Eisenbahnbau) als irgend ein anderer der Oststaaten mit Ausnahme von Pennsylvania. Beide, Ohio und Pennsylvania, haben seit 1872 ihre neuen Bahnen hauptsächlich zur Hebung des Localverkehrs gebaut; für Ohio allein war überdies der Aufschwung des Kohlenbergbaues und der Eisenindustrie Veranlassung zum Bau zahlreicher Bahnen. Seit 1872, als die frühere Eisenbahnbauaera ihren Höhepunkt erreichte, haben nur Texas, Jowa und Kansas mehr Bahnen gebau, als Ohio, wie dies aus folgender Zusammenstellung ersichtlich ist, in welcher die Meilenzahl erbauter Bahnen derjenigen Staaten angegeben wird, welche von 1873 bis 1880, also in 8 Jahren, mehr als 1 000 Meilen ausgeführt haben:

Texas	2 042	California	1 107
Jowa	1 769	Illinois	1 093
Kansas	1 556	Colorado	1 077
Ohio	1 398	Dakota	1 069
Minnesota	1 244	New-York	1 065
Missouri	1 191	Wisconsin	1 037
Pennsylvania	1 123	Indiana	1 012

Texas umfasst ein so enormes Landgebiet, — wahrscheinlich drei Mal mehr als irgend ein anderer Staat — dass der Umfang der Bauten dort verhältnissmässig geringer ist als in andern Staaten. Sechs der aufgezählten Staaten, nämlich Texas, Kansas, Minnesota, California, Colorado und Dakota können eigentlich neue genannt werden, und zwei oder drei der übrigen haben noch einen grossen Theil unbewohntes Land. Wie schon erwähnt, hat man hier erst in den letzten beiden Jahren einige Anstrengung gemacht, durch den Bau von Eisenbahnen ein neues Gebiet zu erschliessen, und ohige Angaben beweisen, dass dies im letzten Jahre mit grosser Kraft fortgeführt worden ist. Dennoch sind diejenigen im Irrthum, welche glauben, dass ein Wiederaufleben des Eisenbahnbaues nur im fernen Westen stattgefunden habe. Obige Nachweise über die Meilenzahl der Bauten in jedem Staate und in jeder Gegend zeigen, dass von 1879 — 1880 in den Vereinigten Staaten der durchschnittliche Zuwachs 56 pCt. erreichte; in derselben Zeit betrug der Zuwachs allein in New-England und in den Mittelstaaten mehr als 100 pCt., in den Süd-Atlantischen Staaten gegen 170 pCt., in der alten festen Staatengruppe Ohio, Michigan und Indiana mehr als 100 pCt., dagegen nur 18 pCt. in den acht Staaten im oberen Mississippithal, genannt der „Nordwesten“, der im Westen die Staaten Dakota, Nebraska und Kansas umfasst; ferner weniger als 100 pCt. in dem Gebiete westlich jener Staatengruppe, welche man das Innere des fernen Westens nennt, und nahezu 200 pCt. in den Pacificischen Staaten. Die Zunahme in den Nordweststaaten ist auch keineswegs eine allgemeine und verhältnissmässig gleiche. Minnesota baute 1879 mehr als drei Mal soviel als im Jahre 1880, Kansas ein halb Mal mehr, Jowa ein Zehntel mehr, und in Minnesota war der Umfang der Bauten thatsächlich gering, ja der geringste innerhalb der letzten vier Jahre. Mit Ausnahme von Illinois, wo die neuen Bahnen grossentheils gebaut wurden, um durchgehende Linien herzustellen oder in der Absicht, den Verkehr von bestehenden Linien abzulenken, wurden die neuen Eisenbahnen im Nordwesten hauptsächlich in unbewohnten Gegenden angelegt oder zur Erhaltung solcher Districte, für die bisher in unzureichender Weise gesorgt war. Dies trifft zu für einen so östlichen Staat wie Wisconsin, welcher kein grosses Eisenbahnnetz besitzt, und fast für alle westlich des Mississippi gelegenen Staaten, vielleicht mit alleiniger Ausnahme des östlichen Theils von Jowa. Die Dakotalinien sind sämmtlich zur Unterstützung des Verkehrs gebaut, obwohl sie keineswegs überlastet sind, was voraussichtlich auch nicht eintreten dürfte, selbst wenn das Land ziemlich bebaut sein wird. (Schluss folgt.)

Aus Oesterreich-Ungarn.

Wien, 15. März 1881. (Wieder die Beamtenverstaatlichung. Fahrpreisermässigungen. Ueberzählige Güter. Waarenstatistik. Viehwagen. Rakos-Ujszasz. Orienthandel. Bahnobligationen. Galizische Transversalbahn. Westbahnverstaatlichung. Haftpflicht. Veterinärmassregeln. Nordbahnprivilegium. Waggongesellschaft. Gotthardbahn und Hellwag. Börsennotiz.)

Die Verstaatlichung der Eisenbahnbeamten bildet noch das Thema der „Oesterr. Beamtenzeitung“. Es lasse sich die Eigenartigkeit des Eisenbahndienstes nicht dagegen einwenden; dessen stramme Handhabung und industrieller Betrieb sei doch auch in anderen Bedienstungen des Staats erforderlich. Der Militärdienst müsse gewiss stramm sein und der industrielle Betrieb sei auch beim Post- und Telegraphendienst erforderlich. Uebrigens betreibt der Staat ja auch Forst- und Landwirthschaft auf seinen Domänen; er hat Montanwerke, Buchdruckereien und Tabakfabriken im Betriebe; die in allen diesen Industrien Angestellten sind Staatsbeamte; warum sollte es der Staatsbahnbedienstete nicht sein? Ein plausibler Grund dagegen ist kaum denkbar, da doch nicht anzunehmen sei, die Regierung fasse die Möglichkeit ins Auge, die verstaatlichten Bahnen wieder einmal bei Geldbedarf zu entstaatlichen. Die Stabilität der Stellung des Staatsbeamten gebe ihm erst die rechte Weihe, identificire ihn mit den Interessen des Staats. Es sei ein Unrecht, die oft genug Leben und Gesundheit riskirenden Bahnbediensteten deshalb als Angestellte minderer Kategorie rangiren zu wollen.

Rücksichtlich der Fahrpreisermässigungen bei garantirten Eisenbahnen wurde vom Oesterreichischen Handelsminister ein Erlass an die garantirten Oesterreichischen und gemeinsamen Bahnen gerichtet, worin denselben untersagt wird, künftig Vereinen und Corporationen aus eigener Machtvollkommenheit Fahrbegünstigungen zu gewähren. Der Minister fordert die Verwaltungen auf, stets die Genehmigung der Regierung einzuholen. Wie die „N. Fr. Pr.“ mittheilt, beabsichtigen die Bahnverwaltungen gegen den Erlass zu remonstriren, da sie sich durch die Forderung des Ministers in ihren Interessen geschädigt erachten. Man weist darauf hin, dass solche Fahrten der Vereine zu Turner-, Sänger-, Feuerwehrtagen und ähnlichen Versammlungen hauptsächlich während des Sommers zur Hebung des Verkehrs wesentlich beitragen.

Die Veröffentlichung überzähliger Güter und Gepäckstücke (exclusive leere Geschirre, wie Kisten und Fässer) durch das „Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt“ nach einem zu diesem Zwecke verfassten Tabellenformular wurde über Ansuchen der Wiener Handelskammer den in Wien einmündenden Eisenbahnen vom Handelsminister dahin aufgetragen, diese Verlautbarung versuchsweise für die Dauer des laufenden Jahres und einmal im Monate vornehmen zu lassen. Die Verlautbarung erfolgt vorläufig kostenfrei. Es wird von dem Erfolge dieser Massnahme, über welchen die Bahnverwaltungen sowie die Kammer bis Ende September laufenden Jahres an das Ministerium zu berichten haben, abhängen, ob diese Veröffentlichungen, für welche dann eine mässige Vergütung eingehoben würde, fortzusetzen sind oder nicht.

Der Ungarische Gesetzentwurf über die Waarenstatistik, welcher auch in dieser Zeitung erwähnt wurde, hat schon das Unterhaus passirt und soll nach der nun nicht mehr zu bezweifelnden Sanctionirung dieses Gesetz schon am 1. April 1881 und damit die abermalige Belastung des Verkehrs in Wirksamkeit treten. An diesem Tage tritt auch die Erhöhung der staatlichen Transportgebühr und Zuschlages in Ungarn ein. Bei der diesbezüglichen Kundmachung des Steuerinspectorats wurde zu bemerken vergessen — was sich übrigens von selbst versteht — dass von der Ungarischen Steuerbehörde die Rede sei. Das Waarenstatistikgesetz tragen wir nach.

Bezüglich der zum Viehtransporte dienenden Wagen wurde vom Oesterreichischen Handelsministerium die ältere Verordnung wegen Anschaffung von geschlossenen Viehwagen mit Luftklappen und Ersetzung der offenen Wagen durch gedeckte mit dem Vorbehalte zurückgezogen, dass für Viehtransporte aus Contumazanstalten, dann aus gewissen namentlich bezeichneten Ländern und Gegenden der Monarchie, endlich zur Winterszeit bei einer Kälte von mehr als 3° die Verwendung offener Wagen auch fernerhin untersagt bleibt. In denselben sind die Thiere sonst auch bei ungünstiger Witterung oder gegen die Einwirkung der Sonnenstrahlen, insbesondere während des Stillstandes in den Stationen durch Placher zu schützen, welche wie bei den Englischen und Französischen Viehtransportwagen anzubringen sind.

Für den Bau der Bahnlinie Rakos-Ujszasz, durch welche eine directe Verbindung der Theissbahnlinien mit Pest — ohne Benutzung der Linie Czegled-Pest der Oesterreichischen Staatsbahn — geschaffen wird, fand die Verhandlung mit den Offerenten beim Communicationsministerium statt. Rakos ist eine der Pest zunächst liegenden Stationen der Ungarischen Staatsbahnlinie Pest-Hatvan-Ruttek und Ujszasz die Szolnok zunächst liegende Station der Linie Szolnok-Hatvan. Durch die Wahl dieser beiden Punkte wird die directe Verbindung der östlichen Linien der Ungarischen Staatsbahnen mit der Landeshauptstadt in einer möglichst kurzen Richtung durchgeführt. Die Länge der Linie Rakos-Ujszasz ist mit 75 km angenommen. Projectirt sind sieben Zwischenstationen, und zwar: Maglod, Mende, Süly-Sap, Tapio-Szecsö, Nagy-Kata, Tapio-Szele und Györgye. Der Vollendungstermin ist auf den 1. December 1881 angesetzt.

Ueber die Beschwerden betreffs des Handelsverkehrs der Monarchie in den Orientländern wurde von der Wiener Handelskammer eine Expertise beschlossen. Gegenstand der Klagen sind die Höhe der Tarife des Lloyd, gewisser Anschlussbahnen und

der Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft für einzelne Güterspecialitäten, die mit dem Werthe der Güter angeblich oft in argem Missverhältnisse stehen, den Handel in diesen Artikeln fast zur Unmöglichkeit machen oder ihn auf andere Verkehrsrouten drängen, theilweise sogar auf ausländische Verkehrsanstalten verweisen. Der Oesterreichische Verkehr sei auf unseren Transportanstalten bisweilen ungünstiger gestellt als der ausländische Durchgangsverkehr; auch erschwere die Unklarheit der Tarife die sichere Calculation der Fracht nach bestimmten Punkten.

Die Ausgabe der Oesterreichischen Eisenbahnobligationen auf Grund des staatlichen Eisenbahnbesitzes soll im Finanzministerium ventilirt worden sein. Es ist aber kaum glaublich, dass dieses Project ernstlich genommen wird. Im Ganzen hat der Oesterreichische Staat für sein Netz von rund 974 km an 77 Millionen für den Kauf, respective für den Bau der einzelnen Linien verbraucht. Die Hauptobjecte seines Besitzes sind in dem vom Budgetausschusse zusammengestellten Kostensummarium mit folgenden Beträgen eingestellt: Die Istrianer Bahn mit 12,7 Millionen, die Tarnow-Leluchower Bahn mit 13,3 Millionen, die Dalmatiner Bahn mit 11 Millionen, die Rakonitz-Protiviner Bahn mit 16 Millionen, die Dniester Bahn mit 2,8 Millionen, die Braunau-Strasswalchener Bahn mit 0,8 Millionen, die Bodenbacher Bahnstrecke mit 2,5 Millionen, die Donau-Uferbahn mit 1 Million, die südwestliche Linie mit 9,2 Millionen, die Linie Kriegsdorf-Römerstadt mit 0,6 Millionen, die Linie Tarvis-Pontafel mit 3,6 Millionen, die Linie Unterdrauburg-Wolfsberg mit 1,9 Millionen, die Linie Mürzzuschlag-Neuberg mit 0,6 Millionen und die Linie Erbersdorf-Würbenthal mit 0,7 Millionen Gulden. Seitdem ist noch die für den Arlbergbau ausgegebene Summe hinzugetreten.

Hinsichtlich Concessionirung der Galizischen Transversalbahn hat das Handelsministerium mit der Länderbank ein Uebereinkommen abgeschlossen. Die diesbezügliche Regierungsvorlage soll noch während des gegenwärtigen Sessionsabschnittes im Reichsrathe eingebracht werden. Den Betrieb der Transversalbahn soll die Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn führen, welche mit den jungen Galizischen Bahnen, insoweit sie deren Betrieb nicht übernimmt, Cartelle über die Verkehrstheilung schliessen würde. Anlässlich dieser Verhandlungen wird ein älteres grosses Eisenbahnproject wieder ventilirt. Es handelt sich darum, die Galizische Transversalbahn von dem vorläufig beabsichtigten Endpunkte Saybusch nach Czacza an der Kaschau-Oderberger Bahn und von dort nach Trencsin zum Anschlusse an die Waagthalbahn zu führen; die Combination findet ihren Abschluss in dem Gedanken, dass die hieraus eventuell resultirende Linie Husiatyn-Saybusch-Trencsin-Pressburg am rechten Donauufer bis nach Wien geführt werden solle.

Die Verstaatlichung der Elisabeth Westbahn wurde vom Subcomité des Eisenbahnausschusses des Abgeordnetenhauses auf Grund der Regierungsvorlage empfohlen (Den Bericht bringen wir in einer der nächsten Nummern. Die Red.). Es wurden damit die Einwendungen beseitigt, dass ein Bedürfniss für eine solche Transaction vorerst nicht vorhanden sei und die Frage erst dann spruchreif werde, wenn der Ausbau der Arlbergbahn näher gerückt sein wird, zumal alsdann möglicherweise ein für den Staat vortheilhafterer Einlösungsmodus erreicht werden könnte. Die Gegner dieser Verstaatlichung sind der Ansicht, dass inzwischen ein Aushilfsmittel besteht, um der Gruppirung der Schienenwege ohne irgend welche Belastung für den Staat Vorschub zu leisten, indem man die sequestrirte Kronprinz Rudolfbahn im administrativen Wege mit der Kaiserin Elisabethbahn und Südbahn vereinigt und dadurch nicht unwesentliche Ersparnisse erzielt. Dagegen wurden durch einen Abgeordneten die weit grösseren Vortheile und Ersparnisse nachgewiesen, welche der Staat durch diese Action erzielt.

Ueber die Haftpflicht der Eisenbahnen äusserte sich der gefeierte Rechtslehrer und Minister a. D. Professor Dr. Unger in seinen gegenwärtig gehaltenen Vorlesungen wie folgt: Die Rücksicht auf vis major ist (ausser den andern angeführten Fällen) in der in Betreff der Form verfehlten, in der Sache aber zutreffenden Oesterreichischen Novelle vom 5. März 1869, betreffend die Haftpflicht der Eisenbahnen, gelegen, nach welcher die Eisenbahn für Verletzungen, Beschädigungen, Tödtungen haftet, welche im und durch den Betrieb der Bahn geschehen; sie kann sich nur dann mit Erfolg entschuldigen, wenn sie das Vorhandensein der vis major nachweisen kann. Da ist es wichtig, zu normiren, was unter vis major zu verstehen ist. Beim Eisenbahnbetriebe reicht die gewöhnliche diligentia nicht aus, es ist die sogenannte custodia exactissima nothwendig. Custodia selbst wurde im Römischen Rechte als ein selbstständiges Moment neben der diligentia aufgefasst; wir sehen heute in der custodia kein Moment neben, sondern ein Moment in der diligentia. Mit Bezugnahme auf das Obige stellt sich nun die vis major als der Zufall dar, welcher selbst durch die diligentia exactissima nicht hat abgewendet werden können. (Uns bietet diese Ansicht nichts Neues. Man vergleiche die eingehende Untersuchung Goldschmidt's über den Begriff der vis major in dessen Zeitschrift Bd. III S. 60—118 und 331—385. Die Redaction.)

Die Unklarheit in den sanitätspolizeilichen Verordnungen hat zu nachfolgender Verwickelung Anlass gegeben, die von der „Wiener Allgemeinen Zeitung" mitgetheilt wird: „Eine Sendung von 2 Waggons gesalzener Schweinehäute, die laut den bestehenden Vorschriften als trockene Häute betrachtet werden müssen, sollten unlängst von Bukarest transito Ungarn, respective Niederösterreich und Böhmen, nach Sohrau in Preussisch-Schlesien transportirt werden. Die Sendung passirte nach den gesetzlichen Vorschriften mit Gesundheitspass die Contumazanstalt Vercierova (Orsova), wurde aber beim Eintritte über die Böhmische Grenze in der Station Böhmisch-Trübau sanitätspolizeilich angehalten und auf Grund einer Verordnung der Böhmischen Statthalterei vom Jahre 1880, welche den Uebertritt des Hornviehes, sowie der Häute und Hörner von Wiederkäuern verbietet, zurückgewiesen. Die Bezirkshauptmannschaft von Landskron leitete das strafgerichtliche Verfahren wegen dieser Sendung gegen die Oesterreichische Staatseisenbahngesellschaft ein und wurde dann im kurzen Verfahren durch das Kreisgericht in Chrudim die Sendung als zu Gunsten des Staates verfallen erklärt und die zwangsweise Veräusserung innerhalb 3 Tage angeordnet. Durch den Umstand, dass der Absender in Rumänien wohnt, unmöglich in dieser Zeit verständigt werden konnte und somit ihm ein Recurs gegen dieses ganz exceptionelle, nicht begründete Verfahren unmöglich gemacht wurde, trat dieses Erkenntniss in Rechtskraft, und dürfte somit der unerhörte Fall eintreten, dass eine Waare, die, wenn sanitätspolizeiliche Gründe vorliegen, allerdings zurückgewiesen werden kann, trotz der angeblichen sanitätspolizeilichen Gründe confiscirt und im Lande verkauft wird, was im crassen Widerspruche zu dem Gesetze steht. Da es sich im vorliegenden Falle aber um Schweinehäute handelt, die von der betreffenden Verordnung überhaupt nicht berührt werden können, so dürften die ärarischen Organe wohl jedenfalls zum Schadenersatz herangezogen werden und die Affaire zu begründeten Beschwerden Anlass geben.

Die Erneuerung des Nordbahnprivilegiums hat bereits eine ganze Literatur hervorgerufen. In den Broschüren, sowie in den juridischen und finanziellen Aufsätzen hierüber wird zumeist bestritten, dass der Staat ein diesbezügliches Heimfall- oder Expropriationsrecht habe, er müsse vielmehr nach Ablauf dieses Privilegiums dasselbe unter nicht gar zu onerösen Bedingungen erneuern; als solche wird die Verleihung einer 90jährigen Concession gegen die Uebernahme der kleinen den Staat belastenden Nachbarbahnen empfohlen. Insbesondere weist Advocat Dr. Pann in seiner Broschüre, auf welche wir noch zurückkommen, überzeugend nach, dass der Staat ohne einen — in Oesterreich doch niemals zu besorgenden — Rechtsbruch gegen den Willen der Nordbahn sich nicht deren Besitz nach dem Privilegiumsablauf arrogiren kann. Die Regierung hat inzwischen eine aus den tüchtigsten Ministerial- und Sectionsräthen der betheiligten Ministerien bestehende Commission mit dem Studium dieser Frage beauftragt; das von mehreren Blättern mitgetheilte, der Nordbahn ebenfalls günstige Conclusum dieser Commission ist gewiss verfrüht, da dieselbe über die so verwickelte, an Controversen so reiche Frage über die staats- und privatrechtlichen Folgen des Erlöschens des Nordbahnprivilegiums nicht so bald schlüssig werden kann. Ob es für diese Bahnverwaltung nicht räthlicher wäre, die Verhandlungen gegenwärtig aufzunehmen oder noch — wenn auch nicht knapp vor den 5 Jahren bis zum Privilegiumsablauf — zu warten, ist rein Sache der Opportunität.

In der neunten Generalversammlung der Ersten Eisenbahnwaggonleihgesellschaft bezeichnete der Präsident des Verwaltungsrathes, Freiherr v. Eichler, in seiner Eröffnungsansprache die Geschäftsentwickelung im abgelaufenen Jahre insofern als eine befriedigende, als sich dieselbe mit grösserer Entfaltung auf das heurige Jahre überträgt. Die grossen Verkehrsbewegungen im Auslande veranlassten die Verwaltung, mit dessen Bahnen erfolgreiche Beziehungen anzuknüpfen. Demgemäss hat dieselbe den grössten Theil des vollendeten Fahrparkes nach Belgien und Frankreich entsendet und auch für das heurige Jahr mit einer anderen fremdländischen Bahn Miethverhandlungen angeknüpft. Von den Einnahmen der im Herbste erfolgten Abschlüsse entfällt nur der kleinere Theil auf das verflossene Jahr, während der grössere Theil dem laufenden Jahre zu Gute kommt. Es folgt nun die Verlesung des Geschäftsberichtes pro 1880, welcher von der Versammlung unter Ertheilung des Absolutoriums an den Verwaltungsrath einhellig genehmigt wird. Der erzielte Reingewinn wird mit 150 150 fl. beziffert. Nach Abschlag der fünfprocentigen Capitalsverzinsung mit 106 240 fl. verbleiben 43 915 fl. und nach fernerem Abzuge der statutenmässigen Tantièmen mit 6 587 fl. noch 37 328 fl. disponibel. Der Verwaltungsrath beantragt, hiervon 2 195 fl. in den Reservefonds zu hinterlegen, 31 872 fl. als Superdividende zu vertheilen und 3 260 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Die Gesammtdividende würde sonach 5 fl. 20 kr. pro Actie und mit Rücksicht auf die mit 80 fl. pro Actie geleistete Einzahlung 6,5 pCt. betragen. Der Antrag wurde von der überwiegenden Majorität der Versammlung angenommen.

Ueber den Bauvertrag der Gotthardbahn wurde von deren gewesenen **Baudirector Hellwag** (früher in gleicher Eigenschaft bei der Oesterreichischen Nordwestbahn) ein hochinteressanter Vortrag im Oesterreichischen Eisenbahnclub gehalten. Die Beziehung auf den Mont-Cenis und den Arlbergbau war für die bei diesem Bauwerke zu beobachtenden Cautelen sehr lehrreich.

Wie der practische Sinn des sonst ungebildeten Generalbauunternehmers der Gotthardbahn, des verstorbenen Favre, die noch so scharfsinnig ausgearbeiteten Bauverträge und Compromisse stets zu seinem Nutzen ausbeutete, ist ein bedeutsames Memento gegen die Generalentreprisen. (Wir werden den Vortrag reproduciren. Anmerk. d. Red.)

Eine retrograde Tendenz bemächtigte sich der Bahneffecten, von welchen Staatsbahn (290,75) ausgenommen waren; Böhmische Bahnen blieben stationär; Karl-Ludwig (273,75) litt etwas durch die Transversalbahn. Die Kauflust für Prioritäten wollte nicht vorhalten, da die Pariser Unionsconferenz den Bimetallismus noch nicht verbürgt.

Italien.

Interpellation über Betriebsmaterial der Italienischen Süd- und der Calabro-Sicilischen Bahnen und Eisenbahntarife. In der Sitzung der Deputirtenkammer wurde der Minister der öffentlichen Arbeiten interpellirt wegen des Mangels an Betriebsmaterial auf der Süd- und den Calabro-Sicilischen Eisenbahnen und gefragt, in welcher Weise er Abhülfe zu schaffen beabsichtige. In derselben Sitzung wurden der Finanzminister sowie der Minister für Ackerbau, Industrie und Handel über ihre Absichten bezüglich der nach Abschaffung des Zwangscourses einzuführenden Modificationen der Tarife interpellirt. Der Minister Baccarini antwortete auf die erste Interpellation, dass er sich mit der Frage der Beschaffung von Betriebsmitteln für die genannten Bahnen bereits beschäftigt habe, er erklärte sodann, dass er bereits einen Gesetzentwurf wegen früherer Verausgabung der für die Beschaffung von Betriebsmaterial bestimmten Geldbeträge vorbereitet habe und dass dieser Gesetzentwurf bereits zur Vorlage gelangt sein würde, wenn der Finanzminister nicht fortwährend durch die Discussion über den Zwangscours in Anspruch genommen wäre. —

In Beantwortung der zweiten Interpellation theilte derselbe Minister mit, dass er eine Erörterung der Frage, in welcher Weise die Tarife umzugestalten seien, angeordnet habe, dass er aber, auch wenn diese Erörterung abgeschlossen sein würde, doch nicht in der Lage sei, eine allgemeine Umänderung einzuführen, so lange die Eisenbahnenquête noch nicht zum Abschluss gelangt sei.

Internationale Eisenbahntransporte. Der Handelsverein von Florenz hat eine öffentliche Conferenz zur Besprechung der Berner Convention über das internationale Eisenbahntransportrecht angeregt. Auf bezügliche Mittheilung haben die zuständigen Italienischen Minister die beabsichtigte Besprechung gutgeheissen und haben die drei Haupteisenbahnverwaltungen, sowie die Handelskammer von Florenz die Absendung von Delegirten zu der Conferenz zugesagt. Eine besondere Bedeutung erhält die Conferenz dadurch, dass M. de Seigneux, Mitglied des Grossen Raths von Genf, einer der bedeutendsten Förderer des Berner Congresses, zugesagt hat, zu derselben zu erscheinen und über den Conventionsentwurf zu sprechen. Auf der Tagesordnung der demnächst zusammentretenden Conferenz steht u. A. die Berathung über folgende Punkte:

1. Transportverpflichtung (Art. 5 des Entwurfs).
2. Frachtbrief — Duplicat — (Art. 8).
3. Zwischenpersonen (Art. 10).
4. Disposition über das Frachtgut (Art. 15).
5. Grundsätze für die Festsetzung der Entschädigung u. s. w.

Wir werden Gelegenheit nehmen, über das Resultat dieser Besprechungen, welche namentlich insofern von Interesse sein dürften, als hier nicht lediglich eisenbahnseitige Stimmen über die Berner Convention zur Sprache kommen, demnächst zu berichten.

Lieferungen. Die Verwaltung der Oberitalienischen Eisenbahnen hat die Lieferung der Federn, welche zu den 500 Güter- und Gepäckwagen, über deren Verdingung wir kürzlich berichteten, gehören, theils der Société de Firminy, theils dem Bochumer Verein übertragen; die Lieferung sämmtlicher Achsen ist der Firma Krupp übertragen worden.

Neues Eisenbahnproject. Die altberühmte Handelstadt Genua ist bis jetzt mit dem Norden direct nur durch die nach Alessandria führende Eisenbahnlinie verbunden. In dieser Linie liegt die geneigte Ebene von Giovi, welche eine den Betrieb sehr erschwerende Steigung von 35 ‰ hat und innerhalb deren sich ein Tunnel befindet, welcher durch theilweisen Einsturz im Jahre 1873 für einige Monate unfahrbar gemacht wurde, sodass Genua für diese Zeit ohne Eisenbahnverbindung nach dem Norden war. Für die Erweiterung des Hafens von Genua ist in neuerer Zeit durch die Erbauung von Docks, Molen u. s. w. sehr viel geschehen und um die Stadt auch gegen eine Wiederholung der Folgen des Ereignisses im Giovitunnel zu schützen, ist durch das Gesetz über die Ergänzung des Eisenbahnnetzes vom 29. Juli 1879 die Ausführung einer „Succursale dei Giovi“ angeordnet worden, einer ebenso wie die Hauptlinie zweigeleisig herzustellenden Hülfslinie, welche westlich um Giovi herumgeht, nördlich und südlich von Giovi aber in die Linie Genua-Alessandria wieder einmündet. Wenn durch diese Hülfslinie auch die Regelmässigkeit des Verkehrs mit dem Norden für Genua gesichert ist, so fehlt dieser Stadt doch noch eine directe Verbindung nach Verona hin, diesem Knotenpunkte, von dem die Brenner- und die Pontebbabahn ausgehen, und ist auch in dem Gesetze vom 29. Juli 1879 keine Linie vorgesehen, welche in dieser Richtung für Genua eine Verbesserung schaffen würde. Der Provinzialrath von Genua trachtet deshalb danach, diesem Mangel abzuhelfen und hat die Berathung dieses Gegenstandes auf die Tagesordnung einer nächstens stattfindenden Sitzung gesetzt. Es soll an die Regierung das Ersuchen gestellt werden, in Verbindung mit der Hülfslinie von Giovi und der Bahn von Spezia nach Parma die Ausführung einer Querverbindung zwischen diesen beiden Linien in Aussicht zu nehmen. Durch eine solche Verbindungslinie würde der Weg von Genua nach Verona sehr wesentlich abgekürzt werden.

Abrechnung zwischen der Italienischen Regierung und der Oesterreichischen Südbahngesellschaft. Nach den Bestimmungen der Baseler Convention, durch welche die Oberitalienischen Eisenbahnen der Italienischen Regierung zufielen, hat die letztere der Oesterreichischen Südbahngesellschaft den Werth der übergebenen Inventarien und Betriebsmaterialien zu vergüten. Zur Feststellung dieses Werthes hatte jede der beiden Parteien einen Sachverständigen bestellt. Der Sachverständige der Gesellschaft setzte den Werth dieser Inventarien etc., welcher nach den Büchern 18 648 728,87 L. betrug, auf 16 859 617,35 L. fest. Der Regierungssachverständige proponirte dagegen nur 13 094 134,89 L. Da sich die beiden Sachverständigen nicht einigen konnten, wählten sie in der Person des Ingenieur Cav. Moreno, Director der Werkstätten von Sarigliano einen dritten Sachverständigen, welcher endgültig entscheiden sollte. Dieser letztere hat nunmehr den Werth der Inventarien etc. auf den Betrag von 15 081 802,89 L. festgestellt.
(Mon. d. Str. f.)

Schweizerische Eisenbahnstatistik für das Jahr 1879.*)

Nachdem das Schweizerische Eisenbahndepartement im Jahre 1874 zum ersten Mal eine Schweizer. Eisenbahnstatistik betr. das Jahr 1868 und im Jahre 1877 eine Statistik pro 1868—73 erscheinen liess, hat dasselbe in rascher Folge die weiteren Jahrgänge publicirt, so dass uns nunmehr bereits die Eisenbahnstatistik pro 1879 vorliegt. Wir entnehmen derselben über die Betriebsresultate des Jahres 1879 die folgenden Angaben.

Die „Betriebslänge“ der Schweizerischen Bahnen betrug am Ende des Jahres 1879 2 573 km und im mittleren Jahresdurchschnitt 2 567 km. Davon sind: Normalbahnen mit Locomotivbetrieb 2 491,5 km, Specialbahnen mit Locomotivbetrieb 69,5 km, Drahtseilbahnen 2,4 km und Tramways 12,1 km. Im Auslande sind 9,5 km Schweizerischen Eisenbahngesellschaften gehörige Bahnstrecken gelegen, dagegen gehören 63,5 km auf Schweizerischem Territorium gelegene Bahnen ausländischen Bahnen und zwar von letzteren Leopoldshöhe-Grenzach (Bad. B.) 5,6 km, Erzingen-Schaffhausen-Thayngen (Bad. B.) 29 km, Basel-Stetten (Wiesenthalb.) 6,6 km, St. Ludwig-Basel (Reichsb.) 4,0 km, Mitte Rhein-St. Margarethen (Vorarlberg. B.) 1,6 km, Mitte Rhein-Buchs (Vorarlberg. B.) 1,2 km, La Plaine-Genève (Paris-Lyon) 15,3 km und Bahnhof Chiasso (Oberital. E) 0,2 km.

Der Bestand des Rollmaterials war in den Jahren

	1878	1879		1878	1879
Locomotiven . . .	543	543	Lastwagen . . .	8 528	8 545
pro Bahnkilometer	0,210	0,209	Achsen	17 173	17 205
Personenwagen .	1 646	1 650	m. e. Tragkraft v. t	87 308	87 702

Der Verkehr des Rollmaterials gestaltete sich wie folgt, das eigene Material hat durchlaufen und zwar:

	Locomotiven km	Personenwagen Achskilometer	Lastwagen Achskilometer
im Localverkehr	12 613 660	72 855 316	99 805 508
auf fremden Bahnen	95 043	7 008 196	31 430 034
im Auslande	118 875	936 066	31 634 058
und ausländisches Material hat auf Schweizer Bahnen durchlaufen	7 934	853 320	52 735 926

Der Gesammtverkehr gestaltete sich in den Jahren

Personenverkehr:	Reisende 1878	Reisende 1879
Einfache Fahrten	7 721 464	7 392 023
Hin- und Rückfahrt	11 947 102	11 649 266
zu ermässigten Taxen	2 678 027	2 482 463
in I. Classe	300 554	280 036
„ II. „	4 064 240	3 823 914
„ III. „	17 981 799	17 419 802
Personenkilometer sind durchfahren . .	446 311 948	434 365 295
pro Bahnkilometer	175 713	169 211
pro Achskilometer	5,29	5,38

*) Herausgegeben vom Schweizerischen Post- und Eisenbahndepartement, zu beziehen durch die Buchhandlung von Orel und Füsseli in Zürich.

	1878	1879
Mittlere Ausnutzung der Sitzplätze in Procenten	30,20	30,70
Jeder Reisende hat im Durchschnitt befahren	19,97 km	20,18
Gepäck- und Güterverkehr: Gepäck t	80 625	81 222
Thiere Stück	755 764	675 865*)
oder t	107 921	94 848*)
Gesammtgewicht aller Güter t	5 085 320	5 333 086
Die Betriebseinnahmen betrugen:	Franken	
Aus dem Personenverkehr und zwar I. Classe	135 762	1 256 482
II. „	7 827 156	7 478 553
III. „	13 980 593	13 883 463
im Ganzen	23 165 421	22 618 498
pro Bahnkilometer	9 120	8 811
	Centimes	
pro Achskilometer	27,45	28,02
pro Reisenden und Kilometer	5,16	5,21
in pCt. der ganzen Transporteinnahme	44,32	42,70
	Franken	
Aus dem Gepäckverkehr	1 560 407	1 574 571
„ „ Thierverkehr	1 183 614	986 968
„ „ Güterverkehr	26 358 748	27 785 176
Gesammtbetrag	29 102 769	30 346 715
pro Bahnkilometer	11 458	11 822
	Centimes	
pro Achskilometer	14,85	15,71
pro Tonne und Kilometer	11,00	11,04
Die gesammten Einnahmen aus dem Personen- und Güterverkehr incl. der Einnahmen aus besonderen	Franken	
Quellen betrugen	57 164 080	57 652 324
oder pro Bahnkilometer	22 506	22 459
Die gesammten Betriebsausgaben haben betragen	33 254 861	31 916 059
oder pro Bahnkilometer	13 092	12 433
Dieselben vertheilen sich auf:		
Allgemeine Verwaltung	185 021	1 771 193
pro Bahnkilometer	728	690
Unterhalt und Aufsicht der Bahn	7 796 258	7 683 123
pro Bahnkilometer	3 069	2 993
Expeditions- und Zugdienst	9 365 335	8 906 067
pro Bahnkilometer	3 687	3 469
Fahrdienst	10 095 475	9 666 841
pro Bahnkilometer	3 975	3 766
Total der directen Betriebsausgaben:		
Personal	15 542 976	14 702 047
Andere Ausgaben	13 564 113	13 325 177
Im Ganzen	29 107 089	28 027 224
Verschiedene Ausgaben	4 147 772	3 888 835
pro Bahnkilometer	1 633	1 515
Ueberschuss der Transporteinnahmen über die directen Betriebsausgaben:		
Im Ganzen	23 161 101	24 937 989
pro Bahnkilometer	9 119	9 715
pro Nutzkilometer	2,08	2,27
	Centimes	
pro Achskilometer	8,26	9,10
in pCt. der ganzen Transporteinnahme	44,31	47,08
	Franken	
Ueberschuss über die Gesammtausgaben	23 909 219	25 736 265
Reinertrag: Capital im Jahresdurchschnitt	780 810 021	803 720 780
Ertrag in Procenten	3,06	3,20
	Anzahl	
Personal im Ganzen	14 004	13 159
oder pro Bahnkilometer	5,48	5,11
pro 10 000 Frcs. der gesammten Betriebseinnahme	2,43	2,28

Der Personen- und Güterverkehr gestaltete sich auf den Kilometer berechnet nach der Anzahl der Personen und der Tonnengüter, sowie die Einnahmen aus diesen Verkehren folgendermassen: Es wurden pro Kilometer im Durchschnitt 8 413 Personen auf den Normalbahnen und 7 388 Personen auf den Specialbahnen befördert und berechnet sich die Einnahme aus dem Personenverkehr pro Kilometer auf 8 770 bezw. 10 261 Franken. Güter kamen im Durchschnitt 110 074 bezw. 3 246 t auf den Kilometer und die Einnahme aus dem Güterverkehr berechnet sich im Durchschnitt auf 12 100 bezw. 2 050 Franken. Den relativ grössten Personenverkehr der Normalbahnen hatte, wie im Vorjahr, auch diesmal die Bödelibahn mit 18 363 Personen pro Kilometer, den geringsten die Simplonbahn mit 2 100 Personen; bei den Specialbahnen hatte den grössten Verkehr die Appenzellerbahn mit 15 232 Personen pro Kilometer und den geringsten Verkehr die Kaltbad-Scheideggbahn mit 1 193 Personen pro Kilometer. Im Güterverkehr steht bei den Normalbahnen die Baseler Verbindungsbahn obenan mit 26 808 t pro Kilometer und den geringsten Verkehr hatte die Simplonbahn mit 475 t pro Kilometer; bei den Specialbahnen war es die Appenzellerbahn mit 1 374 t und die Kaltbad-Scheideggbahn mit 22 t pro Kilometer.

Die Kilometereinnahmen aus dem Personenverkehr stellten sich am höchsten bei den Normalbahnen: Bödelibahn mit 12 331 Franken; Specialbahnen: Vitznau-Kulm 43 629 Frcs.; am niedrigsten bei den Normalbahnen: Wohlen-Bremgarten 1 274 Frcs.; Specialbahnen: Kaltbad-Scheidegg 1 779 Frcs.

*) in 1877: 1 042 158 Stück oder 132 514 t.

Im Güterverkehr hatten die höchsten Einnahmen bei den Normalbahnen: Baseler Verbindungsbahn 37 254 Frcs.; Specialbahnen: Appenzellerbahn 4 112 Frcs.; und die niedrigsten Einnahmen bei den Normalbahnen: Wohlen-Bremgarten 902 Frcs; Specialbahnen: Kaltbad-Scheidegg 276 Frcs.

In Bezug auf Eisenbahnunfälle ist noch zu bemerken, dass in den beiden hier angezogenen Jahren von 1 000 000 Reisenden 0,13 bezw. 0,05 getödtet und 0,49 bezw. 0,46 verletzt wurden und dass ferner auf 100 000 Locomotivkilometer 0,16 bezw. 0,24 Bahnbedienstete getödtet und 0,85 bezw. 0,41 verletzt wurden und endlich auf 100 Bahnkilometer 1,57 bezw. 0,90 dritte Personen getödtet und 0,55 bezw. 0,39 verletzt wurden.

Die Schweizerischen Drahtseilbahnen Lausanne-Ouchy 3,18 km und Giessbachbahn 0,33 km mit Anlagekosten von 4 820 498 bezw. 150 000 Frcs. hatten im Ganzen einen Verkehr von 392 229 bezw. 27 118 Reisenden und 15 617 bezw. 66,9 t Gepäck, Güter und Thieren. Die Betriebseinnahmen beziffern sich im Ganzen auf 92 678 bezw. 14 228 Frcs., die Ausgaben auf 74 587 bezw. 2 235 Frcs., so dass ein Reinertrag von 18 091 bezw. 11 993 Frcs. oder pro Bahnkilometer 12 060 bezw. 47 972 Frcs. verbleibt, somit in Procenten der Anlagekosten 0,51 bezw. 10,23.

Die Schweizerischen Tramways in Genf 7,55 km und Biel 4,58 km mit einem eingezahlten Capital von 2 327 500 Frcs., wovon 1 000 000 Frcs. in Actien und der Rest in Anleihen besteht, wurden für die Bausumme von 2 490 160 Frcs. hergestellt, somit pro Bahnkilometer 205 289 Frcs. Es waren zum Betriebe erforderlich 162 Pferde, 1 Locomotive und 47 Personenwagen mit 1 692 Plätzen. Es wurden zusammen 3 288 485 oder pro Wagentag 435 Personen befördert und eine Einnahme von 455 358 Frcs. d. i. pro Bahnkilometer 37 540 Frcs. erzielt Die Gesammteinnahme beläuft sich auf 471 932 Frcs., die Ausgabe auf 358 811 Frcs. oder pro Bahnkilometer 29 581 Frcs., der Reinertrag demnach 119 182 Francs. Die Rentabilitätsverhältnisse beziffern sich für die Anleihen mit 5 pCt., für die Actien mit 3 pCt. und im Durchschnitt für Anleihen, Actien und Subventionen mit 4,14 pCt.

Verein Deutscher Maschineningenieure.

Ein Verein Deutscher Maschineningenieure hat sich unter den Auspicien der hervorragendsten Vertreter des Maschinenwesens und mit dem Sitze in Berlin dieser Tage constituirt. Derselbe zählt bereits 140 Mitglieder aus allen Theilen Deutschlands. Ordentliche Mitglieder können nur solche Maschinentechniker werden, welche wenigstens 30 Jahre alt sind und sich in selbstständiger und verantwortlicher Stellung befinden; für die Aufnahme ausserordentlicher Mitglieder ist ein Alter von mindestens 24 Jahren und akademische Vorbildung Bedingung. Der Verein bezweckt damit, seinen Voten über öffentliche Angelegenheiten, welche nicht ausbleiben dürften, ein grösseres Gewicht zu verleihen. Die constituirende Versammlung fand am 11. d. Mts. im Architectenhause zu Berlin statt; sie wurde vom Geh. Commerzienrath Schwartzkopff als Alterspräsidenten eröffnet. Director Stahl-Stettin stellte in einigen Worten das Verhältniss des neuen Vereins zu dem bereits bestehenden Verein Deutscher Ingenieure klar und legte den Statutenentwurf, welcher von einer Commission bearbeitet war, vor. Nach einer lebhaften Discussion, an welcher sich besonders die Herren Geh. Admiralitätsrath Brix-Berlin, Geh. Commerzienrath Schwartzkopff-Berlin, Director Stahl-Stettin, Maschinenmeister Tenne-Oldenburg, Director Jüngermann-Berlin, Maschineninspector Kloss-Berlin und Reg. Maschinenmeister Schrey-Berlin betheiligten, wurden die Statuten endgültig festgesetzt. Als Vorsitzender wurde hierauf Herr Civilingenieur Veitmeyer, Mitglied des Kaiserlichen Patentamtes und der Königlichen Akademie für Bauwesen, als erster Stellvertreter Director Stahl-Stettin, als zweiter Stellvertreter Eisenbahndirector Gust-Berlin, als Säckelmeister Commissionsrath F. C. Glaser gewählt. Die regelmässigen Versammlungen sind für den ersten Freitag jeden Monats in Aussicht genommen; die Geschäftsführung des Vereins befindet sich in Berlin W., Lindenstrasse 80. F. W.

Eine neue Verbindung der Städte Newyork und Philadelphia durch eine in der Luftlinie auszuführende Eisenbahn ist nach dem „Genie civil" von dem Ingenieur M. Barnet, Mitglied des Franklin-Instituts, in Vorschlag gebracht worden. Diese Bahn würde 81 Englische Meilen lang werden und in einer Stunde zu durchfahren sein, während die Expresszüge auf den jetzigen Bahnen für das Zurücklegen des Weges zwischen beiden Städten etwa 2½ Stunden nöthig haben. Die Ausführung dieses Vorschlags würde bei den zu überwältigenden sehr bedeutenden Terrainschwierigkeiten, der Ueberschreitung von Meeresbuchten u. s. w. den betheiligten Ingenieuren jedenfalls sehr grossartige und interessante Aufgaben stellen.

Berichtigung. Wir berichtigen, dass der in der Notiz: „Ein eigenthümliches Bergbahnsystem" in No. 20 erwähnte Badeort Cauterets nicht 10 000, sondern nur 1 000 m über dem Meeresspiegel liegt.

Verkehrsstörung. Wir machen auf die unter den offiziellen Anzeigen S. 318 veröffentlichte Bekanntmachung der Direction der Köln-Mindener Eisenbahn, die Unterbrechung des Betriebs der Venlo-Hamburger Bahn bei Kirchweyhe betr., aufmerksam.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Tarif-Bekanntmachungen.

I. Localtarife.

Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft. Zu unserm **Localgütertarif** vom 1. Januar 1878 ist ein **Nachtrag XXII** erschienen, welcher vom 1. April cr. ab ermässigte Frachtsätze zwischen einzelnen Stationen für Güter des Ausnahmetarifs 1 zur Einführung bringt, auch ermässigte Ausnahmefrachtsätze für Reis und Reismehl, eiserne Anker und Ketten, Felle und Häute, Fleisch und Speck, Kleesamen und Timothesamen, Palmkernöl, Petroleum, Schmalz, Spriet und Tabaksblätter zwischen den Hafenstationen Altona, Ottensen und Flensburg und Schleswigschen Stationen enthält.

Nähere Auskunft ertheilen unsere Güterexpeditionen, auch kann der Nachtrag bei unserer Betriebscontrole hier unentgeltlich in Empfang genommen werden. Altona, den 15. März 1881. Die Direction. (763)

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Im Tarif für **Nebengebühren im Localverkehre** und zwar in der Position „Deckenmiethe" kommt im Alinea 2 hinter dem Worte „zollgesetzlicher" noch der Zusatz „oder bahnpolizeilicher" (Vorschriften) zur Einführung.

Die hierdurch eingetretene Modification kommt sowohl im Localverkehr wie im gesammten directen Verkehr von diesseitiger Bahn zur Durchführung. Berlin, 10. März 1881. Die Direction. (760)

Erste Siebenbürger Eisenbahn. Zu unseren vom 1. October 1876 giltigen **Tarifen für den Personen- und Sachentransport** ist der Nachtrag VII erschienen, welcher die Abänderung der Fahrpreise und Transportgebühren in Folge Erhöhung der Transportsteuer enthält, und mit 1. April l. J. in Kraft tritt. Exemplare dieses Nachtrages sind bei der gefertigten Generaldirection, und auch in unseren Stationen zu beziehen. Budapest, am 13. März 1881. Die Generaldirection. (739)

Oberschlesische Eisenbahn. Die lagerzinsfreie Zeit für Stückgüter wird auf 48 Stunden zu Gunsten derjenigen Güterempfänger verlängert, welche mehr als 7,5 km von der Station entfernt wohnen und ungünstige Communicationen bezw. Postanschlüsse von und nach denselben haben.

Durch Aushang in den Expeditionslocalen werden diejenigen Ortschaften bezeichnet werden, für welche die Ausdehnung der zinsfreien Zeit Anwendung zu finden hat. Breslau, den 11. März 1881. Königliche Direction. (736)

Oldenburgische Staatsbahn. Der neue **Gütertarif** für den diesseitigen **Localverkehr** tritt nicht, wie am 12. v. Mts. bekannt gemacht, am 1. April, sondern erst am 1. Mai cr., in Kraft. Oldenburg 1881. März 12. Eisenbahndirection. (748 B & W)

Königlich Preussische Staats- und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen. Mit dem 1. Mai 1881 werden die in dem **Localgütertarif** des Eisenbahndirectionsbezirks Frankfurt a. M. vom 1. Januar 1881 für Station Mainz (N. B.) vorgesehenen Entfernungen und Frachtsätze excl. derjenigen zwischen Mainz (N. B.) einerseits und den Stationen Albhausen, Burgsolms, Braunfels, Stockhausen, Braubach, Osterpai, Camp, Kestert, St. Goarshausen, Caub, Lorch, Assmannshausen, Rüdesheim, Geisenheim, Oestrich-Winkel, Hattenheim, Eltville, Niederwalluf, Schierstein, Biebrich-Mosbach, Biebrich, Wiesbaden, Castel, Hochheim, Flörsheim, Hattersheim, Sulzbach, Soden, Höchst und Frankfurt a. M. (Nass. B.), andererseits, aufgehoben.

Ferner treten mit demselben Tage die im Staatsbahngütertarif vom 1. Januar 1881 Heft No. 1 für den Verkehr zwischen Station Mainz (N B.) des Eisenbahndirectionsbezirks Frankfurt a. M. einerseits und Stationen der Berlin-Stettiner Bahn, des Eisenbahndirectionsbezirks Bromberg, den Stationen Bromberg und Thorn der Oberschlesischen Eisenbahn, der Berliner Ring-, Berliner Nordbahn und Berliner Staatsbahnhöfe des Eisenbahndirectionsbezirks Berlin, den Stationen der zum Eisenbahndirectionsbezirk Hannover gehörigen Main-Weserbahn und den Stationen des Eisenbahndirectionsbezirks Magdeburg andererseits bestehenden Entfernungen und Frachtsätze ausser Kraft.

Soweit hiernach die Frachtsätze für Mainz (Nass. B.) zur Aufhebung gelangen, findet Abfertigung der Sendungen nur auf Mainz der Hessischen Ludwigsbahn statt. Frankfurt a. M.-Sachsenhausen, den 16. März 1881. Königliche Eisenbahndirection. (766)

Für den **Localverkehr** auf den vom 1. April d. J. an der unterzeichneten Direction untenstehender Bahnen tritt mit dem 1. Mai d. J. ein neuer Gütertarif in Kraft, durch welchen die betreffenden bisherigen Local- und Verbandstarife nebst sämmtlichen dazu erschienenen Nachträgen, soweit solche Bestimmungen für den Güterverkehr zwischen den in dem neuen Tarife aufgeführten Stationen enthalten, aufgehoben werden, und zwar:

1. der Localgütertarif der Hannoverschen Staatsbahn vom 1. Juli 1877;
2. der Localgütertarif der Main-Weser-bahn vom 1. Juli 1877;
3. der Localgütertarif der Westfälischen Eisenbahn vom 1. Januar 1878;
4. der Verbandsgütertarif für den Hannover-Westfälischen Nachbarverkehr vom 1. Juli 1877;
5. der Verbandsgütertarif für den Westfälisch-Hannover-Frankfurt-Bebraer Nachbarverkehr via Northeim vom 10. Februar 1878;
6. der Localgütertarif der Frankfurt-Bebraer Eisenbahn vom 1. Juli 1877;
7. der Localgütertarif der Köln-Mindener Eisenbahn vom 1. Januar 1878;
8. der Localgütertarif der Magdeburg-Halberstädter und Hannover-Altenbekener Eisenbahn vom 1. November 1877;
9. der Verbandsgütertarif für den Harz-Nordsee Verband vom 1. Januar 1878;
10. der Verbandsgütertarif für den Berlin-Hannover-Oldenburgischen Verband vom 1. März 1878;
11. der Verbandsgütertarif für den Norddeutschen Verband vom 1. Januar 1878;
12. der Verbandsgütertarif für den Hannover-Rheinischen Verband vom 1. Juni 1878;
13. der Verbandsgütertarif für den Friesisch-Westfälischen Verband vom 1. Mai 1878;
14. der Verbandsgütertarif für den Rheinisch-Niederdeutschen Verband vom 1. Mai 1878;
15. der Verbandsgütertarif für den Rheinischen Nachbarverkehr vom 1. Januar 1878;
16. der Verbandsgütertarif für den Rheinisch-Westfälisch-Mitteldeutschen Verband vom 1. Juni 1878;
17. der Verbandsgütertarif für den Hessisch-Rheinisch-Westfälischen Verband vom 1. September 1878;
18. der Verbandsgütertarif für den West- und Nordwestdeutschen Verband vom 1. Juli 1877;
19. der Verbandsgütertarif für den Mitteldeutschen Verband vom 1. November 1877.

Der neue Tarif, welcher neben verschiedenen Ermässigungen auch Erhöhungen enthält, ist vom 18. d. Mts. an bei den Güterexpeditionen käuflich zu haben. Hannover, den 14. März 1881. Königliche Eisenbahndirection. (758)

II. Tarife für directe Verkehre mit besonderen Namen.

Zum Tarife für den Transport **Böhmischer Braunkohlen nach Deutschland** via Bodenbach beziehungsweise via Mittelgrund ist der I. Nachtrag, giltig vom 1. April d. J. ab, erschienen und bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erlangen. Dresden, am 15. März 1881. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung. (745)

Der in unserer Bekanntmachung vom 16. Februar cr. in Aussicht gestellte anderweite Tarif für den directen Güterverkehr im **Cottbus-Grossenhain-Sächsischen Verbande** kann mit dem 1. April cr. noch nicht in Kraft treten. Zu welchem Zeitpunkt der Tarif erscheint, wird später bekannt gemacht. Bis zu diesem Zeitpunkte behalten die seitherigen directen Frachtsätze Gültigkeit. Cottbus, den 14. März 1881. Die Direction der Cottbus-Grossenhainer Eisenbahngesellschaft zugleich im Namen der betheiligten Verwaltungen. (738)

Hanseatisch-Schlesischer Verband. Mit dem 1. Mai cr. tritt ein neuer Tarif für die Beförderung von Eisenbahnfahrzeugen und lebenden Thieren in Wagenladungen nebst Viehbegleitern in Kraft, welcher directe Sätze im Verkehre zwischen den Stationen Breslau N. M., B. S. F. und O. S. sowie Myslowitz, Oderberg und Oswiecim einerseits und den Stationen Hamburg B. H. und K. M., Harburg, Bremen, Bremerhafen, Geestemünde, Lübeck L. B. und M. F. F., Lüneburg B. H. und H St. andererseits, ferner Tarifsätze, nur für den Schlachtviehverkehr in Wagenladungen, nach Hamburg B. H. und K. M. von den Stationen Bojanowo, Fraustadt, Glogau O. S. und B. S. F., Poln.-Lissa, Rawitsch und Trachenberg enthält.

Durch diesen Tarif werden aufgehoben:

1. Der Tarif für die Beförderung von Eisenbahnfahrzeugen im directen Verkehr zwischen Stationen der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn einerseits und Stationen der Berlin-Hamburger Eisenbahn, sowie Station Lübeck der Lübeck-Büchener Eisenbahn andererseits vom 1. März 1871.
2. Der Hamburg-Oberschlesische Verbandtarif für die Beförderung von Eisenbahnfahrzeugen und Vieh vom 15. April 1872.
3. Der Tarif für die Beförderung von Eisenbahnfahrzeugen im directen Verkehr zwischen Stationen der Niederschlesisch-Märkischen und Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn einerseits und Stationen der Berlin-Hamburger Eisenbahn, sowie Station Lübeck der Lübeck-Büchener Eisenbahn andererseits vom 20. September 1874.
4. Der Tarif für die Beförderung von Eisenbahnfahrzeugen im directen Verkehr zwischen Stationen der Berlin-Görlitzer und Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn einerseits und Stationen der Berlin-Hamburger resp. Lübeck-Büchener Eisenbahn andererseits vom 20. September 1874.
5. Der Bremen- resp. Hamburg-Schlesische Verbandtarif für die Beförderung von Eisenbahnfahrzeugen und Vieh via Uelzen-Stendal-Berlin vom 1. October 1873 resp. 20. September 1874.
6. Der Magdeburg-Schlesische Verbandtarif für die Beförderung von Eisenbahnfahrzeugen via Berlin vom 1. October 1875 (bezüglich des Verkehrs mit Spandau M. H.).
7. Der Hanseatisch-Schlesische Verbandtarif für die Beförderung von Schlachtvieh in Wagenladungen nebst Vieh-

begleitern via Reppen-Frankfurt a/O. resp. Sagan-Berlin vom 15. Mai 1879.
Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter- resp. Gepäck-Expeditionen sowie das Auskunftsbureau der Staatseisenbahnverwaltung hierselbst Leipziger Platz No. 17. Berlin, den 16. März 1881. Königliche Eisenbahndirection als geschäftsführende Verwaltung. (754 J)

Königliche Militäreisenbahn. Vom 1. April cr. ab treten im **Gypsverkehr** ab Sperenberg nach Stationen der Märkisch-Posener Eisenbahn anderweite ermässigte Tarifsätze in Kraft. Dieselben sind bei den Stationen und bei der Betriebsabtheilung in Schöneberg zu erfahren. Schöneberg, den 16. März 1881. (767 J)

Mitteldeutsch-Ungarischer Eisenbahnverband. Ausnahmetarif für Holztransporte vom 1. August 1879. Am 1. Mai d. J. werden die im rubricirten Ausnahmetarife enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen der Königlich Ungarischen Staatsbahnen aufgehoben, und bleiben nur noch die Sätze für den Verkehr mit der Kaschau-Oderberger, Ungarischen Nordostbahn und Ersten Ungarisch-Galizischen Eisenbahn bestehen. Breslau, den 15. März 1881. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn als geschäftsführende Verwaltung. (735)

Posen-Schlesisch-Märkischer Verkehr. Für die Beförderung von gebranntem Kalk in Sendungen von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht kommen von den Stationen der Oberschlesischen und Rechte Oderufer Eisenbahn nach Berlin N.-M. E. und B.-G. E. und Berliner Nordbahnstationen sowie nach Briesen, Cöpenick, Erkner, Fürstenwalde und Brand, Grünau, Halbe und Königs-Wusterhausen die im Posen-Schlesisch-Märkischen Verbandtarife vom 1. Juni 1879 nebst Nachträgen enthaltenen Ausnahmesätze, soweit dieselben niedriger sind, als die betreffenden Frachtsätze des Specialtarifs III, bis auf Weiteres zur Erhebung.
Unsere Bekanntmachung vom 22. November v. J. wird hierdurch entsprechend modificirt. Breslau, den 15. März 1881. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn als geschäftsführende Verwaltung. (737)

Fortan wird auch innerhalb des **Preussisch-Sächsischen Verbandes** exclusive der Strecke Tisit-Insterburg für Flachstransporte die Verwendung zweier Wagen von geringerer Tragfähigkeit an Stelle und in Ermangelung eines Wagens von 10 000 kg Tragfähigkeit zu den Frachtsätzen des Specialtarifs II gestattet. Bromberg, den 8. März 1881. Königliche Eisenbahndirection als geschäftsführende Verwaltung. (728 J)

1. Am 10. März d. J. tritt im **Rheinisch-Niederdeutschen Verbande** — unter Aufhebung des betreffenden Ausnahmetarifs vom 1. Februar 1880 sowie der bezüglichen Sätze der Ausnahmetarife vom 5. August 1875, 15. December 1875, 1. Januar 1876 und 25. Januar 1877 für die Beförderung von Steinkohlen etc. im Hannover-Rheinischen beziehungsweise Bergisch-Märkisch-Westfälisch-Hanseatischen beziehungsweise Bergisch-Hannoverschen Verkehr — ein neuer, theilweise ermässigter Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen, Kokes und Briquets in Wagenladungen von je 10 000 kg im Verkehre von den Zechen an der Köln-Mindener, Rheinischen, Hannoverschen Staats-, Bergisch-Märkischen und Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn nach Stationen der Altona-Kieler, Berlin-Hamburger, Eutin-Lübecker, Holsteinischen Marsch-, Lübeck-Büchener, Mecklenburgischen Friedrich-Franz, Parchim-Ludwigsluster und Westholsteinischen Bahn in Kraft. Verkaufspreis 15 ₰.
2. Am 15. d. Mts. tritt im **Köln-Minden-Niederländischen** Verkehre via Wesel-Goch-Boxtel- resp. Wesel-Venlo zu den Ausnahmetarifen vom 10. Januar 1880 für die Beförderung von Steinkohlen etc. in Sendungen von 50 000 kg beziehungsweise 10 000 kg von Köln-Mindener Stationen und Station Dortmund D. G. E. nach den Stationen Dordrecht, Middelburg, Rotterdam, Utrecht und Vlissingen, der Niederländischen Staatsbahn ein Nachtrag (III) in Kraft, enthaltend neue Frachtsätze für den Verkehr von den Anschlusszechen der Köln-Mindener, der Rheinischen und der Hannoverschen Bahn nach den Stationen Delft, s'Gravenhage und Schiedam der Holländischen Bahn. Verkaufspreis 10 ₰.
3. Die mit unserer Bekanntmachung vom 17. v. Mts. publicirte Erhöhung des in dem vom 20. October pr. ab gültigen Nachtrage I zum **Ausnahmetarife** für den Transport von **Rinden** Europäischer Holzarten etc. im Ungarisch-Rheinländisch-Westfälischen Verbande vom 5. August v. J. enthaltenen Schnittfrachtsatzes für die Station Rheydt der Rheinischen Bahn von 2,72 ℳ auf 3,72 ℳ tritt erst mit dem 1. April cr. in Kraft.
4. Am 15. d. Mts. treten zu den vom 1. März 1880 ab gültigen **Ausnahmetarifen** für den Verkehr zwischen den **Hafenstationen Bremen, Hamburg, Harburg, Bremerhaven, Geestemünde, Vegesack (Grohn-)** und **resp. Emden, Leer** und **Papenburg** einer- und Stationen des **Rheinisch-Westfälischen Bahngebiets** andererseits die Nachträge V in Kraft, enthaltend Ergänzungen der Classification, Tarif für Zink etc. im Verkehr mit Eschweiler, Ergänzungen der Tariftabellen, ermässigte Frachtsätze für Station Vallendar und Berichtigungen. Preis je 5 ₰.
5. Am 15. d. Mts. wird die Station **Dillenburg** in die **Classe VIII**, sowie in den **Ausnahmetarif 19 — für Eisen und Stahl, façonnirt etc.** — der Tarife für den Deutsch-Italienischen und den Südösterreichisch-Deutschen Güterverkehr aufgenommen.
Das Nähere ist bei der Güterexpedition Dillenburg zu erfahren.
6. Am 10. d. Mts. tritt für den Güterverkehr zwischen den **sämmtlichen diesseitigen Tarifstationen** einerseits mit Ausnahme der Stationen der Strecken Westbevern-Hamburg und Löhne-Minden, und den Stationen **Amsterdam, s' Gravenhage und Leiden der Holländischen Bahn** andererseits via Winterswyk ein directer Tarif in Kraft. In die u. A. in diesem Tarife enthaltenen Ausnahmetarife für Eisen- und Stahlartikel, Roheisen und Eisenerze sind ausserdem die Stationen Osnabrück beziehungsweise Lengerich und Hassbergen aufgenommen. Preis 55 ₰.
Köln, den 10. März 1881. Königliche Direction der Köln-Mindener Eisenbahn. ad 1, 2, 3 und 4 zugleich Namens der betheiligten Verwaltungen. (714)

Rheinisch-Westfälisch-Sächsischer Verkehr. Am 1. April d. J. tritt zum Tarife für den rubricirten Güterverkehr vom 1. November 1878 Nachtrag XI in Kraft. Nach demselben scheiden u. A. die Stationen Minden, Porta, Rheine und Cösfeld (Stationen der Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn) am 1. April bez. 15. Mai d. J. aus dem Verbande aus. Der Nachtrag ist durch die Expeditionen der Endbahnen zu erlangen. Dresden, am 16. März 1881. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung. (759)

Sachsen-Leipzig-Kölner Verband. Der **Ausnahmetarif für die Beförderung von Kokes** von den an die Köln-Mindener Bahn angeschlossenen Zechen und Kokereien nach Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen und der Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn — gültig vom 18. Februar 1878 ab — tritt am 15. Mai d. J. ausser Kraft. Magdeburg, den 4. März 1881. Namens der Verbandsverwaltungen: Königliche Eisenbahndirection in Magdeburg. (751)

Mit dem 30. April d. J. treten die im Tarif für den **Stettin-Ungarischen und Ungarisch-Rheinischen bezw. Westostdeutsch-Ungarischen Holzverkehr** vom 1. Januar 1879 nebst Nachträgen enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs B ausser Kraft. Breslau, den 8. März 1881. Im Auftrage der Verband-Verwaltungen. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn. (722)

Am 1. Mai cr. treten die im **Thüringisch-Sächsisch-Ungarischen** Verbandstarife vom 1. Januar 1880 (Theil II, III und IV) enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr zwischen Steinbruch, Station der Ungarischen Staatsbahn einerseits und den Stationen der Sächsischen Staatsbahn: Adorf, Auerbach unt. Bhf., Berga, Brambach, Eibenstock, Eich, Elster (Bad), Elsterberg, Falkenstein, Greiz, Herlasgrün, Lengenfeld, Markneukirchen, Mehltheuer, Netzschkau, Neumark, Oelsnitz i/V., Plauen i/V. (ob. und unt. Bhf.), Reichenbach i/V., Reuth, Schöneck, Schönheide, Treuen, Voitersreuth und Weischlitz andererseits, ausser Kraft. Dresden, am 14. März 1881. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung. (747)

III. Tarife für andere directe Verkehre.

Am 20. März d. J. treten für den Transport von Steinkohlen und Cokes ab **Lugau, Oelsnitz b/L.** und **Zwickau** nach Station **Bindlach** der Bayerischen Staatsbahnen directe Frachtsätze in Kraft. Mit gleichem Tage wird die Station Ruderatshofen der Bayerischen Staatsbahnen in den allgemeinen Bayerisch-Sächsischen Güterverkehr einbezogen. Die bezüglichen Frachtsätze sind bei sämmtlichen, am Bayerisch-Sächsischen Verkehre betheiligten Stationen zu erfahren. Dresden, am 16. März 1881. Königl. Generaldirection der Sächs. Staatsbahnen. v. Tschirschky. (746)

Am 1. Mai d. J. treten für den Verkehr zwischen den Stationen der **Holländischen Bahn Amsterdam, 's Gravenhage** und **Leyden** einer- und **verschiedenen Lothringischen und Luxemburgischen Stationen** andererseits neue erhöhte Tarifsätze in Kraft, worüber Nachträge zu den Heften 3a und 3b des Holländisch-Südwestdeutschen Tarifs herausgegeben werden.
Auskunft ertheilen unser Verkehrsbüreau in Strassburg, sowie die Güterinspectionen in Metz und Luxemburg. Strassburg, den 12. März 1881. Kaiserliche Generaldirection der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. (743)

IV. Specialtarife für bestimmte Transport-Artikel.

Berlin-Hamburger Eisenbahn. Mit dem 1. Mai cr. treten die directen Frachtsätze für die nachstehend verzeichneten Verkehrsrelationen ausser Kraft:
1. **Ausnahmetarif I für den Verkehr mit Leipzig** (Berlin-Anhalter Bahn) auf der Route Hagenow-Berlin, cfr. Tarif vom 1. April 1878 für den Verkehr zwischen Mecklenburgischen und Berlin-Hamburger Stationen.

2. Die Frachtsätze des **Leipzig-Magdeburg-Niederdeutschen Verbandes** für den Verkehr zwischen Malchin, Stavenhagen, Teterow und Waren einerseits und Leipzig (Magdeburg-Leipziger Bahn) andererseits auf der Route Hagenow-Wittenberge-Magdeburg, cfr. Tarif vom 1. Mai 1878.

An Stelle der Frachtsätze ad 1 werden gleiche Frachtsätze für Leipzig B. A. via Hagenow-Wittenberge-Stendal-Zerbst im Leipzig-Magdeburg-Niederdeutschen Verbande eingeführt.

Ad 2 erfolgt die Abfertigung der Sendungen von dem gedachten Zeitpunkte ab via Neubrandenburg-Berlin-Bitterfeld nach und von Leipzig B. A. zu den bisherigen Frachtsätzen. Berlin, den 15. März 1881. Die Direction. (744)

Oberschlesische Eisenbahn. Mit dem 1. April bezw. 1. Mai d. J. tritt zum **Ausnahme-Tarif für Oberschlesische Steinkohlen und Koaks** von diesseitigen Stationen nach Stationen der Oesterreichischen Staats- und Ungarischen Staatsbahn (Waagthallinie) vom 1. Juli 1879 ein Nachtrag IV in Kraft. Derselbe enthält erhöhte Frachtsätze nach den Stationen St. Georgen und Bösing, und ermässigte Sätze nach sämmtlichen übrigen in den directen Oberschlesischen Kohlenverkehr unbezogenen Stationen der Waagthallinie.

Die ermässigten Sätze treten mit dem 1. April, die erhöhten mit dem 1. Mai in Wirksamkeit. Exemplare des Nachtrags sind auf den Verbandstationen und in unserem Verkehrsbureau zu haben. Breslau, den 15. März 1881. Königliche Direction. (749)

Rechte Oder-Ufer-Eisenbahn-Gesellschaft. Am 1. April d. J. tritt zum **Ausnahmetarif für den Transport Oberschlesischer Steinkohlen und Cokes** von diesseitigen Stationen nach Stationen der Oesterreichischen Staatseisenbahn etc. vom 10. August 1879 ein Nachtrag V mit anderweiten Frachtsätzen für die Stationen der Waagthallinie der Königlich Ungarischen Staatsbahnen in Kraft. Die in demselben für die Stationen St. Georgen und Bösing enthaltenen Frachtsätze, welche sich höher als die früheren stellen, gelangen erst am 1. Mai cr. zur Einführung. Druckexemplare sind auf den Versandstationen zu haben. Breslau, den 17. März 1881. J.-No. VI 1123. Direction. (753)

Nachbarlicher Viehtarif zwischen Stationen der Berlin-Görlitzer, Halle-Sorau-Gubener, Cottbus-Grossenhainer und Märkisch-Posener Eisenbahn. Am 1. März cr. ist zum Tarif vom 20. Januar cr. für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren der I Nachtrag erschienen.

Derselbe enthält: Die Aufnahme des Berliner Centralviehhofs bei Friedrichsberg. Berlin, den 15. März 1881. Die Direction der Berlin-Görlitzer Eisenbahn-Gesellschaft als geschäftsführende Verwaltung.

2. Bahnverwaltung.

Bekanntmachung.

Auf Grund des Allerhöchsten Erlasses vom 23. Februar d. J. (Gesetzsammlung S. 34 folg.) werden mit dem 1. April d. J. die bisher zu dem Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahn-Direction zu Hannover gehörigen Bahnstrecken Emden-Münster-Hamm-Soest, Dortmund-Sterkrade, Dortmund-Welver und Münster-Gronau-Landesgrenze, so wie sämmtliche auf der rechten Rheinseite belegenen Bahnstrecken des Rheinischen Eisenbahn-Unternehmens mit dem Verwaltungsbezirke der unterzeichneten Königlichen Direction vereinigt, wogegen die Bahnstrecken des Köln-Mindener Eisenbahn-Unternehmens Hamm-Minden, Beckum (Ennigerloh)-Beckum, Herford-Detmold, Bremen-Harburg-Hamburg und Kirchweyhe-Sagehorn in den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahn-Direction zu Hannover übergehen.

Von demselben Zeitpunkte wird die unterzeichnete Direction die Firma **„Königliche Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische) zu Köln“** annehmen und für alle Theile ihres Verwaltungsbezirks an Stelle der bisherigen Einrichtungen die durch den Allerhöchsten Erlass vom 24. November 1879 genehmigte Organisation der Staats-Eisenbahn-Verwaltung (publicirt im Reichs- und Staats-Anzeiger vom 26. Februar 1880) zur Einführung gelangen.

Ausser den bereits bestehenden, bisher der Königlichen Eisenbahn-Direction zu Hannover unterstellten **Eisenbahn-Betriebsämtern zu Münster** und **Dortmund** werden **neue** Betriebsämter errichtet zu **Köln, Düsseldorf, Wesel, Essen** und **Münster.**

Die Bezirke der vorbezeichneten sieben Eisenbahn-Betriebsämter sind, wie folgt, abgegrenzt. Es umfasst

1. der Bezirk des Betriebsamts **Köln** die Bahnstrecken Deutz-Giessen (einschliesslich der Rheinbrücken), Betzdorf-Siegen, Troisdorf-Niederlahnstein und Friedrich-Wilhelms-Hütte-Siegburg,
2. der Bezirk des Betriebsamts **Düsseldorf** die Bahnstrecken Deutz-Düsseldorf-Oberhausen-Emmerich-Landesgrenze und Troisdorf-Düsseldorf-Speldorf,
3. der Bezirk des Betriebsamts **Wesel** die Bahnstrecken Haltern-Wesel-Venlo, Wesel-Bocholt und Duisburg-Rheine-Quakenbrück,
4. der Bezirk des Betriebsamts **Essen** die Bahnstrecken Dortmund-Wanne-Oberhausen, Dortmund-Sterkrade, Dortmund-Merklinde-Herne, Dortmund-Kray-Hochfeld, Wanne-Sterkrade-Ruhrort, Ruhrort-Oberhausen, Duisburg-Hochfeld, Altenessen-Essen, Heissen-Steele-Zeche Altendorf, Kray-Gelsenkirchen und Langendreer-Witten-Löttringhausen,
5. der Bezirk des Betriebsamts **Dortmund** die Bahnstrecken Münster-Hamm-Soest, Dortmund-Hamm, Dortmund-Welver und Dortmund-Hörde-Elberfeld-Düsseldorf,
6. der Bezirk des Betriebsamts **Münster (Münster-Emden)** die Bahnstrecken Münster-Emden und Münster-Gronau-Landesgrenze (letztere für Rechnung der Münster-Enscheder Eisenbahn-Gesellschaft),
7. der Bezirk des Betriebsamts **Münster (Wanne-Bremen)** die Bahnstrecke Wanne-Haltern-Bremen

und zwar hinsichtlich der Bahnstrecken aller Bezirke einschliesslich der zugehörigen Zweig- und Verbindungsbahnen.

Den Eisenbahn-Betriebsämtern, welche in Angelegenheiten der ihnen übertragenen Geschäfte alle Befugnisse und Pflichten einer öffentlichen Behörde haben, liegt nach Massgabe der vorerwähnten Organisation die Erledigung aller Geschäfte der laufenden Bau- und Betriebs-Verwaltung ob, so weit dieselben nicht der Direction oder dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten vorbehalten sind. Innerhalb ihres Geschäftsbezirks vertreten sie in den zu ihrer Zuständigkeit gehörigen Angelegenheiten die Verwaltung selbstständig, so dass sie auch ohne besonderen Auftrag durch ihre Rechtshandlungen (Verträge, Processe, Vergleiche etc.) für die Verwaltung Rechte erwerben und Verpflichtungen übernehmen.

Zu den der Direction vorbehaltenen Angelegenheiten gehören insbesondere die generelle und gleichmässige Regelung des Dienstes für alle Zweige der Verwaltung innerhalb des gesammten unterstellten Bahngebiets, die Fahrplan- und Tarif-Angelegenheiten, die Beschaffung der Bahn-, Betriebs- und Werkstatts-Materialien, sowie der Betriebsmittel, und die Verwaltung der Haupt-Werkstätten.

Die Untersuchung und Entscheidung von Beschwerden und Entschädigungsansprüchen, welche den Verkehr mit anderen, als den im Gebiete des Deutschen Reiches und der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie belegenen Bahnen betreffen, sowie von allen Beschwerden über unrichtige Frachtberechnung erfolgt wie bisher, durch die Direction. Alle übrigen Beschwerden und Entschädigungsansprüche aus dem Personen-, Gepäck-, Vieh- und Güterverkehre sind bei demjenigen Betriebsamte anzubringen, in dessen Bezirk die Abgangs- oder die Bestimmungsstation, beziehungsweise diejenige Station belegen ist, über deren Verfahren Beschwerde erhoben wird oder wo die Veranlassung zur Beschwerde gegeben worden ist.

Beschwerden über Verfügungen und Anordnungen der Eisenbahn-Betriebsämter sind an die Königliche Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische) zu Köln zu richten.

Neben der Verwaltung der oben erwähnten Betriebsstrecken geht ferner mit dem 1. April d. J. auch die Leitung des Baues der durch die Gesetze vom 9. März 1880 und vom 25. Februar 1881 genehmigten Eisenbahnen von Emden über Norden nach der Oldenburgischen Landesgrenze in der Richtung auf Jever nebst Abzweigung von Georgsheil nach Aurich (Ostfriesische Küstenbahn) und von Altenkirchen nach Hachenburg, sowie der der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft concessionirten Eisenbahn von Engers nach Montabaur und bis zum Anschlusse an die Lahnbahn bei Limburg nebst Abzweigung nach Altenkirchen (Westerwaldbahn) auf die Königliche Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische) über.

Auf Grund der Bestimmungen des Vertrages vom 27. August/10. October 1879 (Gesetz-Sammlung 1879 S. 663 folg.), betreffend den Uebergang des Köln-Mindener Eisenbahn-Unternehmens auf den Staat, wird die unterzeichnete Direction auch unter der neuen Firma die Functionen des Vorstandes der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft und zwar auch in Beziehung auf die in den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahn-Direction zu Hannover übergehenden Bahnstrecken des Unternehmens genannter Gesellschaft wahrnehmen.

Mit dem Uebergange der Verwaltung des Münster-Enscheder Eisenbahn-Unternehmens von der Königlichen Eisenbahn-Direction zu Hannover auf die Königliche Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische) übernimmt die Letztere ausserdem die Wahrnehmung der Funktionen des Vorstandes der Münster-Enscheder Eisenbahn-Gesellschaft.

Köln, den 15. März 1881.

Königliche Direction der Köln-Mindener Eisenbahn.

Offermann. (764)

3. Eröffnungen etc.

Alföld-Fiumaner Eisenbahn. Der Gesammttrajectverkehr über die Donau bei Gombos-Erdöd wurde am 8. März unbeschränkt eröffnet. Die Betriebs-Direction. (695) (Forts. der offiz. Anz. S. 318.)

Beilage zu No. 22. **Berlin, am 21. März 1881.**

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

NOTIZEN über neue Tarife und Tarifänderungen
pro Februar 1881.

Diese Notizen können nicht selbstständig, sondern nur als Beilage der Zeitung bezogen werden.

I. Localtarife.

II. Tarife für directe Verkehre mit besonderem Namen*).

III. Tarife für andere directe Verkehre.

A. Für Verkehre innerhalb des Deutschen Reiches einschl. Luxemburg.

1) östliche und nördliche Bahnen**), sowohl unter sich als mit den unter 2 und 3 bezeichneten Bahnen.

2) Mittel- und Westdeutsche Bahnen†), sowohl unter sich als im Verkehr mit den süddeutschen Bahnen.

3) Süddeutsche Bahnen ††) unter sich.

B. Für Verkehre innerhalb Oesterreich-Ungarns.
1) innerhalb des Österreichischen Staatsgebietes.
2) innerhalb Ungarns.
3) im gemeinschaftlichen Verkehre zwischen Oesterreich-Ungarn.

C. Für Verkehre zwischen Deutschland und Oesterreich-Ungarn.
1) Verkehr der Deutschen Seeplätze etc.
2) die übrigen Verkehre.

D. Für Verkehre zwischen Deutschland und Oesterreich-Ungarn einerseits und benachbarten Ländern andererseits.

IV. Specialtarife für bestimmte Transportartikel.

Bei den Tarifänderungen sub II, III und IV ist in Paranthese die Bahnverwaltung bezeichnet, von deren Expeditionen der betreffende Tarif oder Tarifnachtrag abgegeben wird.)

*) Unter diesen Tarifen sind auch solche zu suchen, welche mit Rücksicht auf das von ihnen beherrschte Verkehrsgebiet unter III Aufnahme gefunden haben würden.
**) Hierzu werden gerechnet: Altona-Kieler, Berlin-Hamburger, Berlin-Stettiner, Breslau-Schweidnitz-Freiburger, Breslau-Warschauer, Eutin-Lübecker, Glückstadt-Elmshorner, Lübeck-Büchner, Märkisch-Posener, Marienburg-Mlawkaer, Mecklenburgische, Niederschlesisch-Märkische, Oberschlesische, Oels-Gnesener, Oldenburgische, Ostbahn, Ostpreussische Südbahn, Posen-Kreuzburger, Rechte-Oder-Ufer und Tilsit-Insterburger Bahn.
†) Die unter **) und ††) nicht genannten Bahnen.
††) Hierzu werden gerechnet: Badische, Bayerische, Elsass-Lothringische, Hessische Ludwigsbahn, Homburger, Kirchheimer. Ludwigsbahn, Main-Neckar-Bahn, Pfälzische, Saarbrücker etc. und Württembergische Bahn.

„Vacat-Anzeigen“ theilten folgende Verwaltungen mit:
Berlin-Görlitzer, Lübeck-Büchener, Main-Neckar, Mecklenburgische Friedrich-Franz, Nordhausen-Erfurter, Oberhessische, Pfälzische, Posen-Creuzburger, Saal-, Sächsisch-Thüringische Ostwest-, Württembergische Staats-, Böhmische West-, Kaschau-Oderberger und Pilsen-Priesener Eisenbahn.

NB. Diejenigen Notizen, welche in vormonatlicher Uebersicht nicht mehr Aufnahme gefunden haben und deshalb hierunter verzeichnet sind, werden durch einen vorn angebrachten | (Strich) kenntlich gemacht.

I.

| **Badische Staatseisenbahnen.** Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren auf den Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen und den unter Staatsverwaltung stehenden Badischen Privatbahnen.
Giltig v. 1/1. 81. (Preis 60 ₰)

Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn.
Vom 20/2. cr. ab wird für Getreide- etc. Sendungen, welche in Breslau über die B.-F. E. eingehen, und bahnamtlich zu entladen sind, soweit Raum vorhanden, 14tägige zinsfreie Lagerzeit gewährt. Nach Ablauf dieser Zeit werden 0,05 ℳ pro Woche Lagergeld erhoben. Die Verwaltung haftet nicht für Feuersgefahr und kann jederzeit Abfuhr binnen 3 Tagen verlangen.

| **Elsass-Lothringische Eisenbahnen.** VII. Nachtrag zum Heft II des Tarifs v. 1/10. 77, am 20/1. 81 eingeführt, enthält besondere Frachtsätze zwischen Alt-Münsterol Grenze und Stationen der Strecke Mülhausen-Basel. (Gratis.)
I. Nachtrag zum Tarif für Leichen, Fahrzeuge und lebende Thiere v. 1/3. 80, eingeführt am 1/1. 81, enthält Aenderung der Frachtberechnung zwischen Basel und Alt-Münsterol Grenze. (Gratis.)

| **Märkisch-Posener Eisenbahn.** An Stelle des Localtarifs für die Beförderung von Leichen und Fahrzeugen v. 1/1. 73 bezw. für die Beförderung von lebenden Thieren v. 1/1. 78 ist mit Giltigkeit v. 1/1. 81 ein neuer Localtarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren in Kraft getreten. (Preis 0,20 ℳ)

Bromberg. Laut Bekanntmachung v. 9/2. cr. sind durch die Bekanntmachung v. 7/1. cr., betreffend Tarifermässigungen für Königsberg i. Pr. und Kaibahnhof, ad 3 nur die Ueberführungsgebühren im Transitverkehr von Bahn zu Bahn aufgehoben worden. Für Güter, welche in Königsberg i. Pr. vom alten Bahnhof behufs zollamtlicher Abfertigung oder auf besonderes Verlangen der Interessenten über die Pregelbrücke auf den Sigentbahnhof übergehen, resp. von dort nach dem alten Bahnhof geführt werden, werden die bisherigen Gebühren auf Seite 22 sub d 2 des Gütertarifs für den Eisenbahndirectionsbezirk Bromberg nach wie vor erhoben.

| **Sächsisch-Thüringische Ostwestbahn Zwickau-Weida.**
Nachtrag IX zum Tarif v. 15/12. 77, giltig v. 1/12. 80, enthaltend:
Bestimmungen betreffs der Frachtberechnung bei Beförderung explodirbarer Gegenstände.

Thüringische Eisenbahn. Nachtrag XXI zum Tarif vom 1/11. 77, giltig v. 5/2. 81, enthaltend Aufhebung der directen Frachtsätze für Wutha transito und Berichtigungen.
Ferner wurden im Monat Februar die Dienstbefehle 91—95 herausgegeben.

Erzherzog Albrechtbahn. Tarif v. 1/2. 81 an Stelle des Localtarifs v. 1/10. 76.

Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn (Oesterreichische Linien). Mit 1/4. 81 kommt Nachtrag VIII zu den reglementarischen Bestimmungen und allgemeinen Tarifen für Eilgüter und gewöhnliche Güter im Local- und Anschlussverkehre auf den Oesterreichischen Linien der Gesellschaft, giltig v. 1/10. 76, zur Einführung.
Dieser Tarifnachtrag enthält:
I. Abänderung und Ergänzung der allgemeinen Tarifbestimmungen;
II. Ergänzung der Tarifbestimmungen hinsichtlich der Nebengebühren;
III. Aenderungen und Ergänzungen der Waarenclassification.
IV. Aufhebung der Ausnahmetarife für Eilgüter und mineralische Kohlen im Exportverkehre über Suczawa, dann für die Artikel: Holzwaaren, Glas und Glaswaaren, Töpferwaaren, Südfrüchte und Colonialwaaren, Zucker, Papier, Pappe, Pappendeckel und Petroleum;
V. Desinfectionsgebühr für Schweine, Ferkel, Lämmer, Ziegen etc. bei Verfrachtung in Behältern;
VI. Gebührenberechnung für den Transport explodirbarer Güter in gewöhnlicher Fracht.

| **Oesterreichische Nordwestbahn.** Einführung eines ab 1/1. 81 giltigen Nachtrages V zum Localgütertarife der Oesterreichischen Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn v. 1/9. 78.

Raab-Oedenburg-Ebenfurter Bahn. Mit 15. Februar l. J. wurde Nachtrag III zum Localtarif v. 25/7. 78 eingeführt. Der-

selbe enthält Ausnahmetarif VI für die Beförderung von Deck- und Baumaterialien bei Aufgabe in completen Wagenladungen.

Rumänische Eisenbahnen. Nachtrag XIV zu den reglementarischen Bestimmungen und allgemeinen Tarifen für Eilgüter und gewöhnliche Güter v. 15/3. 79. Giltig v. 1/2. 81. Enthaltend:

1. Ausdehnung des Specialtarifs No. 10 für inländische Kohle auf die Station Ghergani als Aufgabestation.
2. Ausdehnung des Specialtarifs No. 7 für Petroleum auf die Station Bacau als Aufgabestation und auf die Stationen Berlad, Barbosi, Braila und Galati als Bestimmungsstation.
3. Einen Tarif für Borstenvieh, Schafe und Ziegen, in ganzen Wagenladungen.
4. Ausdehnung des Specialtarifs No. 9 für leere Petroleumfässer auf die Stationen Titu und Gaesti als Bestimmungsstation.

Vorarlberger Bahn. Tarif für den internen Verkehr in Frankenwährung v. 1/3. 81,

Tarif für den internen Verkehr in Markwährung v. 1/3. 81, (unter Aufhebung der gleichnamigen Tarife v. 20/10. 77).

II.

Austro-Ostindischer Verkehr. Tarif v. 15/10. 79.

Mit 1/2. cr. wird der I. Nachtrag eingeführt. Derselbe enthält: 1. Bestimmung über Erweiterung der Reexpeditionsfrist in Triest und Fiume; 2. Anderweite Frachtsätze für Lambach und Salzburg. (Kronpr. Rudolfb.)

Badisch-Württembergischer Tarif.

Tarif für die directe Güterbeförderung zwischen Stationen der Badischen Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der Württembergischen Staatseisenbahnen andererseits. Giltig v. 1/1. 81 unter Aufhebung des Tarifs v. 1/9. 79 und der Nachträge 1 und 2 hierzu. (Preis 2 *M*) (Bad. B.)

Bayerisch-Elsass-Lothringisch-Luxemburgischer Gütertarif v. 1/1. 80. Frachtsätze für Tutzig aufgenommen. 1/1. 81. (Els.-Lothr.)

Bayerisch-Oesterreichisch-Ungarischer Güterverkehr. Tarif v. 1/11. 79. Nachtrag II zu Theil II, Tarifheft 1, betreffend die Tarife zwischen Stationen der Bayerischen Staatseisenbahnen und der Vorarlberger Bahn einerseits und Stationen der Kaiserin Elisabethbahn, der Niederösterreichischen Staatsbahnen, der Kronprinz Rudolfbahn und der Südbahngesellschaft andererseits.

Dieser Nachtrag enthält die Einbeziehung mehrerer Bayerischer Stationen in den Ausnahmetarif für Lebensmittel und einen Ausnahmetarif für Stückgüter zwischen Stationen der Tyroler Linien der Südbahn einerseits und Stationen der Vorarlberger Bahn andererseits. (Kronpr. Rudolfb.)

Berlin-Hannover-Oldenburgischer Verband.

Nachtrag No. 14 v. 15/2. 81 zum Tarife v. 1/3. 78, enthaltend:

I. Aufhebung von Tarifsätzen.

II. Anderweite bezw. neue Tarifsätze für den Verkehr mit Station Lüneburg (H. St. und B.-H.).

III. Tarifsätze für den Verkehr zwischen Nordhausen (Fr. B.) einerseits und den Berlin-Hamburger Stationen Friesack und Nauen andererseits, sowie zwischen der Köln-Mindener Station Hemelingen einerseits und Berlin M.-H. und Spandau M.-H. andererseits. (Magdeb.)

Berlin-Schleswig-Holsteinischer Eisenbahnverband.

Nachtrag XI zum Tarif v. 1/4. 78, giltig v. 10/2. 81, enthaltend: Aufhebung der Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Magdeburg-Halberstädter Stationen Berlin und Spandau einerseits und Stationen der Altona-Kieler, Holsteinischen Marsch- und Westholsteinischen Eisenbahn andererseits. (Altona-Kiel.)

Braunschweig-Halberstadt-Lausitzer Verbandsgütertarif.

Nachtrag XIV zu den Tarifheften I—VI, giltig v. 15/2. 81, enthaltend:

1. Neue Tarifsätze für Lichterfelde B.-P.-M. E., Helmstedt B.-P.-M. E., Berlin B.-A., Delitsch H.-S.-G. B. und Prödel B.-P.-M.
2. Abgeänderte Frachtsätze für Berlin B.-A., B.-P.-M. und Lehrter Bahnhof. (Berl.-Anh.)

Deutsch-Dänischer Eisenbahnverband. Nachtrag XXI zum Tarif v. 1/7. 75, giltig v. 1/2. 81, enthaltend Ergänzung der Tarifbestimmungen auf Seite 38 und 39 Abschnitt E. I. 1. b. (Altona-Kiel.)

Deutsch-Polnischer Eisenbahnverband.

1. Nachtrag 3 zum Verbandsgütertarif Theil II, giltig v. 1/2. 81, enthaltend: a) Ergänzung der Bestimmungen zu § 54 (Nachnahme und Provision), b) Bestimmungen über die Beförderung von Fahrzeugen aller Art. (Ostbahn.) (Nachtrag 3 zum Verbandsgütertarif Theil II 0,05 *M*)

2. Nach der Bekanntmachung v. 27/1. cr. ist mit dem 15/2. cr. im Heft IV des Deutsch-Polnischen Verbandstarifs ein directer Ausnahmefrachtsatz für Roheisen in Quantitäten von je 10 000 kg pro Wagen von Unterwellenborn, Station der Thüringischen Eisenbahn, nach Warschau und Praga, Stationen der Weichselbahn, in Kraft getreten.

3. Nach der Bekanntmachung v. 2/2. cr. finden die im Tarifheft 3 des Deutsch-Polnischen Verbandes für die Stationen Annen und Witten der Bergisch-Märkischen Eisenbahn geltenden Deutschen Schnittsätze v. 15/2. cr. ab auch für den Verkehr zwischen den gleichnamigen Stationen der Rheinischen Bahn und Polen Anwendung. (Bromberg.)

Deutsch-Russischer Eisenbahnverband.

Nach der Bekanntmachung v. 31/1. cr. sind v. 15/2. cr. n. St. ab die Station Witten der Rheinischen Eisenbahn mit den Entfernungen und Frachtsätzen der gleichnamigen Station der Bergisch-Märkischen Eisenbahn in den Deutsch-Russischen Gütertarif und die Stationen Annen und Witten der Rheinischen Eisenbahn mit den für die gleichnamigen Stationen der Bergisch-Märkischen Eisenbahn bestehenden Entfernungen und Frachtsätzen in den Anhang II zum Deutsch-Russischen Gütertarif aufgenommen worden. (Bromberg.)

Deutsch-Skandinavischer Eisenbahnverband. Nachtrag VII zum Tarif v. 1/7. 77, giltig v. 1/2. 81, enthaltend Abänderung des § 33 ad § 27 betr. Verpackung von Hefesendungen. (Altona-Kiel.)

Galizisch-Deutscher bezw. Galizisch-Niederländischer Holzverkehr.

Nachtrag III zum Tarifheft III, enthält Aenderungen und Berichtigungen von Frachtsätzen und den Bestimmungen, giltig v. 1/1. 81. (Galiz. K.-L. B.)

Galizischer Gemeinschaftsverkehr.

Nachtrag I zum Tarife v. 1/1. 80. Geänderte Frachtsätze für den Verkehr mit der Erzherzog Albrechtbahn und Aufhebung sämmtlicher Sätze des Haupttarifes für den Verkehr mit der 1. Ungarisch-Galizischen Eisenbahn, der Erzherzog Albrechtbahn, der Dniester und Tarnow-Leluchower Staatsbahn, giltig v. 1/2. 81. (Galiz. K.-L. B.)

Galizisch-Oesterreichisch-Böhmischer Gemeinschaftsverkehr.

Kundmachung betreffend Aufhebung sämmtlicher Frachtsätze der Tarife v. 1/3. 78 und 15/11. 78 im Verkehre mit der Ersten Ungarisch-Galizischen Eisenbahn, Erzherzog Albrechtbahn, Dniester undTarnow-Leluchower Staatsbahn, giltig v. 1/2. 81. (Galiz. K.-L. B.)

Galizisch-Oesterreichisch-Böhmischer Gemeinschaftsverkehr.

Nachtrag II zum Getreidespecialtarife v. 10/10. 79, enthält Aufnahme neuer Stationen und theilweise geänderte Frachtsätze für den Verkehr mit Böhmischen Stationen, giltig v. 1/2. 81. (Galiz. K.-L. B.)

Galizisch-Rumänischer Verbandsgüterverkehr.

Tarif für die directe Beförderung von Eil- und Frachtgütern, sowie lebenden Thieren zwischen Stationen der Lemberg-Czernowitz-Jassybahn (Rumänische Linien) einerseits und Stationen der Karl-Ludwigbahn und Lemberg-Czernowitz-Jassybahn (Oesterreichische Linie) anderseits, giltig v. 1/1. 81. (Galiz. K.-L. E.)

Galizisch-Wiener Gemeinschaftsverkehr. Nachtrag V zum Tarife v. 10/2. 77, enthält Aenderungen der Bestimmungen und Waarenclassification, dann Ausnahmetarif für Petroleum, giltig v. 1/1. 81. (Galiz. K.-L. B.)

Hannover-Magdeburg-Oesterreichischer Eisenbahnverband.
Nachtrag II v. 1/2. 81 zu Theil II des Gütertarifs v. 15/5. 80, enthaltend: 1. Aufnahme neuer Stationen. 2. Aufhebung von Frachtsätzen. 3. Abgeänderte Frachtsätze. 4. Neue Frachtsätze. 5. Berichtigungen. 6. Ergänzung des Kilometerzeigers.

Nachtrag III v. 1/2. 81 zu Theil III desselben Gütertarifs, enthaltend: 1. Frachtsätze für Station Vorwohle der Braunschweigischen Bahn. 2. Ergänzung des Kilometerzeigers. (Sächs. Staatsb.)

Hannover-Magdeburg-Ungarischer Eisenbahnverband.

Nachtrag II v. 1/2. 81 zu Theil II des Gütertarifs v. 15/5. 80, enthaltend: 1. Aufnahme neuer Stationen. 2. Aufhebung der Eilgutfrachtsätze für Hildesheim (H.-A. B.). 3. Neue und abgeänderte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 6 (für Rinden etc.). 4. Ausnahmetarif 8 (für Pflaumen, gedörrte etc.). 5. Ergänzung und Berichtigung des Haupttarifes. 6. Ergänzung des Kilometerzeigers. (Sächs. Staatsb.)

Hanseatisch-Pommerscher Eisenbahnverband.

Nachtrag V v. 15/2. 81 zum Verbandsgütertarif v. 1/7. 78 enthält Aufhebung der directen Frachtsätze für den Verkehr mit Bremen, Station der Köln-Mindener Bahn. (Gratis.) (Berl.-Hamb.)

Hanseatisch-Preussischer Eisenbahnverband.

1. Nach der Bekanntmachung vom 13/1. cr. sind die im Hanseatisch-Preussischen Verbande für gebrannten Kalk und rohe Kalksteine ab Rüdersdorf bestehenden Ausnahmefrachtsätze vom 1/2. cr. ab aufgehoben worden und an deren Stelle theils erhöhte, theils ermässigte directe Frachtsätze des Specialtarifs III in Kraft getreten. Die erhöhten Sätze kommen jedoch erst vom 1/3. ab zur Anwendung.

2. Nach der Bekanntmachung vom 18/2. cr. werden im Hanseatisch-Preussischen Verbande Kartoffeltransporte für die Folge auch während der Monate October bis incl. April unfrankirt zur Beförderung angenommen.

Ausgenommen sind jedoch die Oberschlesischen Verbandstationen, für welche der Frankaturzwang noch bestehen bleibt. (Bromberg.)

Hanseatisch-Rheinisch-Westdeutscher Verband.

Nachtrag 6 zum Tarifheft 34 vom 15/2. 81. Tarifsätze für die Elsass-Lothringische Station Bannstein.

Nachtrag 5 zum Tarifheft 4 vom 25/2. 81. Frachtsätze des Specialtarifs III zwischen Hamburg und Kusel. (Hannov.)

Hanseatisch-Schlesischer Verbands-Güter-Tarif vom 1/9. 78 für den Verkehr zwischen Stationen der Berlin-Hamburger, der Köln-Mindener, Hannoverschen Staats-, Magdeburg-Halberstädter, Lübeck-Büchener, Mecklenburgischen Friedrich-Franz- und der Oldenburgischen Staatseisenbahn einerseits und Stationen der Oberschlesischen, Rechte Oderufer-, Breslau-Schweidnitz-Freiburger, der Breslau-Warschauer, der Niederschlesisch-Märkischen, Halle-Sorau-Gubener und Berlin-Görlitzer Eisenbahn andererseits, Nachtrag VI gültig vom 1/1. 81. (Kgl. Direction Berlin.)

Harz-Nordsee-Verband.

Nachtrag No. 21 vom 1/2. 81 zum Tarife vom 1/1. 78 enthaltend:

I. Berichtigungen.

II. Aufhebung von Tarifsätzen.

III. Anderweite ermässigte Ausnahmefrachtsätze für den Transport von Erzen etc., Steinkohlen etc. und Salz im Verkehre zwischen Hannover (H. A.) und Berlin-Anhaltische Stationen. (Magdeburg.)

Kursk-Königsberger Eisenbahn-Verband. a) Zum Tarif vom 13/1. 80 n. St. ist mit Giltigkeit vom 27/2. cr. der IV. Nachtrag herausgegeben worden, enthaltend andere Frachtsätze für Getreide etc. von den Stationen der Kursk-Kiewbahn nach Königsberg, Ostpreussische Südbahn, bei Bezahlung der Fracht für 610 Pud = 10 000 kg pro Wagen.

b) Diese für Königsberg giltigen Frachtsätze sind ohne Erhöhung mit Giltigkeit vom 27/2. cr. für die Zeit der geschlossenen Königsberger Schifffahrt auf Pillau übertragen, und ist dieserhalb der V. Nachtrag zum Verbandtarif herausgegeben worden. (Ostpr. Südbahn.)

Leipzig-Magdeburg-Niederdeutscher Eisenbahn-Verband.

Nachtrag 7 vom 10/2. 81 zum Verbands-Gütertarif vom 1/5. 78 enthält:

I. Aenderung des Titelblattes.

II. Ergänzung des Vorwortes.

III. Aufhebung der Ausnahmefrachtsätze für gebrannten Kalk.

IV. Anderweite Frachtsätze für Belleben, Giersleben, Güsten, Könnern, Nauendorf und Wallwitz.

V. Frachtsätze für den Verkehr zwischen Hamburg (B. H.) einerseits und Burg, Gerwisch, Gommern, Güsen und Königsborn andererseits.

VI. Anderweite Frachtsätze für Nauen.

VII. Anderweite Frachtsätze für Malchin, Stavenhagen und Waren.

VIII. Frachtsätze für den Verkehr zwischen Berlin (M. H.) und Spandau (M. H.) einerseits und Schleswig-Holsteinischen Stationen andererseits.

IX. Frachtsätze für Barby, Hettstedt, Mansfeld und Sandersleben.

X. Frachtsätze für Calbe (Stadt) einerseits und Friesack und Nauen andererseits.

XI. Frachtsätze für Paulinenaue.

XII. Frachtsätze für Fehrbellin und Neu-Ruppin.

XIII. Frachtsatz des Specialtarifs I für den Verkehr zwischen Ilberstedt und Itzehoe.

XIV. Ausnahmetarif für Grubenholztransporte von Wilsnack nach Helmstedt. Preis 0,30 ℳ. (Berlin-Hamburg.)

Magdeburg-Oesterreichisch-Ungarischer Holzverkehr.

Nachtrag II vom 15/2. 81 zum Tarife vom 1/5. 79 für die Beförderung von Holz etc. enthaltend die Aufhebung der Frachtsätze für Stationen der ehemaligen Theisseisenbahn via Marchegg. (Sächs. Staatsb.)

Mährisch-Böhmisch-Bayerisch-Vorarlberger Verkehr. Einführung eines Nachtrags 1 zum Tarifheft V des Mährisch-Böhmisch-Bayerisch-Vorarlberger Güterverkehrs, giltig v. 25/2. 81. (Oesterr. Nordwestbahn.)

Neumärkisch-Niederschlesisch-Sächsischer Verband.

Wiederaufnahme der Station Reichenberg ab 10/1. 81. (Oest. Nordwestbahn.)

Niederdeutscher Verband.

Nachtrag 8 vom 1/2. 81 zum Gütertarif vom 1/4. 78.

Ergänzung des Vorworts. Specielle Tarifvorschriften. Neue bezw. anderweite Tarifsätze.

Ausnahme-Tarife für Braunkohlen und Europäisches Holz. Aufhebung von Tarifsätzen. Berichtigungen. (Hannov.)

Niederländisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. III. Nachtrag vom 10/2. 81 zu Theil II des Verbandsgütertarifs vom 1/1. 80 enthaltend: 1. Ergänzung des Vorwortes. 2. Bestimmungen wegen der Ausnahmetarife. 3. Aufnahme der Station Prag (Bubna)-Unionbank (Oesterr. Staatsb.) und Buschtêhrader Bahn. 4. Einführung anderweiter Frachtsätze des Ausnahmetarifs No. 7a für den Transport von Getreide etc. 5. Druckfehlerberichtigung zu Nachtrag II.

III. Nachtrag vom 10/2. 81 zu Theil III desselben Gütertarifs enthaltend: 1. Aenderungen und Ergänzungen des Vorwortes und der Eintheilung des Tarifs. 2. Aufnahme der Station Czegled der Ungarischen Staatsbahn. 3. Bestimmung wegen der Ausnahmetarife. 4. Ausnahmetarif No. 9 für den Transport von todtem Geflügel. 5. Zeitweilige Ermässigung des Ausnahmetarifs No. 8 für den Transport von Margarin. 6. Druckfehlerberichtigungen. (Sächs. Staatsbahn.)

Niedersächsisch-Ostdeutscher Eisenbahn-Verband.

1. Nach der Bekanntmachung vom 6/12. pr. sind mit dem 1/2. cr. die Frachtsätze für die Braunschweigische Station Langelsheim einerseits und den Stationen der östlich und nördlich ab Berlin gelegenen Verbandverwaltungen andererseits ausser Kraft getreten.

2. Nach der Bekanntmachung vom 18/1. cr. ist mit dem 1/2. cr. der Ausnahmetarif D für Kalk, gebrannte und rohe Kalksteine ab Rüdersdorf K. O. mit Ausnahme des Frachtsatzes für die Relation Rüdersdorf-Wittenberge M. H. E. und B. H. E., welcher vorläufig noch bestehen bleibt, ausser Kraft getreten. Vom genannten Tage ab sind an Stelle dieses Ausnahmetarifs die ermässigten Frachtsätze des Special-Tarifs III zur Einführung gelangt. (Bromberg.)

Norddeutsch-Schweizerischer Gütertarif. Heft III.

Enthaltend Taxen für den directen Güterverkehr zwischen den Stationen Hamburg und Bergedorf der Berlin-Hamburger Bahn, Hamburg und Bremen der Köln-Mindener Bahn, Lübeck der Lübeck-Büchener Bahn, Altona und Ottensen der Altona-Kieler Bahn, Bremen, Bremerhafen, Geestemünde und Harburg der Hannoverschen Bahnen einerseits und Stationen der Schweizerischen Bahnen andererseits. Giltig vom 1/1. 81. Preis 60 Pf. (Bad. Bahn.)

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Eisenbahnverband.

Allgemeiner Nachtrag IV zu den Reglementsbestimmungen und den beiden Tarifheften vom 3/15. Juli 1877 enthält Austritt der Mitauer Eisenbahn aus dem Verbande, giltig vom 1/2. neuen Styls 1881.

XI. Nachtrag zu den Heften I und II vom 3/15. Juli 1877, Einbeziehung der Route via Radziwittów-Brest in den Verband, giltig vom 1/2. n. St. 81. (G. C. L. E.)

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Eisenbahnverband.

XIII. Nachtrag zu den Tarifheften I und II vom 3/15. Juli 1877, enthält neuen Specialtarif für Möbel aus gebogenem Holze, giltig vom 15/2. n. St. 81. (G. C. L. E.)

Ostdeutsch-Osterreichischer Verbandgütertarif vom 1/1. 80. Nachtrag V vom 1/2. 81 enthaltend:

Ausnahmetarif No. 14 für gebrannten Kalk, Cement und Kalkasche zwischen Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn und Stationen der Mährisch-Schlesischen Centralbahn etc.

Der gemeinschaftliche Tarif für gebrannten Kalk etc. zwischen Oberschlesischen Stationen einerseits und Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der Mährisch-Schlesischen Centralbahn andererseits via Jägerndorf giltig vom 15/7. 77 nebst Nachträgen ist hierdurch aufgehoben. (Oberschles.)

Ostdeutsch-Rheinischer Eisenbahnverband. 1. Nach der Bekanntmachung vom 19/1. cr. ist die Station Wriezen der Berlin-Stettiner Bahn vom 1/2. cr. ab als Verbandstation in den Ostdeutsch-Rheinischen Verband einbezogen worden.

2. Nach Bekanntmachung vom 22/2. cr. findet fortan die Beförderung von Equipagen und anderen Fahrzeugen, welche nicht auf eigenen Rädern laufen, soweit dieselben bei der Güterexpedition aufgegeben werden, nach den im Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren sub B 36 und C enthaltenen Bestimmungen statt. (Bromberg.)

Preussisch-Oberschlesischer Eisenbahnverband.

Nach der Bekanntmachung vom 9/1. cr. ist die auf der Station Altwasser des Eisenbahndirectionsbezirks Berlin eingeführte directe Güterabfertigung nach und von den Stationen der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn und darüber hinaus zu den für die Station Waldenburg letztgenannter Bahn bestehenden Frachtsätze vom 15/2. cr. ab auf gewöhnliche Stück- und Wagenladungsgüter excl. Eilgut beschränkt worden. (Bromberg.)

Preussisch-Sächsischer Eisenbahnverband.

Vom 15/2. 81 tritt zu den Tarifheften 1 bis 4 des Preussisch-Sächsischen Verbandes je der 7. Nachtrag und zum Tarifheft 5 der 1. Nachtrag in Kraft.

Die Nachträge enthalten:

a) directe Frachtsätze, theils für sämmtliche Tarifclassen und Ausnahmetarife, theils für die Stückgutclasse, den Specialtarif A2 und den Ausnahmetarif für Getreide etc. für den Verkehr zwischen der Station Memel des Eisenbahn-Directionsbezirks Bromberg einerseits und Stationen der westlichen Preussisch-Sächsischen Verbandsbahnen andererseits;

b) directe Frachtsätze des Specialtarifs III für den Verkehr zwischen Rüdersdorf, Station des Eisenbahn-Directionsbezirks Bromberg und Stationen der Berlin-Anhaltischen, Berlin-Görlitzer, Cottbus-Grossenhainer Bahn und des Eisenbahn-Directionsbezirks Berlin an Stelle der bestehenden Ausnahmetarife für gebrannten Kalk und rohe Kalksteine, soweit letztere höher sind, als die neuen Frachtsätze des Specialtarifs III;

c) anderweite Frachtsätze für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Bromberg einerseits und den Stationen Charlottenbrunn, Wüstegiersdorf, Königswalde, Neurode und Glatz des Eisenbahn Directionsbezirks Berlin andererseits;

d) directe Frachtsätze für den Verkehr zwischen Cüstrin, Station der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Bahn einerseits und den Stationen Charlottenbrunn, Wüstegiersdorf, Königswalde, Mittelsteine, Neurode und Glatz andererseits;

e) directe Frachtsätze für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Bromberg einerseits und Mittelsteine, Station des Directionsbezirks Berlin andererseits;

f) ermässigte Frachtsätze für Europäisches Holz des Specialtarifs II für den Verkehr zwischen Driesen und Friedeberg einerseits und den Stationen Altwasser, Dittersbach, Landeshut, Liebau und bezw. Ruhbank des Directionsbezirks Berlin andererseits;

g) neue bezw. anderweite Frachtsätze für den Verkehr zwischen Posen, Station der Märkisch-Posener Bahn, einerseits und Stationen der Frankfurt-Bebraer Bahn andererseits;

h) Bestimmungen bezüglich der Frachtberechnung von lebenden Thieren, welche bei den Güterexpeditionen zur Aufgabe gelangen;

i) bereits früher publicirte Tarifveränderungen.

Soweit die neu zur Einführung gelangenden Frachtsätze gegen die bestehenden Taxen Erhöhungen enthalten, treten dieselben erst mit dem 15|3. cr. in Kraft.

(Ostbahn. Nachtrag 7 zu Heft 1 0,20 *M*, Heft 2 0,05 *M*, Heft 3 0,05 *M*, Heft 4 0,06 *M*, Nachtrag 1 zu Heft 5 0,03 *M*) (Bromberg.)

Preussisch-Thüringischer Eisenbahnverband.

Nachtrag IX zum Gütertarif v. 1|8. 78, giltig v. 15|2. 81 ab, enthaltend: Aufnahme der Station Königsberg (Kai-Bahnhof) für Wagenladungsgüter, Ausnahme-Tarifsätze für den Transport von Salz etc. ab Stationen der Thüringischen und Werrabahn nach den Stationen Charlottenbrunn, Glatz, Königswalde, Mittelsteine, Neurode und Wüstegiersdorf der Niederschlesisch-Märkischen Bahn und ermässigte Ausnahme-Tarifsätze für den Transport von Salz etc. nach den Stationen Habelschwerdt und Mittelwalde der Oberschlesischen Bahn und Druckfehlerberichtigungen. (Thüring.)

Rechtsrheinisch-Bayerischer Güterverkehr. IV. Nachtrag v. 1|2. 81 zu den Specialbestimmungen und Tarifen v. 1|2. 79 enthaltend A. Aenderung in der Zusatzbestimmung zu § 47 des Betriebsreglements. B. Aenderungen bezw. Berichtigungen und Ergänzungen der Allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterclassification. C. und D. Entfernungen und Tarifsätze der neu aufgenommenen Stationen Detmold und Salzuflen der Köln-Mindener Eisenbahn. E. Uebertragung der für die Station Siegen der Köln-Mindener Bahn bestehenden Frachtsätze auf die gleichnamige Station der Bergisch-Märkischen Bahn. F. Berichtigungen. 0,15 *M* (Köln-Minden.)

Rheinisch-Westfälisch-Sächsischer Verkehr.

Nachtrag I v. 15|2. 81 zum Tarife für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren vom 1/7. 80 enthaltend: 1. Aenderung der Firma der Aachener Industriebahn. 2. Aenderung des Titelblattes. 3. Abgeänderte Frachtsätze für den Verkehr mit Reichenberg und Zittau. 4. Aufnahme der Stationen Bentheim und Schüttorf der Niederländischen Staatsbahnen. (Sächs. Staatsb.)

Rumänisch-Galizisch-Deutscher Verbandgütertarif v. 1|1. 80. Nachtrag II zu Heft I v. 1|2. 81 enthaltend: 1. Aufnahme der Station Bauerwitz O. S. E. 2. Ausnahmetarife für die zur Stückgutclasse I gehörigen Güter, sowie für Wolle. 3. Druckfehlerberichtigungen. (Oberschl.)

Rumänisch-Galizisch-Deutscher Verbandgüterverkehr.

Nachtrag II zum Theile I des Tarifes v. 1|1. 80 enthält: Abänderungen und Ergänzungen der Tarifvorschriften und Classification, giltig v. 1|1. 81. (G C. L. E.)

Rumänisch-Galizisch-Deutscher Verbandgüterverkehr.

Nachtrag II zum Tarifheft 4 v. 1/1. 80 enthält: Aenderungen und Berichtigungen, dann neue Ausnahme für Güter der Stückgutclasse I und Wolle in Wagenladungen, giltig v. 1|1. 81. (G. C. L. E.)

Rumänisch-Galizisch-Deutscher Getreideverkehr.

Kundmachung betreffend Einreihung des Artikels Kleie unter die sub a) genannten Artikel des Ausnahmetarifes. (Galiz. C. L E.)

Rumänisch-Galizisch-Deutscher Verbandgüterverkehr.

Nachtrag II zu Theil II, Heft I — Ausnahmetarif für Stückgüter und Wolle — giltig v. 1/2. 81. (G. C. L. E.)

Russisch-Schweizerisch-Französischer Güterverkehr.

Nachtrag II zum Reglement und Tarife vom 1/9. 79 enthält die Bestimmung, dass die Wagenladungssätze auf Getreide nicht Anwendung finden.

Nachtrag III zu demselben Tarife enthält die Neuaufnahme der Moskau-Brester Bahn.

Nachtrag I zum Eisenübernahmetarif vom 1/1. 80 enthält Aufnahme weiterer Artikel — sämmtliche Nachträge giltig vom 1/1. 81. (Galiz. K.-L. E.)

Saarbrücken-Sächsischer Güterverkehr.

Tarif für den Güterverkehr zwischen Stationen der Saarbrücker und Rhein-Nahebahn einerseits und Stationen der Sächsischen Staatsbahnen andererseits v. 1/2. 81. (Sächs. Staatsb.)

Anmerkung. Hierdurch wird der Saarbrücken-Sächsische Gütertarif v. 15/4. 80 aufgehoben.

Sächsisch-Thüringischer Eisenbahnverband.

Nachtrag VII zum Gütertarife v. 16/3. 80, giltig v. 15/2. 81 ab, enthaltend Frachtsätze für die Station Borsdorf der Königlich Sächsischen Staatsbahn, sowie für den Verkehr zwischen Halle, Station der Thüringischen Bahn einerseits und Voitersreuth, Station der Königlich Sächsischen Staatsbahnen andererseits. Ausnahmetarifsätze für den Transport von Spiritus (Ausnahmetarif 5) und Berichtigungen.

Hierzu wurden die Dienstbefehle No. 12 — 14 herausgegeben. (Thüring. E.)

Schlesisch-Sächsischer Verband. Nachtrag XI, gültig vom 1/2. 81 ab, enthaltend Tariftabellen für Station Uckro-Luckau der Berlin-Dresdener Eisenbahn; Aufnahme der Station Cottbus der Berlin-Görlitzer Eisenbahn in den Verband und Druckfehlerberichtigungen. (Kgl. Eisenb.-Dir. Berlin.)

Schlesisch-Südwestdeutscher Verband. Neuer Tarif v. 1/2. 81 giltig unter Aufhebung des bisherigen. Soweit Tariferhöhungen eintreten, kommen dieselben bis auf Weiteres nicht zur Anwendung. Bis auf Weiteres treten auch die im neuen Tarif vorgesehenen Ausnahmetarife nicht in Kraft. (Breslau-Freiburg.)

Schleswig-Holsteinischer Eisenbahnverband.

Nachtrag XIV zum Tarif v. 1/1. 78 (gültig v. 1/2. 81) enthaltend: Ermässigung der Sätze des Ausnahmetarifs I im Nachtrag III v. 15/11. 78.

Nachtrag XV zum Tarif v. 1/1. 78 (gültig v. 1/2. 81) enthaltend: Ausnahmetarif für Rohzucker. (Altona-Kiel.)

Stettin-Südwestdeutscher Verband. Nachtrag I v. 1/2. 81. Enthält anderweite Sätze für den gesammten Verkehr. Soweit Frachterhöhungen vorliegen, bleiben die bisherigen Sätze bis auf Weiteres in Geltung. Ebenso treten die Ausnahmetarife bis auf Weiteres nicht in Kraft. (Breslau-Freiburg.)

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Verbands-Gütertarif v. 1/3. 78.

Es wurde neu eingeführt zu

II. Besondere Bestimmungen.

F. Tariftabellen.

das 10. Heft, betreffend Verkehr zwischen den Stationen der Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen einer- und der Main-Neckarbahn andererseits, giltig v. 1/12. 80 unter Aufhebung des Tarifhefts 10 v. 1/3. 78. (Main-Neckarb.)

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Nachtrag X zum Heft III (10 ₰) mit veränderten Frachtsätzen für Frankfurt a/M. und Hanau und Nachtrag VII zu Heft V (gratis) mit veränderten Frachtsätzen für Frankfurt a/M. und Berichtigungen am 1/1. 81 eingeführt. Anhang zum Tarifheft 6 und 8 mit Frachtsätzen zwischen Badischen und Elsass-Lothringisch-Luxemburgischen, sowie Pfälzischen Stationen bei Unterbrechung des Verkehrs über die Schiffbrücken bei Speyer und Maxau ab 1/1. 81 giltig. (Els.-L.)

Südwestdeutscher Tarif.

Anhang zu den Entfernungs- und Stationstarifs-Tabellen der Hefte 6 und 8 (Verkehr Baden-Elsass und Baden-Pfalz) des Südwestdeutschen Verbandsgütertarifs v. 1/3. 78.

Enthaltend: die Entfernungszahlen und Instradirungsrouten für den tarifmässig via Speyer und Maxau gehenden Verkehr bei Abführung der Schiffbrücken bei Speyer und Maxau. (Bad. B.)

Thüringisch-Sächsisch-Ungarischer Verband.

Nachtrag III v. 1. bez. 15/2. 81 zu Theil II des Gütertarifs v. 1/1. 80 enthaltend: A. Aufhebung verschiedener Frachtsätze. B. Aufnahme der Station Czegled (Ungar. Staatsb.). C. Aufnahme der Station Leipzig (H. S. G. B.) in den Ausnahmetarif 8.

Nachtrag II v. 1. bez. 15/2. 81 zu Theil III desselben Gütertarifs enthaltend: A. Aufhebung verschiedener Frachtsätze. B. Aufnahme der Station Czegled der Ungarischen Staatsbahn.

Nachtrag II v. 1. bez. 15/2. 81 zu Theil IV desselben Gütertarifs enthaltend: A. Aufnahme von Czegled (Ungar. Staatsbahn) in den Ausnahmetarif 7. B. Aufhebung von Frachtsätzen für Leipzig (Thür. B.) sowie für Warnsdorf und Reichenberg (S. Stsb.) in den Ausnahmetarif 6 bez. 7. (Sächs. Staatsb.)

Verband Thüringischer Eisenbahnen.

Nachtrag XII zum Gütertarif v. 1/9. 78 (Band I), giltig v. 5/2. bezw. 15/3. 81 ab, enthaltend Einbeziehung der Stationen Ruhla und Thal der Ruhlaer Eisenbahn und Aufhebung der Tarifsätze für Wutha transito, ermässigte Frachtsätze für Leipzig-Teichwolframsdorf und Druckfehlerberichtigungen. Ausserdem wurden im Monat Februar die Dienstbefehle No. 97—101 ausgegeben. (Thüring. E.)

Westdeutscher Verband.

Nachtrag I v. 5/2. 81 zum Tarife für Leichen, Fahrzeuge und lebende Thiere v. 1/12. 80.

Ergänzungen und Berichtigungen. (Hannov.)

West- und Nordwestdeutscher Verband.

Nachtrag 18 vom 15/2. 81 zum Seehafen-Ausnahmetarif vom 1/6. 79. Aufnahme der Badischen Station Leopoldshöhe und der Elsass-Lothringischen Station Wanzenau in den Seehafen-Ausnahmetarif.

Ergänzungsblatt	zum Tarifheft	Ergänzungsblatt	zum Tarifheft
4	10	4	16

vom 1/2. 81.

Aufhebung von Frachtsätzen.

Ergänzungsblatt	zum Tarifheft	Ergänzungsblatt	zum Tarifheft
8	45	11	93
19	46	12	127
13	47	12	129
19	48	11	131
13	49	12	133
8	50	10	155
10	63	10	164
10	73	5	191
11	83	5	203

vom 1/2. 81.

Tarifsätze für die Badischen Stationen Leopoldshöhe und Rastatt.

Ergänzungsblatt	zum Tarifheft	Ergänzungsblatt	zum Tarifheft
7	52	7	128
7	54	7	130

vom 15/2. 81.

Tarifsätze für die Württembergische Station Zuffenhausen.

Ergänzungsblatt	zum Tarifheft	Ergänzungsblatt	zum Tarifheft
13	41	8	102
8	42	8	110
12	43	8	118
7	44	8	126
5	62	5	154
7	72	7	163
7	82	5	109
8	92	8	202

vom 15/2. 81.

Tarifsätze für die Elsass-Lothringische Station Bannstein.

Ergänzungsblatt	zum Tarifheft	Ergänzungsblatt	zum Tarifheft
8	37	8	39

vom 25/2. 81.

Anderweite Ausnahmesätze für Roheisen und Erze zwischen Winnweiler einerseits, Giessen und Lollar andererseits.

Ergänzungsblatt	zum Tarifheft	Ergänzungsblatt	zum Tarifheft
8	101	8	109

vom 25/2. 81.

Frachtsätze des Specialtarifs III zwischen Hamburg und Kusel. (Hannov.)

III. A. 1.

Breslau-Schweidnitz-Freiburger ued Stationen der Rechte Oderufereisenbahn. Tarif vom 1/10. 77. XI. Nachtrag vom 1/2. 81. (R. O. U. E.)

Ostbahn und B. F. E. Tarif vom 1/8. 78. Neue Frachtsätze des Specialtarifs III für Rüdersdorf, giltig ab 15/2. 81. (B. Fr.)

III. A. 3.

Saarbrücker und Rhein-Nahebahn, Nassauische Bahnen, Hessische Ludwigsbahn, Pfälzische Bahnen, Main-Neckarbahn einerseits und Bodenseeuferstationen Romanshorn, Rorschach, Bregenz und Lindau andererseits. Nachtrag I zum Tarif vom 1/10. 79. Enthaltend veränderte Frachtsätze für die Pfälzische Station St. Ingbert. Giltig vom 1/1. 81. Gratis. (Bad. B.)

III. D.

Prinz Heinrichbahn und Belgische Stationen. Tarif am 1/1. 81 eingeführt. 80 ₰. (Els.-Lothr.)

IV.

Baumwolle. Ausnahmetarif des Südwestdeutschen Verkehrs für die Beförderung ab Havre stammender roher Baumwolle ab Amanweiler Grenze nach Südbadischen Stationen. Giltig vom 20/2. 81 unter Aufhebung des Ausnahmetarifs vom 10/12. 80. Gratis. (Bad. B.)

Cement. Am 15/2. 81 erfolgte die Hinausgabe des Ausnahmetarifes No. 5 im Bayerisch-Oesterreichisch-Ungarischen Verkehr (Theil II, Tarifheft No. 1) für den Transport von Cement ab Stationen der Bayerischen Staatseisenbahnen nach Stationen der Kaiserin Elisabethbahn, sowie nach Scheerding, Station der Kronprinz Rudolfbahn. (Kr. R. E.)

Flachs etc. Ausnahmetarif für die Beförderung von Flachs, Flachsheede etc. ab Insterburg transito vom 15/11. 80. Nachtrag 2 giltig vom 10/2. 81 enthaltend directe Frachtsätze für Flachstransporte, welche von den Russischen Stationen Moskau, Smolensk und Wjasma herrühren, von Thorn nach Waldenburg, Station der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn. (Ostbahn.)

Frisches Fleisch und frische Butter. Taxe Cham - Paris 202,40 Frcs. pro t am 7/1. 81 eingeführt. (Els.-Lothr.)

Getreide. Tarif zwischen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der Oesterreichischen Nordwest- und Staatsbahn und Süddeutschen Bahnen. 10/1. 81. 20 ₰. (Els.-Lothr.)

Getreide. Nachtrag II zum Specialtarife für Getreide zum Galiz.-Oesterr.-Böhm. Gemeinschaftsverkehr vom 10|10. 79.

Derselbe enthält neue theilweise geänderte Frachtsätze, Aufnahme neuer Bestimmungen für die Reexpedition in Bubna, Eliminirung der Frachtsätze für den Verkehr von Graniça nach Böhmischen Stationen, ferner Berichtigungen zum Haupttarife.

2. Ausnahmetarif für den Getreidetransport im Mähr.-Süddeutschen Verkehre v. 10|1. 81.

Derselbe enthält directe Frachtsätze zwischen Stationen der Kaiser Ferdinands- und Mähr.-Schles. Nordbahn, Oest. Nordwestbahn und Staatsbahn einerseits und Stationen der Süddeutschen Eisenbahnen andererseits. (Kaiser Ferd. Nordb.)

Getreide. Tarif für directe Sendungen zwischen einzelnen Otationen der Libau-Romnyer Eisenbahn und Stationen der Kgl. Wstbahn, sowie Station Pillau der Ostpreussischen Südbahn wie Sieballen etc. für Getreide etc.

Nachtrag I giltig v. 1/2. 81 n. St. enthaltend Frachtsätze in reiner Rubelwährung für Getreide etc. im Verkehr zwischen Königsberg i/Pr. (incl. Kaibahnhof) einerseits und den auf Seite 3 des obigen Tarifs aufgeführten Stationen Kamka bis Romny der Libau-Romnyer Eisenbahn andererseits. (Bromberg).

Holzverkehr aus Oesterreich-Ungarn nach der Schweiz und Frankreich transito Schweiz. Mit 10/3. l. J. tritt der II. Nachtrag zum Ausnahmetarif für Holz aus Oesterreich-Ungarn nach Frankreich via Schweiz v. 10/7. 80 in Kraft, welcher enthält:

1. Ausnahmetarif für Nutz- und Bauholz aller Art im Verkehre von Stationen der Salzburg-Tiroler Linie und der Braunau-Strasswalchener Bahn der Kaiserin Elisabeth Bahn nach der Schweiz und nach Frankreich.

2. Aufhebung von Frachtsätzen im Holztarife vom 10/7. 80. (Kaiserin Elisabeth B.)

Holz. Nach der Bekanntmachung v. 9|2. cr. ist für den Transport von Europäischem Holz des Specialtarifs II bei Beförderung in Quantitäten von je 10 000 kg im Verkehr zwischen Schulitz, Station des Eisenbahndirectionsbezirks Bromberg einerseits und Görlitz, Station des Eisenbahndirectionsbezirks Berlin und der Berlin-Görlitzer Bahn andererseits vom 20. Februar cr. ein directer Ausnahmefrachtsatz im Betrage von 1,19 ℳ pro 100 kg in Kraft getreten. (Bromberg.)

Holz. Ausnahmetarif für die Beförderung von Bau- und Nutzholz ab Stationen der Württembergischen Staatseisenbahnen nach Stationen der Badischen Staatseisenbahnen. Giltig v. 1|2. 81 unter Aufhebung des Tarifs vom 1|9. 79 nebst Nachtrag. Preis 20 Pf. (Bad. B.)

Kohlen etc. Ausnahmetarif für die Beförderung von Braunkohlen, Steinkohlen und Coaks von Mannheim, Heidelberg, Maxau und Kehl nach Stationen der Württembergischen Staatseisenbahnen. Gültig v. 1|1. 81 unter Aufhebung des Specialtarifs v. 15|10. 79 und des I. Nachtrages hierzu. Preis 20 Pf. (Bad. B.)

Kohlentarif Belgien-Elsass-Lothringen v. 1|2. 78. Frachtsätze für Folisolles fosse II eingeführt. 10|12. 80. (Els.-Lothr.)

Locomotiv-Transporte von Esslingen nach Basel Elsass — 10,67 ℳ pro t — am 1|1. 81 eingeführt. (Els.-Lothr.)

Rohe Steine. Specialtarif zwischen der Prinz Heinrichbahn und Holland v. 1|9. 80. Nachtrag I mit Taxen für Haag und Rotterdam (Niederländische Rheinbahn) eingeführt. 15|1. 81. (Els.-Lothr.)

Steinkohlen. Ausnahmetarif für Niederschlesische Steinkohlen nach O. S., R. O. U. E., Oe. Gn. etc. v. 15|9. 78. Die Frachtsätze für Kempen und Wilhelmsbrück sind am 20. Februar cr. ausser Kraft getreten. (Bresl.-Freib.)

Steinkohlen. Local-Ausnahmetarif der O. S. E. für Steinkohlen und Cokes v. 1|1. 75. Nachtrag giltig v. 10|2. 82, enthaltend: Anderweite Frachtsätze für den Verkehr nach den Haltestellen Ebersdorf und Rengersdorf.

Steinkohlen. Nachtrag IX z. Abthlg. A des Ausnahmetarifs v. 15|77 für die Beförderung von Steinkohlen etc. von Stationen der Bergisch-Märkischen und der Köln-Mindener Eisenbahn nach Stationen der Rheinischen Eisenbahn im Rheinischen Nachbarverkehre, gültig v. 20|2. 81, enthaltend: 1. Ergänzungen des Zechen- etc. Verzeichnisses. 2. Neue Frachtsätze für den Verkehr nach den Stationen Annen, Bodendorf, Stockum und Witten der Rheinischen Bahn, von den Bergisch-Märkischen Stationen Buer und Gladbach, sowie von Wanne K. M, nach Bochum Rh. 3. Anderweite ermässigte Frachtsätze von den Stationen Horst und Hugo der Westfälischen Bahn. 4. Tarifbestimmung. (ℳ 0,15).

Nachtrag X z. Abthlg. B des Ausnahmetarifs v. 15|7. 77 für die Beförderung von Steinkohlen etc. von Stationen der Köln-Mindener und der Rheinischen Eisenbahn nach Stationen der Bergisch-Märkischen Eisenbahn im Rheinischen Nachbarverkehr, gültig v. 20|2. 81, enthaltend: 1. Aenderungen des Zechen- etc.

Verzeichnisses im Haupttarife. 2. Anderweite zum Theil erhöhte Frachtsätze für den Verkehr von Station Dortmund D. G. E. 3. Neue Frachtsätze für den Verkehr nach den Stationen Gerlingen und Rothemühle, sowie anderweite theils ermässigte Frachtsätze nach den Stationen Attendorn, Listernohl und Olpe der Bergisch-Märkischen Eisenbahn. 4. Neue Frachtsätze für verschiedene Relationen. 5. Berichtigungen. (0,10 M)

Nachtrag X v. 20|2. 81 z. Abthlg. C. des Ausnahmetarifs v. 15|7. 77 für die Beförderung von Steinkohlen etc. von Stationen der Rheinischen und der Bergisch-Märkischen Bahn nach Stationen der Köln-Mindener Eisenbahn im Rheinischen Nachbarverkehre, enthaltend: 1. Ergänzungen des Zechen- etc. Verzeichnisses. 2. Neue Frachtsätze nach den 'Haltestellen Brachbach, Daaden, Eiserfeld, Meiderich und Niederhövels, ferner von den Stationen Buer und Gladbeck der Bergisch-Märkischen, sowie Horst und Hugo der Westfälischen Bahn. 3. Anderweite ermässigte Frachtsätze von den Stationen Bodelschwingh, Horst und Hugo der Westfälischen Bahn, sowie von Löttringhausen und Annen der Rheinischen Bahn nach verschiedenen Stationen. 4. Berichtigungen und Instradirungs-Aenderungen. (M 0,15).

Nachtrag III v. 20|2. 81 z. Ausnahmetarif (Abthlg. D) v. 1|3. 78 für die Befördesung von Steinkohlen etc., von Stationen der Köln-Mindener Bahn nach Stationen der Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn im Rheinischen Nachbarverkehre, enthaltend: 1. Aenderungen und Ergänzungen des Zechen- etc. Verzeichnisses. 2. Neue Frachtsätze von den Stationen Annen, Bochum, Hörde, Langendreer und Löttringhausen der Rheinischen Bahn. 3. Berichtigung. (M 0,05). (Köln-Minden).

4. Verkehrs-Störungen etc.

Erste Ungarisch-Galizische Eisenbahn. Die am 10. März 1881 eingetretene Verkehrsunterbrechung zwischen der Station Bánócz und Terebes wurde am 15. März behoben.

Von diesem Tage an verkehren daher alle fahrplanmässigen Züge regelmässig. Die Direction.

Alföld-Fiumaner Eisenbahn. In Folge Ueberschwemmung zwischen Békés Csaba und Gyula wurde der Gesammtverkehr auf dieser Strecke am 14. d. M. Abends eingestellt.

Verkehrsstörung dürfte voraussichtlich nur einige Tage andauern.

Böhmische Nordbahn. Die seit dem 11. März l. J. bestandene Verkehrsstörung in Folge Hochwassers hat bis incl. 15. d. M. angedauert.

Rheinische Bahn. In Folge Hochwassers hat der Traject-Betrieb zu Griethausen und zwar vom 12. bis 16. März eingestellt werden müssen, was hiermit zur Kenntniss gebracht wird.

Köln-Mindener Eisenbahn. In Folge mehrerer Deichbrüche am linken Ufer der Weser zwischen Hoya und Dreye ist die Venlo-Hamburger Bahn bei Kirchweyhe und damit der Verkehr nach und von Bremen und Hamburg unterbrochen und wird nach dem Umfange der Deichbrüche die Unterbrechung voraussichtlich mehrere Wochen dauern.

Während dieser Zeit fallen die Schnell- und Courierzüge 137 und 147, bezw. 132 und 148 zwischen den Stationen Osnabrück und Bremen, sowie sämmtliche Personenzüge zwischen Kirchweyhe und Bremen aus.

Güter nach Bremen, Hamburg und darüber hinaus, sowie in umgekehrter Richtung, soweit sie tarifmässig über die unterbrochene Strecke zu leiten sind, werden nur dann zur Beförderung angenommen, wenn die Frachtbriefe den Weg über Quakenbrück oder Wunstorf vorschreiben. An Stelle der directen Tarife kommen alsdann die Umkartirungsfrachten zur Anwendung.

Ausgenommen hiervon bleiben Kohlensendungen nach Bremen, Hamburg und darüber hinaus, sowie die zum Seehafen-Ausnahmetarif vom 1. März 1880 nebst Nachträgen und dem Ausnahmetarif des Rheinisch-Niederdeutschen Verbandes vom 20. October 1880 nebst Nachtrag I abzufertigenden Güter, welche ohne Frachterhöhung über andere Routen gefahren werden. Köln, den 14. März 1881. Königliche Direction. (741)

Köln-Mindener Eisenbahn. Unter Abänderung unserer Bekanntmachung vom 14. d. M. bringen wir zur öffentlichen Kenntniss, dass vom 18. d. M. ab bis auf Weiteres während der Dauer der Unterbrechung des Betriebes der Venlo-Hamburger Bahn bei Kirchweyhe

sämmtliche Güter, welche tarifmässig über die unterbrochene Strecke zu leiten sind, ohne Frachterhöhung über Minden befördert werden,

wenn die Frachtbriefe entgegenstehende Routenvorschriften nicht enthalten. Zur Vermeidung von Frachtvertheuerungen wird empfohlen, von Routenvorschriften überhaupt abzusehen. Köln, 17. März 1881. Königliche Direction. (765)

5. Zinscoupon-Einlösung.

Berlin-Stettiner Eisenbahn. Die Einlösung der am 1. April cr. fällig werdenden Zinscoupons zu den Berlin-Stettiner Eisenbahn-Prioritätsobligationen II., III. und IV. Emission erfolgt vom gedachten Zeitpunkt ab ausser bei der Eisenbahnbetriebscasse in Stettin, Karlstrasse No. 1, nur bei der Eisenbahnhauptcasse in Berlin, Leipziger Platz No. 16/17, während die diesseitige Stationscasse in Berlin als Einlösungsstelle eingeht.

Ebenso werden als Einlösungsstellen für die noch nicht zur Zahlung präsentirten gekündigten Berlin-Stettiner Eisenbahn-Prioritätsobligationen der I., IV., V. und VII. Emission vom 1. April cr. ab nur die Eisenbahnhauptcasse in Berlin und die Eisenbahnbetriebscasse in Stettin fungiren. Stettin, den 4. März 1881. Königliche Direction. (677 J)

6. Auszahlungen.

K. K. priv. Kronprinz Rudolfbahn. Der Verwaltungsrath beehrt sich zur Kenntniss zu bringen, dass die am 1. April 1881 fälligen Coupons der gesellschaftlichen Silberprioritätsobligationen, sowie die an diesem Tage fälligen verlosten Silberprioritätsobligationen vom Fälligkeitstermine an in Wien bei der Hauptcassa der K. K. Betriebsverwaltung der Kronprinz Rudolfbahn mit 7 fl. 50 kr. Oe. W. Silber beziehungsweise mit 300 fl. Oe. W. Silber eingelöst werden.

Die zur arithmetischen Aufzeichnung der einzulösenden Coupons und verlosten Prioritäten erforderlichen Consignationen oder die benöthigten Begleitscheine werden bei der Liquidatur, I. Renngasse No. 5, ausgefolgt. Wien, im März 1881. Der Verwaltungsrath. (Nachdruck wird nicht honorirt.) (761)

7. Submissionen.

Berlin-Stettiner Eisenbahn. Auctions-Anzeige. Am 24. März cr., Vormittags von 9½ Uhr ab sollen auf dem Bahnhofe zu Eberswalde gegen sofortige Baarzahlung an den Meistbietenden öffentlich verkauft werden:

Siederohre, Nutzeisen, Schmelzeisen, verbranntes und unverbranntes Gusseisen, eiserne u. stählerne Radreifen, Drehspähne, Scheibenräder, Kupfer, Rothguss und andere diverse unbrauchbare Materialien und Gegenstände.

Die Verkaufsbedingungen nebst specieller Uebersicht der zum Verkauf kommenden Gegenstände sind im Termine und vorher auf portofreie Anfragen gegen Erstattung der Copialien mit 10 ₰ von der Registratur unseres Central-Büreaus hierselbst zu erfahren resp. zu erhalten. Ein Exemplar derselben liegt

in der Redaction des Deutschen Submissions-Anzeigers,
im Bureau des Berliner Baumarkts und
in der Börsen-Registratur zu Berlin

zur unentgeltlichen Einsichtnahme aus. Stettin, den 8. März 1881. Königliche Direction. (727 J)

Berlin-Stettiner Eisenbahn. Auctions-Anzeige. Am 28. März cr., Vormittags von 9 Uhr ab sollen auf dem Stettiner Bahnhofe zu Berlin gegen sofortige Baarzahlung an den Meistbietenden öffentlich verkauft werden:

unbrauchbare eiserne und stählerne Bahnschienen, Hartguss- und Schienen-Herzstücke, Schmiede- und Schmelzeisen, unverbranntes und verbranntes Gusseisen, Gussstahl und diverse andere unbrauchbare Materialien und Gegenstände.

Die Verkaufs-Bedingungen nebst specieller Uebersicht der zum Verkauf kommenden Gegenstände sind im Termine und vorher auf portofreie Anfragen gegen Erstattung der Copialien mit 10 ₰ von der Registratur unseres Central-Büreaus hierselbst zu erfahren resp. zu erhalten. Ein Exemplar derselben liegt

in der Redaction des Deutschen Submissions-Anzeigers,
im Büreau des Berliner Baumarkts und
in der Börsen-Registratur in Berlin

zur unentgeltlichen Einsichtnahme aus. Stettin, den 10. März 1881. Königliche Direction. (726 J)

Berlin-Stettiner Eisenbahn. Auctions-Anzeige. Am 30. März cr., Vormittags von 9 Uhr ab sollen auf dem Bahnhofe zu Stargard i/P. gegen sofortige Baarzahlung an den Meistbietenden öffentlich verkauft werden:

unbrauchbare eis. Achsen mit Rädern, eis. u. stähl. Radreifen, Gussstahl-Scheibenräder, Schmelzeisen, Gusseisen, Stahlbrocken, Drehspähne, Siederohre, Rothgussspähne, Kupfer, Zink, Makulatur u. diverse andere unbrauchbare u. brauchbare Materialien u. Gegenstände.

Die Verkaufs-Bedingungen nebst specieller Uebersicht der zum Verkauf kommenden Gegenstände sind im Termine und vorher auf portofreie Anfragen gegen Erstattung der Copialien mit 10 ₰ von der Registratur unseres Central-Büreaus hierselbst zu erfahren resp. zu erhalten. Ein Exemplar derselben liegt in der Redaction

des Deutschen Submissions-Anzeigers,
im Büreau des Berliner Baumarkts und
in der Börsen-Registratur in Berlin

zur unentgeltlichen Einsichtnahme aus. Stettin, den 10. März 1881. Königliche Direction. (755 J)

K. K. Betriebs-Verwaltung der Kronprinz Rudolf-Bahn. Lieferungs-Ausschreibung. Auf die Lieferung des Jahresbedarfes, d. i. vom 1. April 1881 bis incl. 31. März 1882 von beiläufig:

1 700 Meter-Ctr. weicher Holzkohle,
350 „ „ harter „
4 200 „ „ Schmiedesteinkohle und
610 „ „ Coaks

werden vorschriftsmässig gestempelte, versiegelte und mit der Aufschrift „Offerte auf Holzkohle, Schmiedesteinkohle oder Coaks" versehene Offerten bis längstens 24. März 1881 im Einreichungsprotocolle der K. K. Betriebs-Verwaltung, I., Renngasse 5, angenommen.

Jeder Offerent ist gehalten, 5 pCt. des Gesammtwerthes der offerirten Lieferung in Baarem oder in solchen Effecten, welche von der priv. Oesterr.-Ungar. Bank zur Belehnung zugelassen werden, als Vadium (Angeld) bei der Hauptcasse in Wien zu

erlegen und der Offerte die eigenhändig unterschriebenen allgemeinen und speciellen Lieferbedingnisse, welche im Büreau für Materialwesen, ebenfalls Renngasse 5, gegen Vergütung der Selbstkosten zu erhalten sind, beizuschliessen.

Die K. K. Betriebs-Verwaltung behält sich die Entscheidung zwischen den betreffenden Offerenten vor, und wird jede Offerte, welche den genannten Bedingungen nicht entspricht, unberücksichtigt lassen. Wien, im März 1881. Der K. K. Betriebs-Verwalter. (Nachdruck wird nicht honorirt.) (762)

Weimar-Geraer Eisenbahn. Wir bitten um Offerten auf Lieferung einer Centesimalwage von 400 Centner Tragfähigkeit und Preisstellung incl. Montage franco Bahnhof Mellingen, Roda oder Kraftsdorf. Weimar, 16. März 1881. Die Direction. (750)

Thüringische Eisenbahn. Wir beabsichtigen die in unsern Werkstätten zu Erfurt und Gotha vorhandenen Altmaterialien als: Schmelzeisen, Bleche, Drehspähne, eiserne Siederohre, Radgestelle, Achswellen, Radreifen, Federstahlbruch, rothmetallene und messingene Maschinentheile, Feuerbuchsenkupfer, Kupferniederschlag, Zink-Elemente, Zinkblech, Roststäbe, Schienenstücke etc. im Submissionswege zu verkaufen und ersuchen Reflectanten, bezügliche Offerten bis zum 28. März cr., Vormittag 11½ Uhr an unsere Central-Materialien-Controle hier einzureichen.

Die Verkaufsbedingungen nebst speciellem Verzeichniss der zum Verkauf gestellten Materialien können bei genannter Dienststelle eingesehen, resp. von derselben gegen Erstattung von 50 ₰ Copialien bezogen werden. Erfurt, den 12. März 1881. Die Direction. (740)

Bergisch-Märkische Eisenbahn. Es soll die Anfertigung und Lieferung von

1. zwölf Stück Lastzug-Locomotiven (normale) mit Tender,
2. vier Stück Personenzug-Locomotiven ohne Tender,
2. vier Stück Tender-Locomotiven für Personenzüge

nebst den dazu erforderlichen Reservestücken im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die massgebenden Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen zur Einsicht auf dem maschinentechnischen Büreau hierselbst offen und können auch gegen Erstattung der Druckkosten ad 6 ℳ von dem Canzlei-Vorsteher Peltz hierselbst bezogen werden.

Offerten ersuchen wir bis spätestens **Sonnabend, den 26. d. Mts., Vormittags 11 Uhr,** mit der Aufschrift:
„Offerte zur Lieferung von Locomotiven" frankirt und versiegelt an das diesseitige maschinentechnische Büreau hier einzureichen, woselbst deren Eröffnung in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Submittenten erfolgen wird. Elberfeld, 10. März 1881. Königl. Eisenbahn-Direction. (693)

Posen-Creuzburger Eisenbahn-Gesellschaft. Es soll die Lieferung des Bedarfs an ca. 300 000 kg 13 cm hohe Bessemer Stahlschienen im Wege der Submission vergeben werden. Offerten sind portofrei und versiegelt mit der Aufschrift: „Submission auf Lieferung von Stahlschienen für die Posen-Creuzburger Eisenbahn" bis zum Submissionstermin
Montag, den 28. März cr., Vorm. 11 Uhr an unser Maschinenamt hier St. Martin 21 einzureichen, wo auch die Bedingungen und Zeichnung zur Einsicht ausliegen. Die Letzteren können auch gegen portofreie Einsendung von 75 ₰ von unserm Secretariat bezogen werden. Posen, den 10. März 1881. Die Direction. (698)





F. C. GLASER,

Ingenieur — Königl. Kommissions-Rath, Mitgl. des Vereins Deutscher Patentanwalte, Herausgeber von „Glaser's Annalen für Gewerbe u. Bauwesen“ Berlin SW., Lindenstrasse No. 80.

Bureau für Nachsuchung, Aufrecht-Erhaltung und Verwerthung von

Erfindungs-Patenten

im In- und Auslande.

Referenzen:

„Bochumer Verein für Bergbau und Gussstahlfabrikation“ zu Bochum in Westfalen.
„A. Borsig“, Maschinenfabrik, Eisengiesserei zu Berlin.
General-Direction der „Vereinigten Königs- und Laurahütte“, Berlin.
Actien-Gesellschaft, Bergwerks-Verein „Friedrich-Wilhelmshütte“ zu Mülheim a. d. Ruhr.

Um den Industriellen Gelegenheit zum Einspruch gegen etwaige Patent-Ertheilung zu geben, übernimmt unter mässiger Kostenberechnung das Bureau Einsichtnahme und Auskunftertheilung über die zur Veröffentlichung gelangten Patent-Anmeldungen unter Anfertigung von Auszügen aus den Beschreibungen und Skizzen aus den Zeichnungen derselben.

Kostenanschläge und Prospecte auf Verlangen gratis und franco.

Technikum Hildburghausen.

Staatl. beauf's. Maschinen- u. Mühlenbau-Baugewerk- u. Wegebau-Schule. Staatl anerk. Techniker- resp. Meister-Prüfung. Sem.-Anf. 1. Mai u. 1. Nov. Vorunterr. kann ev. v. Lehrern am Heimathsorte erth. werden. Staatl. genehm. Progr. gr. d. Rathke, Dir.

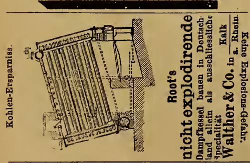
GANZ & Comp.

Eisengiesserei u. Maschinen-Fabriks-Actien-Gesellschaft

in Ofen und Ratibor.

Hartguss-Räder und Herzstücke, Eisenbahn-Oberbau- und Hochbau-Eisenbestandtheile, mechanische Ausrüstungen, Rohguss und Maschinenarbeiten, **Walzenstühle** und Mühlenbestandtheile.

Zuverlässige Bau- u. Maschinenbau-Zeichner, Polire, Bauaufseher, Werkmeister u. geschulte Maler-gehülfen empfiehlt die Direction der **Technischen Fachschulen** zu **Buxtehude** b. Hamburg.



Für Bahnmeister und Bauaufseher:

Durch alle Buchhandlungen zu beziehen:

Handbuch des Eisenbahn-Bauwesens

für Bauaufseher und Bahnmeister.

Von

A. J. Susemihl,

Eisenbahn-Baumeister und Vorsteher der Bauinspection der Hinterpommerschen Bahn zu Stargard.

Zweite, völlig umgearbeitete Auflage. Mit zahlreichen Holzschn. u. 10 lithogr. Tafeln.

Preis: ℳ 3,60; solid gebunden ℳ 4,–

Von zahlreichen höheren Dienststellen zur Vorbereitung auf das Bahnmeister-Examen empfohlen.

Gegen Einsendung des Betrags auch Franco-Zusendung durch die unterzeichnete Verlagsbuchhandlung. **J. F. Bergmann,** Verlagsbuchh., **Wiesbaden.**

Geschwindigkeitsmesser Pat. Klose
Schienenprofil-Apparate Pat. Hattemer & Schubert
liefert **Wilh. Horn, Berlin S.,**
Telegraphen-Bau-Anstalt.

Wasserdichte leinene Plane

empfiehlt **A. Baswitz** in **Berlin C.,** Neue Friedrichstr. 37.

Gehärtetes Tafelglas

Presshartglas,

sehr empfehlenswerth durch bedeutende Widerstandsfähigkeit gegen Stoss, Druck, Wurf und Temperaturdifferenzen zu

Bedachungen, Locomotiv- und Wagenfenstern, Signal- und Laternenscheiben,

auch mit transparenten Stationsnamen und anderen Bezeichnungen versehen sowie

gebogene Scheiben jeder Art für Reflecteurs etc.

liefert billigst
Dresden, Freibergerstrasse 43.

Dresdner Glasfabrik
Friedr. Siemens.

UNION

Actien-Gesellschaft für Bergbau, Eisen- und Stahlindustrie zu Dortmund

liefert:

Kohlen und **Coaks. Erze.**
Puddelroheisen, Bessemerroheisen, Giessereiroheisen,
Eisenbahnschienen und **Pferdebahnschienen** aus Bessemerstahl,
Laschen aus Schweisseisen, Flusseisen und Bessemerstahl.
Unterlagsplatten für Schienen aus Schweiss- und Flusseisen.
Lang- und **Querschwellen** aus Schweiss- u. Flusseisen.
Kleineisenzeug zum eisernen Bahnoberban.
Bandagen aus Bessemer- und Martinstahl.
Achsen aus Bessemer-, Martinstahl und Flusseisen.
Radsätze für Waggons, Tender und Locomotiven.
Grubenschienen aus Eisen und Stahl.
Grubenschwellen aus Schweiss- und Flusseisen.
Grubenwagen-Räder und complete Sätze etc. aus Temperstahl.
Fliegende Geleise, Schachtgestänge, Schachtringe, eiserne **Streckenbögen.**
Brücken, Dächer, Drehscheiben, Eisen-Constructionen, Weichen, Kreuzungen.
Giesserei-Producte jeder Art. **Potterieguss.**
Geschosse.

Schmiedestücke.
Geschmiedete Karren- und **Wagenachsen** aus Eisen und Stahl nach Profilbuch und in jedem vorgeschriebenen Facon.
Stabeisen: Rund, Vierkant, Flach, auch in Flusseisen, Bessemerstahl, Feinkorn, Puddelstahl, Hufstab-Mutter-Felgen- Reifen- Roststab-Eisen.
Geschmiedetes Eisen.
Universaleisen.
Profilirtes Eisen aller Art als:
Winkeleisen, T Eisen, I Trägereisen, ⊓ Eisen, Fenstereisen u. s. w. — nach Profilbuch.
Kesselbleche in Prima, Feinkorn- Holzkohlen- Lowmoor- Flusseisen- Martinstahl- Bessemerstahl-Qualität.
Reservoirbleche.
Sturz- und **Feinbleche.**
Walzdraht in Eisen, Flusseisen, Martinstahl und Bessemerstahl.

H. S. HERMANN. BUCHDRUCKEREI. LITHOGRAPHISCHE ANSTALT & STEINDRUCKEREI. VERLAGS-BUCHHANDLUNG. PHOTOLITHOGRAPHIE & LICHTDRUCK-ANSTALT. BUCHBINDEREI. BERLIN SW., BEUTH-STRASSE 8.

Die im Jahre 1837 begründete Anstalt, welche vorzüglich für Druck von Formularen, Tarifen, Billets sowie von Steindruck-Arbeiten, wie Bau- und Situations-Plänen eingerichtet ist, empfiehlt sich den geehrten Bahn-Verwaltungen zur Lieferung des Drucksachen-Bedarfs bei schleuniger Herstellung zu billigsten Preisen.

Annahme der Privat-Anzeigen für diese Zeitung, welche für Fabrikanten und Lieferanten von Eisenbahn-Bedarf ein geeignetes Insertions-Mittel bietet.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin SW. (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 23. 1881.

Die Zeitung erscheint Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction: Dr. jur. W. Koch, Berlin SW., Kleinbeerenstr. 3.
Commissionär für den Buchhandel: Adolph Refelshöfer, Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Zeitung des Vereins



Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuth-Strasse 8, einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3000 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Einundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 25. März 1881.

Ueber Normativbedingungen für Secundärbahnen.

Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten hat den Verein für Localbahnen zu einer Aeusserung darüber aufgefordert, welche der Normalconcessionsbedingungen derselbe für die Zukunft abgeändert zu sehen wünscht. Der Vereinsvorstand hat eine gutachtliche Aeusserung entworfen und dieselbe den Vereinsmitgliedern zur Kenntnissnahme übersandt.

In Nachstehendem soll nun der Versuch gemacht werden, diejenigen Gegenstände zu bezeichnen, an deren Feststellung durch den Staat der letztere ein besonderes Interesse haben kann.

Zunächst wird man zugeben müssen, dass der Staat überall da sein Aufsichtsrecht geltend zu machen hat, wo entweder die Betriebssicherheit oder die Verletzungen von Rechten Dritter oder beide zusammen in Frage kommen. Alles andere wird der freien Entwickelung überlassen werden können.

Von diesem Gesichtspunkte aus hat die Aufsichtsbehörde festzusetzen zunächst die Linienführung der Bahn (Cap. VIII der Normalconcession).

Jede Bahn ist ein öffentliches Verkehrsmittel, welches Jedem, der es benutzen will, unter bestimmten Bedingungen zur Verfügung steht. Der Staat hat daher die Anlage von Haltestellen hinsichtlich ihrer Zahl zu bestimmen, jedoch nur dann, wenn er seitens der Interessenten um Entscheidung angerufen wird. Ist letzteres nicht der Fall, so ist anzunehmen, dass ein Bedürfniss dieser oder jener Haltestellen nicht vorliegt und kann abgewartet werden, ob noch weitere Anlagen demnächst zu schaffen sein werden oder nicht. Da nun aber der Fall gedacht werden kann, dass das Bedürfniss nach der Einschaltung einer neuen Haltestelle erst durch die Bahn hervorgerufen werde, und da diese Einschiebung nach der Betriebseröffnung mehr Kosten als bei Gelegenheit des Neubaues erfordert, so ist die Ertheilung des Auftrags hierzu an die Gesellschaft von der Zahlung bestimmter Zuschüsse durch die Interessenten abhängig zu machen.

Am geeignetsten scheint es, die Feststellung des Zuschusses derart vorzunehmen, dass entweder ein bestimmter Betrag für die erste Anlage gezahlt oder eine Garantie der Einnahme seitens der Interessenten übernommen wird.

An der Lage der Gradiente einer Bahn hat der Staat nur in landespolizeilicher Beziehung ein Interesse (also hinsichtlich der Entwässerung der angrenzenden Ländereien, der Weite und Höhenlage der Brücken, der Wege, Einfriedigungen etc.), wogegen es ihm gleichgiltig sein kann, ob die Bahn mit Steigungen von 1 : 40 oder 1 : 80 oder 1 : 200 oder sonstwie traçirt ist, wenn nur durch die sonstigen Abmessungen und Constructionen der Bahn dargethan wird, dass der vollen Betriebssicherheit Rechnung getragen ist.

Auf die Betriebssicherheit hat zunächst die Wahl des Querprofils des Erdkörpers, die Wahl des Oberbaues, der Maschinen und der demnächstige Betrieb Einfluss. Es ist daher seitens der bauenden Gesellschaft der Nachweis zu führen, dass diese Gegenstände unter Berücksichtigung des Längennivellements richtig gewählt und in gegenseitigen Einklang gebracht sind.

Ist dieser Nachweis erbracht, so kann es der Gesellschaft im Uebrigen überlassen bleiben, wie sie ihre Bahn bauen will.

Man muss meines Erachtens annehmen, dass jede Gesellschaft am besten weiss, was ihr frommt, und immer wird man darauf zurückkommen, dass diese kleinen Bahnen nur dann reussiren können, wenn sie vom kaufmännischen Standpunkte aus gebaut und betrieben werden. Jeder Kaufmann wird aber von vornherein nicht grosse Anlagen machen in der Hoffnung auf demnächstige gute Geschäfte, sondern wird erst das Nothwendigste schaffen, und die Entwickelung und Erweiterung der Anlagen von dem Aufschwunge der Geschäfte abhängig machen. Wenn sich der Staat die Genehmigung der Geleispläne auf den Haltestellen und Bahnhöfen vorbehält, so hat er natürlich auch das Recht, die Anzahl der Geleise vorzuschreiben und ist der Fall nicht ausgeschlossen, dass der Gesellschaft gegen ihren Willen Ausgaben aufgebürdet werden, welche sie häufig nur mit Mühe ertragen kann. Durch diese Vermehrung wird aber der Zukunft vorgegriffen und ein Capital festgelegt, welches nicht nur keine Interessen bringt, sondern noch besondere Kosten in der Unterhaltung etc. verursacht.

Aus diesem Grunde, meine ich, wäre auch die Bestimmung der Geleispläne der Haltestellen und Bahnhöfe der Gesellschaft zu überlassen.

Anders verhält sich die Sache bei den Anschlussbahnhöfen. Hier ist dem Staate das alleinige Bestimmungsrecht über die Art der Einführung der neuen Bahn in den Bahnhof, über die dort zu machenden Anlagen etc. beizulegen, da hier Fragen der Betriebssicherheit zu entscheiden und die Rechte Dritter zu wahren sind.

Zu Cap. IX Alin. 2: Fahrpläne und Tarife.

Durch die Wahl des Oberbaues und der Maschinen ist der Geschwindigkeit der Züge eine Grenze gezogen, über die hinaus nicht gegangen werden darf, ohne die Betriebssicherheit zu gefährden. Der Staat hat daher ein Interesse daran, dass diese zulässige Geschwindigkeit der Züge nicht überschritten werde, was er nur dadurch wahren kann, dass er die Fahrpläne hinsichtlich der anzunehmenden Geschwindigkeit prüft und sie event. festsetzt. Ferner hat er ein gewisses Interesse daran, zu prüfen, ob die Anschlüsse an die Züge der Anschlussbahn erfolgen. Dies kann jedoch nur ein secundäres Interesse sein, da angenommen werden kann, dass der Betriebsunternehmer schon aus Geschäftsrücksichten diejenigen Anschlüsse suchen wird, welche dem Reisen des Publikums am meisten Vorschub leisten, ganz abgesehen von den unvermeidlichen Klagen des Publikums, welches den Gesellschaften sehr bald seine Wünsche kundgeben wird.

Die Anzahl der Züge ist von so wesentlichem Einflusse auf die pekuniären Erfolge einer Bahn und somit auf die Feststellung der Tarife, dass man das Eine ohne das Andere nicht behandeln kann.

Ist die Frequenz einer Bahn eine grosse, so wird man geringere Tarifsätze gewähren können als bei schwächerer Frequenz.

Durch die Einnahmen sind zu decken: zunächst die reinen Betriebsausgaben und dann die Dotationen dsr Reserve- und Er-

neuerungsfonds. Der Rest der Einnahmen ist auf die Verzinsung des Baucapitals zu verwenden. Die Betriebsausgaben sind in solche von der Grösse des Verkehrs unabhängige und in solche davon abhängige einzutheilen. Bei Feststellung der Anzahl der Züge kommen nur die letzteren in Betracht.

Bezüglich dieses Gegenstandes verweise ich auf meine Broschüre „Ueber Betriebsausgaben der Primär- und Secundärbahnen" (Berlin, Polytechnische Buchhandlung A. Seydel), worin des Näheren der Einfluss der bewegten todten und Nutzlast auf die Betriebsausgaben nachgewiesen ist.

Es kann die Berechnung ergeben, dass durch Beschränkung der Anzahl der Züge eine Verzinsung des Capitals noch möglich, andernfalls aber unmöglich ist, vorausgesetzt, dass die vorhandenen Maschinen ohne Ueberanstrengung die zu transportirende Last in der geringeren Anzahl von Zügen bewältigen können. Wird nun die grössere Zahl vorgeschrieben, so muss für diese Mehrleistung natürlich ein Aequivalent geboten werden, um die Mehrkosten zu decken. Und dieses Aequivalent ist doch vornehmlich nur in höheren Tarifsätzen zu suchen und zu finden. Einer Bahn von vornherein die Anzahl der Züge und zugleich die Maximalsätze der Tarife vorzuschreiben, erscheint daher nicht gerechtfertigt; vielmehr möchte für die Entwickelung rathsam sein, die Bestimmung beider der Gesellschaft anheimzugeben.

Das eigene Interesse der Gesellschaften drängt sie dazu, der ihnen gebotenen Concurrenz durch die Wasserstrassen und Chausseen, durch häufige Verbindungen sowie durch entsprechende Tarife oder durch Erleichterungen, welche sie dem verfrachtenden Publikum bieten, zu begegnen.

Sie also in der freien Bewegung zu behindern, hiesse den Lebensnerv der Bahnen unterbinden.

Andererseits darf man nicht verkennen, dass in dieser völligen Freiheit auch eine Gefahr verborgen liegen kann.

Gesetzt, der Betrieb einer Bahn wäre gegen festen Zins verpachtet, und der Pächter hätte das Recht bei völliger Tariffreiheit, wie nicht anders zu erwarten, die Tarife selbstständig zu bestimmen, so würde der Pächter — hat die Bahn regen Verkehr und wenig Concurrenz — bei hohen Tarifen bedeutende Einnahmen erzielen, ohne dass daraus der Bahngesellschaft ein Nutzen erwüchse. Es würde dieses Verfahren meines Erachtens nicht zu rechtfertigen sein und müssten deshalb hiergegen Einschränkungen stipulirt werden.

Der Vorschlag geht daher dahin:

1. Die völlige Freiheit für die Festsetzung der Anzahl der täglich abzulassenden Züge, sowie für die Tarife wird auf 10 Jahre gewährt.

Der Vorschlag des Vorstandes des Vereins für Localbahnen, dieselbe nur auf 3 Jahre zu gewähren, würde die Verpachtung des Bahnbetriebes deshalb sehr erschweren, weil auf diese kurze Zeit schwerlich ein Unternehmer einen Vertrag eingehen würde auf das Risiko hin, die Tarife event. nach 3 Jahren bedeutend herabmindern zu müssen.

Es wird deshalb ein mindestens 5jähriger, besser 10jähriger Zeitraum in Vorschlag gebracht.

Um die Gesellschaften an dem Gewinn wenigstens in etwas participiren lassen zu können, wäre in den Pachtverträgen zu stipuliren: Der Pächter garantirt eine bestimmte Verzinsung des ganzen oder eines Theiles des Capitals. Uebersteigen die Reineinnahmen diesen Betrag, so nimmt die Gesellschaft an dem Ueberschuss in der Weise Theil, dass aus den Bruttoeinnahmen zunächst die reinen Betriebsausgaben, die Dotationen der Erneuerungs- und Reservefonds, sowie die garantirte Verzinsung des Capitals gedeckt werden, und dass der verbleibende Rest über eine bestimmte Höhe hinaus zur Hälfte an die Gesellschaft und zur Hälfte an den Unternehmer vertheilt wird.

2. Das von der Gesellschaft zu acceptirende Tarifsystem bleibt ihr zu bestimmen überlassen.

Das den Primärbahnen vorgeschriebene Tarifsystem mit seinen 8 verschiedenen Classen ist zu complicirt und erfordert ganz routinirte Beamte, sowie ein Formularwesen, das die kleinen Verwaltungen vollständig in das büreaukratische Fahrwasser der Primärbahnen drängt und die Gesellschaften zwingt, auch die kleineren Haltestellen mit Beamten zu besetzen, welche das complicirte System zu handhaben im Stande sind. Solche Beamte beanspruchen natürlich auch mehr Gehalt als ein gewöhnlicher Arbeiter. Augenblicklich, wo die Nachfrage nach Arbeit das Angebot bedeutend übersteigt, hat die Befürchtung, ein solcher Beamter werde bei besserem Angebote die übernommenen Stellen baldigst verlassen, nur wenig auf sich. Hebt sich die Industrie und somit die Nachfrage nach Arbeitskräften, so ist diese Eventualität in Erwägung zu ziehen. Würde man ein einfaches Tarif- und Formularwesen wählen können, so dass diese Beamte durch herangebildete Arbeiter ersetzt werden können, so kommt die Verwaltung erstens in finanzieller Hinsicht besser fort, und zweitens wird sich die oben geschilderte Befürchtung schwerer geltend machen.

Zu Cap. IX 3: Erneuerungs- und Reservefonds.

Der Reservefonds, welcher nur sehr geringe Mittel in Anspruch nimmt — etwa 1 ‰ des Anlagecapitals — dient zur Bestreitung unvorherzusehender, durch Naturereignisse, Unglücksfälle etc. hervorgerufener Kosten.

Er könnte wegen der einfacheren Buchführung mit dem Erneuerungsfonds zusammengeworfen werden.

Der letztere, welcher zur Bestreitung der Anschaffungskosten der durch Abnutzung abgängig gewordenen und wieder zu ersetzenden Gegenstände dienen soll, ist unter Berücksichtigung aller Verhältnisse zu dotiren. Die Rücklagen für ihn nach Massgabe der Bruttoeinnahmen zu bestimmen, wie dies seitens des genannten Vorstandes vorgeschlagen ist, halte ich für verfehlt. Da der Fonds den Verschleiss ersetzen soll, so muss natürlich auch die Art und Grösse des Verschleisses von Einfluss sein. Der Verschleiss ist bei den Schienen und den Maschinen aber von der bewegten Last, dem Alignement der Bahn und der Geschwindigkeit der Bahn abhängig. Die bewegte Last setzt sich aus todter und Nutzlast zusammen. Ist das Verhältniss beider zu einander ein mittleres, etwa wie 5 : 1 — es variirte im Jahre 1878 bei den verschiedenen Bahnen Preussens zwischen 16 : 1 und 2 : 1 — so mag die Bestimmung der Rücklage nach den Einnnahmen zulässig sein, andernfalls würde der Fonds ein Mal zu viel und das andere Mal zu wenig erhalten.

Einige statistische Zahlen aus dem Jahre 1878 werden das Gesagte beweisen:

1. Name der Bahn	2. Die Nutzlast im Verhältniss zur todten Last wie 1 :	3. Brutto-Eineinnahmen (1 000 M.)	4. Rücklage in Reserve-, Erneuerungsfonds (1 000 M)	5. in Procenten (Col. 4.)
Tilsit-Insterburg . .	3	543,2	77,5	14,5
Ostpreuss. Südbahn	2	6 342	556,4	8,75
Oels-Gnesen	4,5	973,5	208,6	21,4
Posen-Kreuzburg . .	3,3	1 639,1	190	11,6
Homburger	9	543,8	10	1,8
Kronberger	16	104,9	13,1	12,5
Aachener Industrie .	3	532,9	60,3	11,3

Den Erneuerungsfonds nach den Einnahmen zu dotiren, wird, wie diese Tabelle zeigt, schon nicht angängig sein, vielmehr muss, meiner Ansicht nach, der Verschleiss des Oberbaues und des rollenden Materials als massgebend angesehen werden. Da nun aber ein öffentliches Interesse vorliegt, die Rücklagen entsprechend den Bahnverhältnissen zu bestimmen, so muss auch dem Staate die Genehmigung bezw. Festsetzung des Regulativs für den Erneuerungsfonds verbleiben.

Wenn ich das Vorgesagte recapituliren darf, so wäre zu erstreben:

Die Gesellschaft hat der Aufsichtsbehörde vor dem Bau durch Zeichnungen und Erläuterungsberichte nachzuweisen, dass die Construction und die Abmessungen der Bahn und der Betriebsmittel dem beabsichtigten Betriebe entsprechend gewählt seien.

Die Festsetzung der Anzahl der täglich kursirenden Züge, sowie die Wahl des Tarifsystems und der Höhe der Tarife bleibt der Gesellschaft innerhalb 10 Jahren vorbehalten.

Berlin, im März 1881. Wendland, Regierungsbaumeister.

Württembergische Staatseisenbahnen.

≈ Dem vom Königlichen Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, Abtheilung für die Verkehrsanstalten, herausgegebenen Verwaltungsberichte über den Betrieb der Württembergischen Staatseisenbahnen im Rechnungsjahre 1879/80 entnehmen wir die nachfolgenden bemerkenswerthen Details:

Am Schlusse des vorhergehenden Rechnungsjahres betrug die Betriebslänge der Württembergischen Staatsbahnlinien 1 377,73 Kilometer. Im Laufe des Betriebsjahres 1879/80 wurden die nachverzeichneten neuen Bahnstrecken eröffnet, nämlich: am 1. September 1879 die Linie von Stuttgart über Herrenberg nach Freudenstadt mit 87,36 km, am 1. December 1879 die Bahnstrecke Hessenthal-Gaildorf mit 11,60 km und am 8. December 1879 die Strecke von Bietigheim über Marbach nach Backnang mit 25,66 Kilometer, mithin zusammen 124,62 km, so dass die Gesammtlänge 1 502,35 km betragen würde. Am 15. October 1879 wurde dagegen durch Staatsvertrag an Baden abgetreten die auf Badischem Gebiete liegende Strecke von Bruchsal bis Bretten mit 14,83 km, und beträgt in Folge dessen am Schlusse des Rechnungsjahres die Länge der in Württembergischem Staatsbetrieb befindlichen Eisenbahnen 1 487,52 km bezw. nach Verhältniss der Betriebszeiten für die neueröffneten Bahnstrecken, sowie der abgetretenen Strecke die durchschnittliche Betriebslänge des Jahres 1 433,65 km. Von der erstgenannten Gesammtzahl liegen 63,37 km

auf Badischem, 11,85 km auf Bayerischem, 59,61 km auf Preussischem und 1 352,69 km auf Württembergischem Staatsgebiete. Doppelgeleise liegen auf den Strecken: Mühlacker-Ulm (140,54 km), Aalen-Goldshöfe (6,69), Althengstett-Calw (10,77), Brötzingen-Pforzheim (2,93), Cannstatt-Waiblingen (8,57), zusammen auf 169,50 km Bahnlänge.

Durch die neu eröffneten Linien hat das Grundeigenthum der Bahnverwaltung eine Vergrösserung von etwa 500 ha erfahren und umfasst jetzt eine Fläche von rund 6 000 ha, wovon circa 4 000 ha land- und forstwirthschaftlich nutzbar sind. Der Culturaufwand für letztere hat im Kalenderjahre 1879 die Summe von 68 396 *M.* erreicht, der Betrag aus diesem so nutzbar gemachten Bahneigenthum betrug in demselben Jahre 141 940 *M.* und wird sich in der nächsten Zeit auf etwa 152 000 *M.* stellen.

Der Bauaufwand für die eröffneten, von Württemberg gebauten Bahnen mit Einschluss der Anschaffungskosten für die Anlehensgelder und desjenigen Theils der Zinsen aus dem Baucapital während der Bauzeit, welcher nicht unter den Aufwand für die Verzinsung der Staatsschuld im Allgemeinen verrechnet, sondern aus dem Eisenbahnbaufonds bestritten worden ist, hat beim Rechnungsabschluss des Jahres 1879/80 auf 425 055 644 *M.*, also für einen Kilometer Bahnbaulänge auf 284 303 *M.* sich belaufen. Hiervon sind gemäss den Bestimmungen in den Eisenbahnbau- und Finanzgesetzen 25 209 682 *M.* von der Grundstocksverwaltung bestritten, 25 352 293 *M.* dem Vermögen der Restverwaltung entnommen und die weiteren 374 493 669 *M.* durch Staatsanlehen gedeckt. Ausserdem sind zur Erweiterung und Verbesserung der Bahnanlagen aus den Eisenbahnbetriebseinnahmen in den Jahren 1855 bis 1872 7 741 957 *M.* verwendet worden. In dem Anlagecapital der Eisenbahnen ist der Bauaufwand für die in Stuttgart den Angestellten der Verkehrsanstalten errichteten Dienstwohnungen nicht enthalten. Für die Berechnung der Verzinsung des Anlagecapitals durch den heurigen Reinertrag sind der Summe von 381 704 655 *M.* (Anlagecapital der vor 1879/80 eröffneten Strecken, sowie für die Reparaturwerkstätte Aalen, für Vermehrung des Wagenparks und für sonstige Erweiterungen und Verbesserungen an den bestehenden Bahnen etc.) nach Verhältniss des Antheils, welcher an dem Aufwand für die an Baden abgetretene Bahnstrecke Bruchsal-Bretten und für die verschiedenen neu eröffneten Bahnstrecken auf deren Betriebszeit entfällt, zuzulegen 23 567 381 *M.*; ferner ist zuzuschlagen das Baucapital der Bayerischen Staatsbahnverwaltung für die Bahn von der Landesgrenze bis Nördlingen, welches von der Württembergischen Verwaltung verzinzt wird, im Betrage von 1 068 025 *M.*, sowie der Württembergische Antheil an dem Baukostenaufwand der Badischen Staatsbahnverwaltung für den Bahnhof Pfullendorf mit 265 752 *M.*, mithin zusammen 1 333 777 *M.* Hiervon kommt in Abzug der durch die Bayerische Verwaltung zu verzinsende Bauaufwand: a) für die Strecke vom Bahnhof Ulm bis zur Donaubrücke gegen Neu-Ulm (690 632 *M.*) und b) für die Strecke vom Bahnhof Crailsheim bis zur Landesgrenze gegen Ansbach (3 886 139 *M.*), sonach zusammen 4 576 771 *M.*, so dass das der Zinsberechnung des Rechnungsjahres 1879/80 zu Grunde liegende Anlagecapital sich auf 402 029 042 *M.* beziffert.

An Betriebsmitteln waren zum Schluss des Rechnungsjahres vorhanden: 332 Locomotiven mit 301 Tendern, 769 Personenwagen mit 36 000 Sitzplätzen und 2 083 Achsen, darunter 1 100 Sitzplätze 1. Classe, 7 988 II. Classe und 26 912 III. Classe, 13 Gefangenenwagen, 68 Postwagen, 140 Gepäckwagen, sowie 4 836 bedeckte und offene Lastwagen mit einer Gesammttragfähigkeit von 47 720 t.

Die Zahl der beförderten Personen betrug 10 039 147 und kommen hiervon auf den internen Verkehr 9 558 627 Personen = 95,21 pCt., auf den directen Verkehr 449 281 Personen = 4,47 pCt. und auf den Transitverkehr 31 239 Personen = 0,31 pCt Hiervon entfallen auf die I. Classe bei dem internen Verkehre 42 634 und bei dem directen bezw. Transitverkehre 22 960 Personen, auf die II. Classe 1 144 787 bezw. 179 146 Personen und auf die III. Classe 8 371 206 bezw. 278 414 Personen. Auf 1 km wurden durchschnittlich 24,93 Personen befördert.

An Gütern wurden befördert: a) im Binnenverkehre 1 153 005 t = 40 pCt.; b) im directen Verkehre: Versand 371 263 t = 13 pCt. und Empfang 1 021 992 t = 36 pCt., sowie im Durchgangsverkehre 305 243 t = 11 pCt., mithin zusammen 2 851 503 t, ferner 1 652 Fahrzeuge aller Art und 85 465 Stück Vieh. Hiervon sind: Eilgüter 32 843 t, Stückgüter 363 417 t und Wagenladungsgüter 2 455 243 t. Die frachtpflichtigen Betriebsdienst- und Baugüter haben 177 070 t betragen. Von obigem Transportquantum haben an Tonnenkilometern zurückgelegt bezw. jede Tonne hat durchschnittlich Kilometer durchfahren: a) die Eilgüter 2 852 207 tkm bezw. 86 km, b) die Stückgüter 30 148 172 tkm bezw. 82 km und c) die Wagenladungsgüter 196 293 333 tkm bezw. 79 km, ferner die Fahrzeuge 293 408 tkm bezw. 177 km und das Vieh 5 143 582 tkm bezw. 60 km. An Steinkohlen und Kokes wurden per Bahn in Württemberg eingeführt 481 588 t, und zwar an Saar- und Ruhrkohlen 463 459 t und an Bayerischen, Böhmischen und Sächsischen Kohlen 18 129 t.

Das finanzielle Ergebniss beim Abschluss der Betriebsrechnung ist folgendes: a) Einnahmen. Fahrtaxen und Frachten, nach Abzug der hinaus bezahlten Antheile anderer Bahnverwaltungen, aus dem Personen- und Reisegepäckverkehr 9 109 729 *M.* und aus dem Güterverkehr 15 416 346 *M.* Vergütung für Ueberlassung von Bahnanlagen und Betriebsmitteln an andere Verwaltungen 760 829 *M.* (darunter Zinsvergütung für die verpachteten Bahnstrecken: Ulm-Landesgrenze 27 635 *M.* und Crailsheim-Landesgrenze 174 876 *M.*, zusammen 202 511 *M.*). Verschiedene sonstige Einnahmen (Ertrag aus Gebäuden und Grundstücken, Erlös aus abgängigen Materialien und Inventarstücken, Ersatzposten etc.) 1 121 689 *M.*, ergiebt sonach eine Gesammteinnahme von 26 408 594 *M.* Die Ausgaben belaufen sich: bei persönlichen Ausgaben (Besoldungen der etatsmässigen Beamten und Bediensteten) auf 3 048 056 *M.*, bei anderen persönlichen Ausgaben (Stellvertretungen, Hülfspersonal, Arbeitslöhne etc.) auf 2 383 685 *M.*, bei sachlichen Verwaltungskosten (Diäten, Reisekosten, Fahrgelder, Zuschüsse zur Unterstützungscasse, Büreaubedürfnissen etc.) auf 1 452 965 *M.*, bei Unterhaltung der Bahnanlagen, ausschliesslich der Erneuerung (Bahnkörper, Oberbau, Brücken etc.) 1 801 301 *M.*, bei Kosten des Bahntransports, ausschliesslich der Erneuerung (Beleuchtungs-, Heiz-, Schmier- und Putzmaterial für Locomotiven und Wagen, Unterhaltung der Locomotiven und Wagen) auf 2 819 913 *M.*, bei Erneuerung des Oberbaues, desgl. der Locomotiven und Wagen auf 1 527 989 *M.*, bei Benutzung fremder Bahnanlagen und Betriebsmittel (darunter Zins aus dem Bauaufwand für die Strecke Nördlingen-Landesgrenze 42 721 *M.* und für den Bahnhof Pfullendorf 11 958 *M.*) auf 619 286 *M.*, sowie bei sonstigen sachlichen Ausgaben (Steuern, Feuerversicherung, Ersätze etc.) auf 175 956 *M.*, was eine Gesammtausgabe von 13 829 154 *M.* ergiebt. Bei Vergleichung der Gesammteinnahmen mit der Gesammtausgabe bleiben als Reineinnahmen vom Laufenden 12 579 440 *M.* Weil aber beim Betriebsfonds eine Verminderung um 98 616 *M.* eingetreten ist, konnte als Einnahmeüberschuss von Resten und Laufendem die Summe von 12 678 057 *M.* zur Staatshauptcasse abgeliefert werden. Im Vergleich mit dem Voranschlag im Etat zu 13 526 000 *M.* ist die Reineinnahme um 946 559 *M.* und die baare Ablieferung um 847 942 *M.* niedriger.

Wie bereits angegeben, beträgt die Gesammteinnahme aus dem Personen- und Reisegepäckverkehr 9 108 979 *M.*, wogegen der Erlös für die reine Personenbeförderung sich auf 8 671 209 *M.* stellt, und zwar aus der I. Classe 270 638 *M.*, aus der II. Classe 2 200 028 *M.*, aus der III. Classe 5 890 751 *M.*, aus Transporten zu ermässigten Preisen (Militär etc.) 118 177 *M.* und aus Abonnements, Extrazügen etc. 191 615 *M.* Durchschnittlich hat jede Person 84,04 *₰* Ertrag geliefert; ferner haben die Einnahmen für Personenbeförderung pro Kilometer mittlere Betriebslänge betragen: in I. Classe 188 *M.*, in II. Classe 1 534 *M.*, in III. Classe 4 108 *M.* und zu ermässigten Preisen, Abonnements, Extrazügen 216 *M.* — Gegenüber der Gesammteinnahme aus dem Güterverkehr mit 15 413 904 *M.* betrug der Erlös aus dem reinen Güterverkehr ohne die Nebeneinnahmen insgesammt 14 953 814 *M.* und zwar bei den Eilgütern 564 622 *M.*, bei den Stückgütern 3 494 039 *M.*, bei den Wagenladungsgütern 9 574 873 *M.*, bei den frachtpflichtigen Betriebsdienst- und Baugütern 605 741 *M.*, bei Fahrzeugen 41 180 *M.* und bei den Viehtransporten 675 359 *M.* Pro Kilometer mittlere Betriebslänge betrug der Erlös aus dem reinen Güterverkehr 10 432 *M.*, und erbrachte die Tonne Gut durchschnittlich 508 *₰*. — Die Tax- und Frachteinnahmen im Gesammtbetrage von 24 522 883 *M.* sind für einen Kilometer Betriebslänge gegenüber dem Jahr 1878/79 um 1 101 *M.* und gegen 1877/78 um 2 290 *M.* gefallen.

Um die eigentlichen Betriebseinnahmen und Betriebsausgaben und hieraus den Reinertrag der Bahn zu ermitteln, sind an den vorstehenden rechnerischen Einnahmen und Ausgaben in Abzug zu bringen: a) an der Einnahme und Ausgabe: die zu Lasten des Eisenbahnbetriebs durchlaufend verrechnete Fracht von dienstlichen Sendungen mit 590 788 *M.* und die Tax- und Frachtrückvergütungen mit 3 191 *M.*, zusammen 593 979 *M.*, b) an der Einnahme: der Pachtzins der Bayerischen Verwaltung für die ihr überwiesenen Bahnstrecken von Ulm bis zur Donaubrücke gegen Neu-Ulm und von Crailsheim bis zur Landesgrenze gegen Ansbach mit 202 511 *M.* und die Miethzinse aus den Dienstwohnungen in Stuttgart mit 18 976 *M.*, zusammen 221 487 *M.*, c) an der Ausgabe: der Zins aus dem Bauaufwand: an Bayern für die Bahn von Nördlingen bis zur Landesgrenze und an Baden für den Bahnhof Pfullendorf mit 54 679 *M.* und die Bauunterhaltungskosten und Steuern für die Dienstwohnungen in Stuttgart mit 3 694 *M.*, zusammen 58 374 *M.* Werden hiernach von der Einnahme 815 467 *M.*, von der Ausgabe aber 652 354 *M.* abgerechnet, so bleiben als eigentliche Betriebseinnahme 25 593 127 *M.* und als eigentliche Betriebsausgabe 13 176 799 *M.* und mithin als Reinertrag 12 416 327 *M.* Die Betriebsausgaben berechnen sich hierbei auf 51,5 pCt. der Einnahme, wogegen sie sich in den Jahren 1878/79 und 1877/78 auf 50,6 bezw. 51,5 pCt. gestellt hatten; dieser Reinertrag beträgt

3,09 pCt. des Gesammtcapitals für die im Betriebe stehenden Bahnen im Betrage von 402 029 042 *M.*; im Jahre 1877/78 hatte sich der Reinertrag auf 3,46 pCt. des Anlagecapitals berechnet. Auf einen Kilometer Betriebslänge kommen: von der eigentlichen Betriebseinnahme 17 851 *M.*, von der eigentlichen Betriebsausgabe 9,191 *M.* und vom Reinertrage 8 660 *M.* gegen 18 547 *M.* bezw. 9 383 und 9 163 *M.* im Jahre 1878/79. Auf einen Nutzkilometer berechnet sich die eigentliche Betriebseinnahme auf 3,75 *M.* (3,69 *M.* in 1878/79), die eigentliche Betriebsausgabe auf 1,93 *M.* (1,87 *M.*) und der Reinertrag zu 1,82 *M.* (1,82 *M.*). Nach dem Hauptfinanzetat für 1. April 1879/31. März 1880 betrug die Eisenbahnschuld am 1. April 1879 330 635 754 *M.* und erforderte, ungerechnet die Verzinsung der in der gedachten Etatsperiode neu aufzunehmenden Eisenbahnanlehen, im Etatsjahre 1879/80 die Verzinsung dieser Eisenbahnschuld 14 664 138 *M.*, sowie die planmässige Tilgung derselben 2 890 167 *M.*, zusammen 17 554 306 *M.* Von dieser Summe bleibt durch den Reinertrag der im Betriebe befindlichen Bahnen mit 12 579 440 *M.* ungedeckt der Betrag von 4 974 865 *M.* und blieb ausserdem der auf andere Weise (Grundstocksmitteln, laufenden Mitteln, Schuldentilgung etc.) aufgebrachte Restbetrag des obigen Anlagecapitals der in 1879/80 im Betriebe befindlichen Bahnen mit 71 393 288 *M.* zinslos.

Aus dem Deutschen Reich.

Berlin, 21. März. (Politische Wochenschau. Uebergang von Eisenbahnfahrmaterial von Deutschland und Oesterreich-Ungarn nach Frankreich. Doppelroutencartell zwischen Staats- und Privatbahnen. Eisenbahnverstaatlichungen. Angermünde-Schwedt-Eisenbahn Goslar-Langelsheim. Statistische Gebühr. Verspätungen im Januar.)

In voriger Woche war im Reichstag das bedeutendste Ereigniss die Erklärung, welche bei Berathung des Etats und speciell der Position „Aversen“ der Hamburgische Bevollmächtigte zum Bundesrathe, Senator Dr. Versmann, in der Zollanschlussfrage abgab; es war aus derselben zu ersehen, dass in Hamburg keine Neigung für den Anschluss vorhanden ist. Der betreffende Titel des Etats wurde übrigens genehmigt. Die Steuergesetzentwürfe sind endlich in Begleitung einer Denkschrift über die Nothwendigkeit einer Erhöhung der Einnahmen aus indirecten Steuern behufs Verminderung der directen Steuern in den Einzelstaaten an den Reichstag gelangt. Wie es scheint, hat die Ausarbeitung dieser Denkschrift die Verzögerung der Einbringung der Steuervorlagen veranlasst. Die Gesetze betreffen die Brausteuer, die Erhebung der Reichsstempelabgaben und die Wehrsteuer. Das Küstenfrachtfahrtgesetz, dessen Berathung in voriger Woche zu keinem Resultat führte, weil die Versammlung bei der Abstimmung nicht beschlussfähig war, ist heute angenommen worden. Die Verhandlungen der Commission über die Vorlage, zweijährige Budgetperioden betreffend, sind bisher ohne Ergebniss geblieben, doch gewinnt es den Anschein, dass die Regierung in diesem Falle ihren Willen nicht durchsetzen wird. Ein Antrag des Abgeordneten von Bennigsen, durch einen neuen Verfassungsartikel die jährliche Einberufung des Reichstags im Monat October festzusetzen, entspricht nicht nur den Wünschen der liberalen Parteien, sondern auch denen des Centrums und dürfte somit in der Commission sowohl wie im Plenum eine Majorität finden. Die Regierung wird den Antrag schwerlich acceptiren, und der Erfolg des Verfassungsänderungsgesetzes würde alsdann ein negativer sein. In Bezug auf das Unfallversicherungsgesetz ist davon die Rede gewesen, Freiherr von Varnbüler werde demnächst im Reichstag einen zahlreich unterstützten Antrag einbringen, wonach unter Aufhebung des Princips des Unterstützungswohnsitzes die Heimathsberechtigung wieder zur Grundlage der Beziehungen zur Gemeinde gemacht wird. Der Antrag will Freizügigkeit und Gewerbefreiheit unangetastet lassen, die Erwerbung der Heimathsberechtigung aber an einen fünfjährigen Aufenthalt knüpfen. Die jetzigen Landarmenverbände sollen zur Uebernahme der Kosten für Irre, Unheilbare und ähnliche Fälle aufrecht erhalten bleiben. Im Reichstag sollen übrigens für das Unfallversicherungsgesetz die besten Aussichten vorhanden sein. Gutem Vernehmen nach sollen die Plenarberathungen des Reichstags gegen den 2. April vorläufig geschlossen und erst wieder nach den Osterferien aufgenommen werden. Es liegt in der Absicht, dass vom 2. April ab ungefähr acht bis zehn Tage noch die Commissionen arbeiten, welche demnächst für eine Anzahl Gesetze, wie die Steuervorlage, das Unfallversicherungsgesetz, das Innungsgesetz, das Trunksuchtsgesetz etc. werden gewählt werden müssen. Die behufs Berathung eines zwischen Deutschland und Oesterreich-Ungarn abzuschliessenden Handelsvertrages zusammengetretene Commission von Delegirten beider Reiche hat unter dem Vorsitz des Staatsministers von Bötticher eine Sitzung abgehalten, über deren Resultat noch nichts verlautet. Es ist bemerkenswerth, dass die Wiener Organe der verschiedenen Parteirichtungen, gestützt auf Informationen aus massgebenden Kreisen, zu der Schlussfolgerung gelangen, dass die practischen Resultate der Vertragsverhandlungen äusserst dürftige sein werden. Uebrigens fanden hier zwischen den Directoren der am Deutsch-Oesterreichischen Verkehr betheiligten Bahnen Conferenzen statt, um über gemeinsame Tarife eine Verständigung herbeizuführen. Das Zusammentreffen dieser Verhandlungen mit den Zollverhandlungen ist wohl kein zufälliges, denn schon vor zwei Jahren, als Fürst Bismarck in Wien ein politisches Zusammengehen der beiden Reiche verabredete, wurde die wirthschaftliche Annäherung betont und ein Uebereinkommen über die Eisenbahntarife als wünschenswerth bezeichnet.

Der Uebergang von Eisenbahnfahrmaterial von Deutschland und Oesterreich-Ungarn nach Frankreich hat vor einiger Zeit einen Theil der Deutschen Presse, die darin kriegerische Vorbereitungen entdecken wollte, lebhaft beschäftigt. Zur Richtigstellung der an sich harmlosen Vorgänge hat der in Strassburg ansässige Vertreter der Französischen Ostbahnen der „Els.-Lothr. Ztg.“ eine Mittheilung zugehen lassen, der wir Folgendes entnehmen: „Im Monat October 1880 nahm der Verkehr auf dem Französischen Schienennetz auf eine so aussergewöhnliche Weise zu, dass es allenthalben an dem nöthigen Transportmaterial fehlte. Die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn sah ihren Wagenverkehr plötzlich um 20 pCt. anschwellen, während längst eingegangene Verträge für Materiallieferungen aller Art von Seite der Fabrikanten nicht erfüllt wurden. Man war daher genöthigt, Käufe abzuschliessen oder Materialmiethen einzugehen, und zwar um jeden Preis, wenn der ausserordentliche Verkehr bewältigt werden sollte. Die Gesellschaft wandte sich zuerst an alle Unternehmer öffentlicher Arbeiten, an alle Gesellschaften für Lieferung von Material in Frankreich. Es gelang ihr auch 900 Waggons zu erhalten. Um sich das unerlässlich Fehlende zu verschaffen, wandte man sich an das Ausland, nach Preussen und Oesterreich. Auf diese Weise gelang es bis Ende December 1880 eine Anzahl Kohlenwagen auf die Dauer von sechs Monaten zu miethen, und zwar von den Herren Ludewig & Lange in Berlin 366 bedeckte Waggons; 410 Kohlenwaggons und 94 Waggons zur Beförderung von Bauholz für vier Monate von der Oesterreichischen ersten Eisenbahnwagenleihanstalt in Wien. Die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn ging auf keine weiteren Verträge ein, so vortheilhaft dieselben auch schienen, und dieses Material wird vertragsmässig zurückgeliefert werden. Dieses die Thatsachen in der strengsten Genauigkeit.“

Ein Doppelroutencartell zwischen Staats- und Privatbahnen, das für den Verkehr zwischen Rhein und Main von besonderer Bedeutung, ist jüngst zu Stande gekommen. Nach einer zwischen der Königlichen Eisenbahndirection zu Frankfurt und Köln mit der Hessischen Ludwigsbahn getroffenen Uebereinkunft soll nunmehr, wie die „Frankf. Ztg.“ erfährt, für die Folge die Benutzung der Personenzüge zwischen Frankfurt und Coblenz bezw. Ehrenbreitstein in das Belieben des Publikums gestellt werden, so dass die zwischen Frankfurt einschliesslich Homburg nach Stationen der Preussischen Staatsbahn gelösten Billets zwischen Köln und Frankfurt nunmehr auf beiden Rheinseiten beliebige Gültigkeit erhalten. Die gleiche gemeinschaftliche Gültigkeit ist vereinbart für alle übrigen Billets des internationalen Verkehrs zwischen Frankfurt bezw. Homburg mit Holland, Belgien und England. Es ist diese Massregel als ein dankenswerther Fortschritt — wie das citirte Blatt anerkennt — in der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse zu begrüssen.

Bezüglich der Eisenbahnverstaatlichungen schreibt der „Berl. Act.“: Man hat sich an der Berliner Börse das Gerücht zurecht gemacht, die Preussische Regierung werde, erschreckt durch den Urtheilsspruch des Reichsgerichts in Sachen der Rumänischen Eisenbahngesellschaft, dem Landtage, vielleicht auch dem Bundesrathe ein neues Gesetz vorlegen, welches die geschehenen Erwerbungen von Preussischen Privatbahnen, deren Rechtsbasis nach Anschauung der Börse, nunmehr etwas erschüttert sein soll, erst zu unbedingt sicheren machen würde. Wir halten uns überzeugt, dass dies Alles auf Erfindung beruht; die Rechtsbeständigkeit der von Preussen geschlossenen Verträge ist bisher nur von der Börse und den Rechtsconsulenten einzelner sogenannter Fachblätter bezweifelt worden, und daraufhin pflegt die Staatsregierung nicht Gesetze zu beantragen.

Der Angermünde-Schwedter Eisenbahngesellschaft ist bekanntlich von Seiten der Königlichen Direction der Berlin-Stettiner Bahn das Vertragsverhältniss mit dem Staat gekündigt worden. In Beziehung darauf schreibt man der „B. B. Z.“ aus Stettin, dass die Regierung den gegenwärtigen Vertrag für zu unvortheilhaft gehalten habe, dass aber andererseits bei den Gesellschaftsvorständen der Angermünde-Schwedter Bahn sich bisher wenig Neigung zeige, auf unvortheilhaftere Bedingungen einzugehen, und dass man eher den Versuch zu machen beabsichtige, die Bahn selbstständig zu betreiben. Zunächst werde noch ein formelles Anerbieten an die Regierung gerichtet werden, die Bahn zu erwerben. Ehe das Resultat dieser Offerte vorliege, dürfte irgend eine weitere Beschlussfassung wohl nicht erfolgen.

Die Eisenbahn Goslar-Langelsheim soll nunmehr als Secundärbahn ausgebaut werden. Das Braunschweigische Staatsministerium publicirt die Urkunde über die der Braunschweigischen Bahngesellschaft zum Bau einer Bahn von Goslar nach Langelsheim ertheilte Concession. Nach § 3 ist die Bahn binnen zwei

Jahren herzustellen. Bahnlinie, Bauplan und Bahnprojecte unterliegen der Genehmigung der Braunschweigischen Regierung. Sobald Preussen und Braunschweig dies für nöthig erachten, ist die Gesellschaft zur Anlage eines zweiten Geleises verpflichtet. Für die mit normaler Spurweite herzustellende Bahn soll die Ordnung für Bahnen untergeordneter Bedeutung massgebend sein. Nach 10 Jahren dürfen indess solche Einrichtungen gefordert werden, dass die Züge mit der zulässigen Maximalgeschwindigkeit durchgeführt werden können.

Die statistische Gebühr ist bekanntlich nach dem Gesetze vom 20. Juli 1879 von Massengütern, wenn sie in Wagenladungen, Schiffen oder Flössen zur Ein-, Aus- oder Durchfuhr gelangen, für je 10 000 kg im Betrage von nur 10 ₰ zu entrichten. Der Bundesrath hat nunmehr das Verzeichniss dieser Massengüter, mit der Wirkung vom 1. April an, durch einen langen Nachtrag vermehrt und ist dadurch den dringenden Wünschen der betheiligten Industriezweige nachgekommen. Vom 1. April an zahlen auch die folgenden Güter nur 10 ₰ pro 10 000 kg: Rohes Blei, Bruchblei; Baryt, schwefelsaurer, gepulvert; Kreide, geschlemmt und gemahlen; Luppeneisen, noch Schlacken enthaltend, Rohschienen, Ingots; schmiedbares Eisen (Schweisseisen, Schweissstahl, Flusseisen, Flussstahl) in Stäben, mit Einschluss des façonnirten; Radkranzreifen, Pflugschaareneisen; Eck- und Winkeleisen; Eisenbahnschienen; Eisenbahnlaschen, Unterlagsplatten und eiserne Schwellen; rohe Platten und Bleche aus schmiedbarem Eisen; ganz grobe Eisenwaaren aus Eisenguss; frisches Obst, mit Ausnahme von Weintrauben; Rüben, frische oder getrocknete (auch gedarrte); rohe Rindshäute, grüne; rohe Rindshäute, gesalzene, gekalkte, trockene; rohe Kalbfelle; rohe behaarte Schaf-, Lamm- und Ziegenfelle; enthaarte Schaffelle, nicht weiter bearbeitet; rohe Hasen- und Kaninchenfelle; rohe, frische und getrocknete Seehund- und Robbenfelle; rohe Rosshäute; andere Häute und Felle zur Lederbereitung; Hörner und Hornspitzen; Mehl aus Getreide und Hülsenfrüchten; grobe Steinmetzarbeiten, z. B. Thür- und Fensterstöcke, Säulen und Säulenbestandtheile, Rinnen, Röhren, Tröge und dergleichen ungeschliffen, mit Ausnahme der Arbeiten aus Alabaster und Marmor, Dachschiefer und Schieferplatten; Theer; Pech; Asphalt (Bergtheer); Terpentinharz (Colofonium, Fichtenharz), Terpentin; andere Harze; nicht glasirtes Töpfergeschirr; Schmelztiegel, glasirte Röhren, Muffeln, Kapseln, Retorten, Platten, Krüge und andere Gefässe aus gemeinem Steinzeug, gemeine Ofenkacheln, irdene Pfeifen; glasirtes Töpfergeschirr; rohes Zink, Bruchzink.

Die im Januar 1881 auf Deutschen Bahnen (ausschliesslich Bayerns) beförderten Züge und deren Verspätungen weisen nach der im Reichseisenbahnamt aufgestellten Nachweisung folgende Ziffern auf: Befördert wurden auf 47 grösseren Bahnen beziehungsweise Bahncomplexen mit einer Gesammtbetriebslänge von 28 998,51 km an fahrplanmässigen Zügen: 12 121 Courier- und Schnellzüge, 81 900 Personenzüge, 52 247 gemischte Züge und 78 896 Güterzüge; an ausserfahrplanmässigen Zügen: 2 012 Courier-, Schnell-, Personen- und gemischte Züge und 24 050 Güter-, Materialien- und Arbeitszüge. Im Ganzen wurden 581 792 640 Achskilometer bewegt, von denen 176 051 134 auf die fahrplanmässigen Züge mit Personenbeförderung entfallen. Es verspäteten von den 146 268 fahrplanmässigen Courier-, Schnell-, Personen- und gemischten Zügen im Ganzen 3 603 oder 2,46 pCt. (gegen 1,63 pCt. in demselben Monat des Vorjahres und 1,75 pCt. im Vormonat). Von diesen Verspätungen wurden jedoch 1 587 durch das Abwarten verspäteter Anschlusszüge hervorgerufen, so dass den aufgeführten Bahnen nur 2 016 Verspätungen (= 1,38 pCt.) zur Last fallen (gegen 0,85 pCt. im Vormonat). In demselben Monat des Vorjahres verspäteten auf den eigenen Strecken der in Vergleich zu ziehenden Bahnen von 136 146 beförderten fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung 934 oder 0,69 pCt., mithin 0,69 pCt. weniger. In Folge der Verspätungen wurden 886 Anschlüsse versäumt (gegen 442 in demselben Monat des Vorjahres und 430 im Vormonat).

Aus Bayern.

⊙ **München,** den 13. März 1881. In der Kammer der Abgeordneten stellte am 22. v. Mts. der Abgeordnete Herr Beckh eine die weitere Entwickelung des Bayerischen Eisenbahnnetzes betreffende Interpellation an den Ressortminister Freiherrn von Crailsheim, welche folgendermassen lautet:

„In der Sitzung des Landrathes von Unterfranken vom 14. December 1880 wurde aus Veranlassung des von der K. Kreisregierung vorgelegten Secundärbahnnetzes für den Kreis Unterfranken und Aschaffenburg ein Antrag des IV. Ausschusses des Landrathes von diesem zum Beschlusse erhoben dahingehend, es möge die als Vollbahn genehmigte Eisenbahnlinie Gemünden-Hammelburg als schmalspurige Secundärbahn ausgeführt und mit den hiernach erübrigten Mitteln eine ergiebige Subvention der wichtigsten und vordringlichsten Linien in Unterfranken bewirkt werden. Dieser Antrag ist, da ein Landrathsabschied noch nicht erflossen ist, bisher noch nicht verbeschieden. Die in solcher Weise angeregte Frage derartiger Secundärbahnen und der Beitragsleistung des Staates zu solchen ist eine dringliche und hochwichtige für den Kreis Unterfranken, aber auch für das ganze Königreich. Aus diesem Grunde erachtet sich der Unterzeichnete für berechtigt und verpflichtet, folgende Anfrage an die K. Staatsregierung zu stellen:

Welche Stellung nimmt die K. Staatsregierung diesem Antrage gegenüber ein und beabsichtigt dieselbe dem nächsten Landtage eine bezügliche Vorlage zu machen?"

Freiherr von Crailsheim, welcher mittlerweile von den Bundesrathssitzungen aus Berlin nach München zurückgekehrt war, beantwortete unterm 11. d. Mts. die vorstehende Interpellation folgendermassen:

Das Bayerische Staatseisenbahnnetz umfasst gegenwärtig eine Betriebslänge von 4 189 km.

Abgesehen von den Vicinalbahnstrecken mit 167 km und einigen wenigen anderen Linien sind sämmtliche Staatsbahnen als Haupt- oder Vollbahnen ausgeführt.

Mit den bestehenden und dermalen im Bau befindlichen oder für denselben vorbereiteten Hauptbahnen ist dem Bedürfnisse des grossen Verkehrs vorerst in ausreichendem Masse Rechnung getragen. Wenn gleichwohl das Bayerische Eisenbahnnetz noch nicht als vollständig abgeschlossen betrachtet werden kann, so weist doch schon der Umstand, dass die Staatseisenbahnrente den Zinsbedarf für die Eisenbahnschuld zur Zeit nicht mehr vollständig zu decken vermag, auf die Nothwendigkeit hin, bei Befriedigung der noch auftauchenden Wünsche nach neuen Eisenbahnverbindungen in einer Weise vorzugehen, welche einem weiteren Anwachsen jenes — allerdings nicht in Bayern allein zu Tage tretenden — Missverhältnisses möglichst enge Grenzen setzt.

Die Entwickelung des Bayerischen Eisenbahnnetzes wird sich daher für die Zukunft in der Hauptsache unter anderen als den bisherigen Formen zu vollziehen haben, und es hat hiernach das Secundärbahnwesen, wie anderwärts, so auch in Bayern, ein nicht gewöhnliches Mass von Bedeutung und Wichtigkeit erlangt.

Seit der gegen Ende des Jahres 1877 erfolgten Vorlage eines Eisenbahngesetzentwurfes, bei dessen Ausarbeitung dem soeben hervorgehobenen Gesichtspunkte in technischer Hinsicht bereits Rechnung getragen war, sind neue Erfahrungen über Anlage, Ausrüstung und Betrieb von Secundärbahnen gemacht worden und es werden dermalen einestheils von technischer Seite weitgehende Vereinfachungen im Baue und Betriebe für zulässig erachtet, anderntheils auch in den Kreisen der Interessenten die den Verhältnissen angemessenen bescheidenen Anforderungen an die Leistungen solcher Bahnen gestellt.

Die K. Regierung hat die bezüglichen Vorgänge ausserhalb Bayerns selbstverständlich mit Aufmerksamkeit verfolgt und ist mit der Prüfung und Erwägung aller einschlägigen Verhältnisse beschäftigt gewesen, ehe der Landrath von Unterfranken und Aschaffenburg die Schaffung schmalspuriger Secundärbahnen in Anregung gebracht hatte.

Als leitenden Gesichtspunkt glaubt die K. Regierung vor Allem festhalten zu sollen, dass die von einzelnen Gegenden erstrebten Eisenbahnen, soweit solche als bauwürdig anzuerkennen sind, in möglichst einfacher Weise und mit thunlichst geringem Kostenaufwande zu bauen und zu betreiben sein werden, nachdem dieselben zumeist nicht allgemeinen Landesinteressen, sondern localen Bedürfnissen dienen und einen demgemäss beschränkten Verkehr aufnehmen werden.

Aber auch in der Aufbringung der Mittel für derartige Bahnen wird der locale Charakter derselben zum Ausdrucke zu kommen haben und die finanzielle Betheiligung der Interessenten wird demgemäss als fundamentale Voraussetzung für die Ausführung einer Secundärbahn zu gelten haben. Bei jedem derartigen Projecte wird daher zunächst festzustellen sein, auf welche Leistungen von Seite der Betheiligten, zu welchen Privatinteressenten, Gemeinden und Districten unter Umständen auch die Kreisgemeinden zu zählen sein werden, gerechnet werden kann. Im Anschlusse hieran wird die K. Regierung die Bedürfnissfrage zu würdigen und sich darüber schlüssig zu machen haben, ob und nach welchem Massstabe oder in welcher Form eine Betheiligung des Staates veranlasst und auf gesetzlichem Wege zu erwirken sei.

Die Fixirung eines einheitlichen Massstabes oder einer bestimmten Form der staatlichen Unterstützung empfiehlt sich nicht, da die Verhältnisse, unter welchen Secundärbahnen angestrebt werden, verschiedenartig sein können und in jedem einzelnen Falle insbesondere die wirthschaftliche Lage und die finanzielle Leistungsfähigkeit des einschlägigen Landestheiles ins Auge zu fassen sein wird.

Zwei Formen werden es vorzugsweise sein, unter welchen Secundärbahnen ins Leben gerufen werden können. Entweder der Staat baut und betreibt die Bahn und die Interessenten geben zum Baue einen Capitalzuschuss, welcher weder verzinslich noch rückzahlbar ist, oder die Bahn wird gebaut und betrieben von den Interessenten, eventuell in Vertretung derselben von einem Privaten, und der Staat giebt zu den zunächst von den Betheiligten aufzubringenden Baukosten seinerseits einen Zuschuss à fonds perdu.

Die Natur der Secundärbahnen leitet auf die häufigere Anwendung der letzteren Form hin, da der Staatsbetrieb in Ansehung der Tariferstellung und der Betriebseinrichtungen sich gegenüber allzuweit gehenden Anforderungen des Publikums weniger frei zu bewegen vermag, als der Privatbetrieb. Von selbst versteht es sich übrigens, dass auch einer Privatsecundärbahn für den Anschluss an eine Staatsbahnstation die möglichsten Erleichterungen in bau- und betriebstechnischer Hinsicht zu gewähren sein werden.

Nachdem ich in dem Bisherigen den Standpunkt in Kürze bezeichnet habe, welchen die K. Regierung in der Frage des Secundäreisenbahnwesens einzunehmen gedenkt, erübrigt mir nunmehr auf den von dem Herrn Interpellanten erwähnten Antrag des Landrathes von Unterfranken und Aschaffenburg überzugehen, nach welchem die mit einem Kostenaufwande von 3 800 000 *M.* genehmigte Linie Gemünden-Hammelburg als schmalspurige Secundärbahn ausgeführt und mit den hiernach erübrigten Mitteln eine ergiebige Subvention der wichtigsten und vordringlichsten Linien in Unterfranken bewirkt werden soll.

In dieser Beziehung habe ich vor Allem zu bemerken, dass eine Entscheidung darüber, ob für Gemünden-Hammelburg die Normal- oder die Schmalspur anzuwenden sei, noch nicht getroffen ist, dass aber in dem einen wie in dem anderen Falle nach den von der K. Eisenbahnbauverwaltung auf Grund umfassender technischer Untersuchungen aufgestellten Alternativprojecten eine verhältnissmässig sehr beträchtliche Erübrigung an der gesetzlichen Dotation erwartet werden darf.

Während nun der Landrath von Unterfranken und Aschaffenburg mit seinem Antrage lediglich die Subventionirung mehrerer im Regierungsbezirke auszuführenden schmalspurigen Secundärbahnen bezweckt, liegen bei dem K. Staatsministerium des K. Hauses und des Aeussern Petitionen vor, welche dahin gehen, dass die Verwendung der für Herstellung einer normalspurigen Bahn Gemünden-Hammelburg genehmigten 3 800 000 *M.* zur Erbauung einer schmalspurigen Bahn Gemünden-Hammelburg-Euerdorf-Kissingen-Neustadt-Bischofsheim-Brückenau eingeleitet werden möge.

Was letztere Petitionen betrifft, so müsste ich es für bedenklich erachten, wenn wegen des Umstandes, dass an einer einzelnen Linie in einem bestimmten Regierungsbezirke Ersparnisse möglich sind, in diesem Kreise die Ausführung von Secundärbahnen ausschliesslich von Staatswegen in die Hand genommen würde. Ein solcher Vorgang würde unübersehbare Consequenzen nach sich ziehen und die erfreulicher Weise da und dort zu Tage tretende Initiative der Interessentenkreise im Keime ersticken.

Dagegen ergiebt sich die Stellung der K. Regierung zu dem Antrage des Landrathes von Unterfranken und Aschaffenburg, insoferne derselbe auf Subventionirung von Secundärbahnen gerichtet ist, von selbst aus meinen Ausführungen über die Grundsätze, welche die K. Regierung hinsichtlich des Secundäreisenbahnwesens überhaupt einzuhalten beabsichtigt. Die K. Regierung wird bereitwillig die Hand bieten, wenn es sich darum handelt, gemeinschaftlich mit den Betheiligten von Staatswegen Mittel zur Herstellung von Secundärbahnen in Unterfranken aufzubringen. Es liegt jedoch in der Natur der Sache, dass die K. Regierung zunächst die Anträge und Anerbietungen der Betheiligten an sich herantreten lassen muss, um einen Anknüpfungspunkt zu Verhandlungen mit Letzteren zu haben. An solchen Anerbietungen mangelt es aber zur Zeit noch; es wird daher lediglich von den betheiligten Interessentenkreisen abhängen, die Initiative rechtzeitig zu ergreifen, um den Abschluss der Verhandlungen und die Ausarbeitung einer Gesetzesvorlage bis zur nächsten Landtagsversammlung zu ermöglichen, welche sich aus Anlass der bereits vorliegenden Gesammtbeschlüsse des Landtages über die bestehenden Vicinaleisenbahnen ohnehin mit verwandten Gegenständen zu beschäftigen haben wird.

Gotthardbahn.

—st.— (**98. Monatsbericht.**) I. Grosser Tunnel. Ende Januar 1881 war der Stand der Arbeiten folgender (in laufenden Metern):

Nordseite (Göschenen): Richtstollen (7 744,7), Erweiterung der Calotte (7 704,7), Sohlenschlitz (7 144,6), Strosse (6 149,4), Vollausbruch (4 950,0), Gewölbmauerwerk (6 980,7), östliches Widerlager (4 860,5), westliches Widerlager (5 293,0), Wasserabzugscanal (4 710,0), vollständiger Tunnel (4 710,0).

Südseite (Airolo): Richtstollen (7 167,7), Erweiterung der Calotte (7 167,7), Sohlenschlitz (6 695,2), Strosse (6 123,4), Vollausbruch (5 092,0), Gewölbmauerwerk (7 075,7), östliches Widerlager (5 301,3), westliches Widerlager (5 512,4), Wasserabzugscanal (5 380,8), vollständiger Tunnel (5 007,8).

Auf beiden Seiten zusammen waren durchschnittlich 2 952 Arbeiter beschäftigt; die ausgeführten Arbeiten repräsentiren einen Werth von 52 070 590 Frcs.

Werkplatz Göschenen. Im Berichtsmonate betrugen die Fortschritte am Sohlenschlitz 190,6, an der Strosse 179,6 m. In der Druckparthie unter dem Plateau von Andermatt wurde der 13. Gewölbering am 30. Januar geschlossen und sofort mit dem Aushub für den 14. Ring begonnen. An der centralen Druckparthie von 63 m Länge ist der südliche Anschlussring zwischen 7 537 und 7 543 im Laufe des Monats eingewölbt worden. Die Luft, 6 000—7 000 m vom Portal entfernt, zeigte eine mittlere Temperatur von 28,9° C. bei einer mittleren Lufttemperatur im Freien von — 3,7° C.

Werkplatz Airolo. Auf dieser Seite ergaben sich als Fortschritte am Sohlenschlitz 206,1, an der Strosse 268,1 m. Als mittlere Temperatur der Luft wurde 29,5° C. beobachtet bei einer äusseren von — 5,2° C.

Am Schlusse des Berichtsmonats waren auf beiden Seiten zusammen noch herzustellen, wobei die in Klammern beigesetzten Daten die vertragsgemässen Vollendungstermine bezeichnen: Vom Gewölbmauerwerk (31. Juli 1880) 856,0 m, vom Sohlenschlitz (31. Mai 1880) 1 072,6 m, von der Strosse (31. August 1880) 2 639,6 m, vom Mauerwerk der Widerlager (30. September 1880) 4 428,8 m. Diese Rückstände repräsentiren einen Werth von rund 4 596 000 Frcs.

II. Zufahrtslinien. Obgleich das Wetter während des Januars ziemlich gut war, so hat doch die bedeutende Kälte dem Fortgang der Arbeiten im Freien Eintrag gethan und mussten namentlich die Mauerungsarbeiten eingestellt werden. Im Ganzen ist jedoch der gegenwärtige Winter günstiger, als der vorhergehende. Auf der Strecke Immensee-Flüelen ist die grosse Auffüllung zwischen Steinen und Siechenbach fast fertig. Auf der Strecke Flüelen-Göschenen ist der Bahnkörper von Flüelen bis zum Windgälletunnel bei Amsteg vollendet. An den Tunnels der erstgenannten Strecke, welche sämmtlich durchgeschlagen sind, können die Erweiterungsarbeiten bis Anfangs März, die Ausmauerungen im Mai hergestellt sein. In der letztgenannten Strecke wurde der Kehrtunnel bei Wattingen am 31. Januar durchgeschlagen, mit gutem Zusammentreffen der beiden Richtstollen nach Richtung und Höhe. In dieser Strecke erübrigt nur noch der Stollendurchschlag des Pfaffensprungtunnels, mit einem Bohrrest von 172 m; das Gestein bei diesem Tunnel ist in letzter Zeit wieder sehr hart geworden. Auf der Strecke Airolo-Biasca bestehen an den noch nicht durchgeschlagenen Stollen folgende Bohrreste: Freggiotunnel 340 m, Prato 211,0 m, La Lume 55 m, Piano-Tondo 268 m, Travi 208 m. Am Ceneretunnel wurde, den Zeitverlust abgerechnet, ein täglicher Fortschritt von 5,13 m und ein monatlicher von 144 m erzielt und besteht ein Bohrrest von 349 m.

Ende des Berichtsmonats waren auf sämmtlichen Zufahrtslinien nach dem revidirten Kostenanschlage vom Januar 1881 hergestellt von den Erdarbeiten 79 pCt., von den Kunstbauten 72 pCt. Diese Ziffern können mit den im früheren Berichte angegebenen nicht verglichen werden, da letztere die Procentverhältnisse zum Voranschlag vom Januar 1880 ausdrücken. Die ausgeführten Arbeiten repräsentiren einen Werth von 40 145 000 Frcs. oder 60 pCt. des neu aufgestellten Kostenanschlages. Die Zahl der auf den Zufahrtslinien im Januar beschäftigten Arbeiter betrug 7 876 (gegen 8 655 im December), davon 5 145 bei den Tunnels.

Ueber die Eisenbahnbauten in den Vereinigten Staaten von Nordamerika im Jahre 1880.

(Schluss.)

Welchen Umfang die Thätigkeit im Eisenbahnbau im Westen angenommen hat, kann vielleicht übersichtlicher ersehen werden aus einer Zusammenstellung der Meilenzahl der erbauten Bahnen in je einer Reihe der Staaten westlich des Mississippi, und zwar umfasst die erste Reihe, von Norden nach Süden gerechnet, die Staaten Minnesota, Jowa, Missouri, Arkansas und Louisiana, die zweite Reihe Dakota, Nebraska, Kansas, Indianer Territorium und Texas:

Jahr	I. Reihe	II. Reihe	Jahr	I. Reihe	II. Reihe
1872	1 232	1 400	1879	1 259	1 238
1875	150	57	1880	1 088	2 118
1878	804	424			

Hiernach lag bis auf das letzte Jahr in dem Umfange der Bauten in beiden Reihen nie eine erhebliche Differenz — die grösste war weniger als 400 Meilen — aber im Jahre 1880 wurde in den westlicher gelegenen Staaten der II. Reihe nahezu zwei Mal soviel gebaut, was umsomehr ins Gewicht fällt, als in der dritten Staatenreihe Montana, Colorado und New-Mexiko gleichfalls nicht weniger als 940 Meilen gebaut worden sind, d. h. der bei weitem grösste Umfang, der hier überhaupt je gebaut worden ist.

Alles dies muss im Hinblick auf die Gegend, wo der Eisenbahnbau am thätigsten betrieben wird, wohl studirt werden, weil es darauf hindeutet, woher die neuen Quellen des Verkehrs und Handels fliessen. Trotzdem schwerwiegende Fehler durch diejenigen begangen sind, die diese Eisenbahnen gebaut haben, so wirken letztere doch direct auf eine mächtige Entwickelung hin von Dakota, Texas und die dazwischen liegenden Staaten, sowie auf Colorado und New-Mexiko. Innerhalb eines einzigen Jahres hat das Land einen weiteren Schritt westwärts gemacht, und die

Erweiterungen der Nord-Pacific, der Texas und Pacific, der Denver und Rio Grande und mehrerer Bahnen in Texas beweisen, dass noch ein weiterer Fortschritt in dieser Richtung erwartet werden darf. Zweifellos steht noch ein weites Feld offen, aber es ist auch leicht möglich, dass die Arbeiten zu schnell betrieben werden; denn obgleich das Land dazu einladet, so wird es doch nicht auf einmal gänzlich bebaut werden. Wenn nur 1 000 Meilen Bahn jährlich in einem neuen Lande gebaut werden, so wird sie erhalten durch den Verkehr der Bevölkerung, die sich um jene 1 000 Meilen concentrirt; es ist aber anders, wenn 2 oder 3 000 Meilen gebaut werden. Man sollte bedenken, dass 1 000 Meilen Eisenbahn innerhalb der Grenzen von 25 Meilen Land genug für 200 000 Farmen von je 160 Acre bieten.

Ebenso, wie schon seit mehreren Jahren, lag die Bauthätigkeit von 1880 hauptsächlich in den Händen alter Eisenbahngesellschaften, die bei dem Bau unprofitabler Linien was zuzusetzen haben. Im Ganzen scheinen die neuen Linien weislich mit Rücksicht auf die Sicherung des Verkehrs angelegt zu sein und in der Absicht, wohl aus dem Betriebe, nicht aber aus dem Bau Vortheile zu ziehen. Noch bis zum Ende des Jahres war es schwer Geld aufzutreiben für Projecte, die nicht durch hafthare Gesellschaften unternommen wurden. Jetzt machen sich Anzeichen bemerkbar, dass Geld auf Verlangen zu haben ist; erweist sich dies als richtig, so kann sicher darauf gerechnet werden, dass bald sehr viele Unternehmer für Eisenbahnen auftreten werden — Eisenbahnen, lediglich projectirt zu dem Zweck, um aus dem Bau einen Profit zu ziehen, deren Projecteure im Uebrigen wenig Sorge um sie tragen werden und vielleicht Nichts von ihrer Rentabilität verstehen. Man sollte zwar annehmen, dass die in den Jahren vor 1873 gemachten Erfahrungen das Publikum von der Unterstützung solcher Pläne abhalten werden, indessen die meisten Leute haben, wie es scheint, ein kurzes Gedächtniss.

Der Bau selbst war im Jahre 1880 viel kostspieliger als 1879, weil die Preise für Schienen und das rollende Material erheblich höher standen; im Uebrigen fand kein grosser Unterschied statt.

Unter den wichtigeren oder wenigstens längeren Eisenbahnlinien, welche im Laufe des letzten Jahres erbaut wurden, sind zu nennen: die Atchison, Topeka und Santa Fe und die Süd-Pacific Bahn, welche kürzlich mit einander verbunden sind und nun eine neue Route durch den Continent herstellen; die Erweiterungsbauten der Nord-Pacific und der Texas und Pacific Bahn; der Beginn der Atlantic und Pacific Bahn, welche eine dritte Linie nach Californien bilden soll; die Linie der Chicago und Nordwestbahn nach dem Missouri Strom in Dakota, und endlich das grosse Eisenbahnnetz, welches von der Denver und Rio Grande Bahn nach einigen Minen-Districten Colorados gebaut wird.

Die obigen 7 150 Meilen neue Eisenbahnen wurden in 246 verschiedenen Linien durch oder für 150 verschiedene Compagnien erbaut. Dies macht einen Durchschnitt von 47⅔ Meilen pro Gesellschaft und 29⅔ Meilen pro Linie. Es ist dies erheblich mehr als in den Jahren des leichten Bauens. 1878, als nur 2 916 Meilen gebaut wurden, bestanden 152 Baugesellschaften, auf deren jede durchschnittlich nur 19¼ Meilen kamen.

Von den 7 150 Meilen neuer Eisenbahnen waren 1 453 Meilen schmalspurig und zwar 13½ Meilen mit einer Spurweite von 3½ Engl. Fuss, der Rest mit 3 Fuss Englisch. Es werden alljährlich eine Anzahl schmalspuriger Bahnen gebaut, und stellte sich die Meilenzahl derselben als Procentsatz der gesammten Neubauten in den letzten 3 Jahren, wie folgt, heraus:

1878 . . .	990 Meilen	33,9 pCt.	des Ganzen
1879 . . .	895 „	19,6 „	„ „
1880 . . .	1 453 „	20,3 „	„ „

Während des letzten Jahres wurden 79 Meilen schmalspuriger Bahnen in normalspurige umgebaut und 30 Meilen aufgegeben, während 54 Meilen normalspurige Bahnen in solche von 3 Fuss umgewandelt wurden. Hauptsächlich baute die Denver und Rio Grande Eisenbahngesellschaft schmalspurige Bahnen, und zwar 333 Meilen.

In der letzten Ausgabe von „Poor's Manual" wird die gesammte Länge der Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten im Anfange des Jahres 1880 zu 86 497 Meilen angegeben; rechnet man hierzu die Neubauten von 1880 mit 7 150 Meilen, so betrug das Eisenbahnnetz der Vereinigten Staaten am Anfange dieses Jahres 93 637 Meilen. Nach der am 1. Juni 1880 im ganzen Lande stattgehabten Volkszählung betrug die Einwohnerzahl 50 152 000 Seelen, welche sich bei einer verhältnissmässig gleichen Zunahme, wie in der letzten Decade, bis zum Ende des Jahres auf etwa 50 880 000 Seelen vermehrt hat. Die Zunahme der Bevölkerung beträgt nahezu 2½ pCt. pro Jahr; der Zuwachs der Meilenzahl an Eisenbahnen erreichte im letztverflossenen Jahr aber 8¼ pCt. Am Beginn des Jahres kamen 573 Einwohner auf 1 Meile Bahnlänge, am Ende nur 543 Einwohner. In Europa kommen 3 333 Einwohner auf 1 Meile Eisenbahn; in Schweden allein, wo die Einwohnerzahl pro Meile Bahn am geringsten ist, 1 667.*) Es ist wiederholt hervorgehoben, dass ein derartiger verhältnissmässiger Fortschritt im Bau neuer Bahnen nicht von langer Dauer sein kann. Gesetzt auch, diese Zunahme ginge nur 10 Jahre in demselben Verhältniss weiter, so käme man bis zum Ende des Jahres 1890 auf 205 000 Meilen Eisenbahnen bei einer Bevölkerung von 66 000 000 oder es kämen auf 1 Meile Eisenbahn nur 322 Einwohner. Wie die Aussichten gegenwärtig liegen, so darf pro 1881 allerdings auf eine ausserordentlich grosse Bauthätigkeit gerechnet werden.

Von allen leistungsfähigen Gesellschaften, welche das nöthige Capital besitzen oder leicht beschaffen können, sind schon alle Vorbereitungen getroffen. Die Nord Pacific Bahn, welche nebenbei ihre Hauptbahn in Washington und Montana vorzutreiben beabsichtigt, will mehrere Zweigbahnen in Dakota bauen; die Denver und Rio Grande Bahn will eine Anzahl von Linien in Colorado und New-Mexiko fortsetzen und hat vor, mehr als 500 Meilen innerhalb Jahresfrist zu bauen; die Texas und Pacific Bahn wird wahrscheinlich vollendet werden und sollen mehrere andere Linien in Texas auf beträchtliche Entfernungen längs des Rio Grande nach Süden hin verlängert werden; eine lange Eisenbahnlinie wird in Louisiana in Angriff genommen werden; die Atlantic und Pacific Bahn soll bis zur Pacific Bahn fortgeführt werden, viele Erweiterungen von Eisenbahnlinien in Dakota sind geplant und neben allen diesen sind zahllose Projecte aufgestellt, die, wenn das nöthige Baucapital beschafft werden kann, für die nächsten zwei Jahre einen ganz enormen Umfang von Eisenbahnneubauten in Aussicht stellen. Es unterliegt keinem Zweifel, dass zu viel Eisenbahnen werden gebaut werden. Im fernen Westen, wo zwar Raum genug aber noch eine zu schwache Bevölkerung für die Eisenbahnen vorhanden ist, werden die Gesellschaften, deren Bahnlinien schon bis an die Grenze der bewohnten Landstriche reichen, gezwungen, schneller vorwärts zu gehen als ihnen lieb ist, weil die Wahrscheinlichkeit existirt, dass, wenn sie nicht selbst bauen, ein anderer Unternehmungslustiger rechts oder links ihrer Linie vorgeht und ihnen das vorliegende Terrain fortnimmt.

Der unmittelbare Effect dieser grossen Bauthätigkeit ist sehr günstig für die Geschäfte im ganzen Lande. Es ist eine grosse Nachfrage nach Arbeitskräften und Materialien; die Eisenwerke sind aufs Aeusserste angestrengt; die Aufträge auf Betriebsmittel sind so stark, dass Lieferungen ohne lange Fristen nicht mehr übernommen werden; aber auch alle anderen Industriezweige empfinden sehr wohl den günstigen Erfolg dieses gewaltigen Capitalaufwandes für Eisenbahnbauten. Ein plötzlicher Rückgang in der Bauthätigkeit etwa von 7 000 auf 3 000 oder 4 000 Meilen pro Jahr würde zweifellos sehr Viele ruiniren; dieser Rückgang wird sicherlich kommen, obwohl nicht gerade plötzlich, und dass er schon jetzt eintreten sollte, dafür liegt auch nicht das geringste Anzeichen vor. Im Jahre 1881 werden in den Vereinigten Staaten voraussichtlich mehr Eisenbahnen gebaut werden, wie je zuvor.

*) Für uns Deutsche liegt noch ein anderer Vergleich sehr nahe. Wir haben gesehen, dass die meisten neuen Bahnen gebaut werden, um bisher unbewohnte Territorien des fernen Westens von Amerika für die Colonisation zugänglich zu machen. Die Ansiedler rekrutiren sich aber zum bei weitem grössten Theil aus Deutschland. Stellt man nun die gerade in jüngster Zeit von politischen Blättern über die Auswanderung der Deutschen gebrachten Angaben mit den obigen Meilenzahlen der Eisenbahnneubauten zusammen, so kommt man zu nachstehendem interessanten Resultat:

	Eisenbahnzuwachs:	Einwanderung:	pro Meile Neubau:
1872 .	7 340 Meilen	105 000 Seelen	14 Einwanderer
1875 .	1 561 „	24 000 „	15 „
1880 .	7 150 „	80 000 „	11 „

Enteignung.

v. O. **Welche auf Grundstücken haftenden Abgaben und Lasten werden, wenn sie bei dem Enteignungsverfahren von den Berechtigten nicht angemeldet werden, hinfällig? *)** Die Kirchengemeinde von Neuengönna mit Pastendorf behauptet, dass sie in Folge eines seit rechtsverjährter, ja unvordenklicher Zeit bestehenden Herkommens das Recht besitze, von jedem Käufer von Grundstücken in den Fluren der gedachten Orte einen sogen. Gottespfennig zu beanspruchen, dessen Betrag sich nach gewissen Procentsätzen von der Summe des Kaufpreises regele. Bei Herstellung der Saaleisenbahn habe nun die Saaleisenbahngesellschaft eine Reihe von Grundstücken in den Fluren von Neuengönna mit Pastendorf durch Enteignung erworben, und sei daher verpflichtet, die auf die dafür gezahlten Kaufpreise entfallenden fraglichen Gottespfennige an die Kirchengemeinde abzuführen. — Die Saaleisenbahngesellschaft wendete hiergegen unter Anderem ein, der Anspruch der klagenden Kirchengemeinde sei deshalb jedenfalls erloschen, weil dieselbe bei dem Verfahren über die Enteignung und Abschätzung der gedachten Grundstücke für die Saalbahn ihre desfallsige Forderung nicht angemeldet habe. — Das vormalige Kreisgericht Weimar erachtete diesen Einwand für zulässig und liess denselben zum Beweis zu. Auf eingewandte Berufung verwarf das vormalige Appellationsgericht

*) Erst jetzt bekannt geworden.

Eisenach die gedachte Einrede als unzulässig, indem es ausführte: „Nach Art. 28 des Enteignungsges. v. 26. Novbr. 1855 sollen zu den Verhandlungen über die Enteignung bezüglich Abschätzung der enteigneten Grundstücke und Rechte in dem anzuberaumenden Termine ausser dem Bauunternehmer und den bereits ermittelten Entschädigungsberechtigten auch alle Personen durch öffentliche Bekanntmachungen der Gemeinde vorgeladen werden, „welche bezüglich der abzutretenden Gegenstände aus irgend einem Grunde einen in diesem Verfahren geltend zu machenden Anspruch zu haben glauben und zwar unter Androhung der im Art. 29 angedrohten Rechtsnachtheile". — Sowohl aus dieser Bestimmung als aus Art. 29, welcher anordnet, dass die dem Enteignungscommissar nicht bekannten, im Termine ausbleibenden Entschädigungsberechtigten der Rechtsnachtheil treffe, dass sie der Berücksichtigung ihrer nicht angemeldeten Rechte und Entschädigungsansprüche verlustig gehen, bezl. mit denselben lediglich an den Empfänger der Entschädigungssumme verwiesen werden, geht aber hervor, dass es sich nur um solche Rechte handeln kann, welche durch das Enteignungsverfahren selbst betroffen, also durch dasselbe ganz oder theilweise dem Berechtigten entzogen werden und für deren Entziehung dem Berechtigten ein Recht auf Schadloshaltung zusteht. Zu dieser gehört aber das von der Klägerin geltend gemachte Recht nicht. Denn, mag man dasselbe als eine Art Laudemium ansehen, welches der Kirche aus altem Recht zusteht oder als eine Abgabe mehr öffentlichen Charakters, wie eine Gemeindeabgabe, immer beruht dasselbe nach der Klagestellung auf einer persönlichen Pflicht jedes Käufers von Grundstücken in jenen Fluren. Die Leistung der geforderten Gottespfennige stellt sich daher nicht als eine Reallast, als eine dingliche Last auf Grund und Boden, sondern kennzeichnet sich nur als eine persönliche Verbindlichkeit des betr. Käufers. Erst wenn die Entschädigungssumme für die enteigneten Grundstücke feststand, erwuchs der Anspruch auf die Abgabe und für die Klägerin ist es gleichgültig, auf welche Weise die Veräusserung der Grundstücke erfolgte, ob durch Kauf etc. oder Enteignung. — Dieser Bescheid wurde durch Erk. d. Ob.-App.-Senats d. Ob.-Land.-Ger. Jena bestätigt aus folgenden Gründen: „Das Gesetz v. 26. Novbr. 1855 unterscheidet im Art. 16 u. 42 zwischen den öffentlichen Lasten, nämlich den Steuern, Gemeindeabgaben, Kirchen- und Schullasten einerseits und den privaten Grundlasten, insbesondere den auf den zu enteignenden Grundstücken haftenden guts- und lehnsherrlichen Rechten, Nutzungs- und Servitutsbefugnissen andererseits. Die ersteren bleiben auf dem enteigneten Grundstücke haften, wogegen die letzteren der Ablösung unterliegen. Nirgends ergiebt sich aber aus den Parteiverhandlungen ein Anhalt dafür, dass die fragliche Abgabe auf bestimmten Grundstücken in Folge eines dinglichen Verpflichtungsgrundes hafte, dass der Anspruch namentlich auf guts- und lehnsherrlichen Rechten beruhe, und dass somit diese Abgabe den Charakter einer Reallast an sich trage, deshalb also der Anmeldung im Enteignungsverfahren unterworfen sei; vielmehr beruht die Verpflichtung zur Entrichtung der Gottespfennige darauf, dass Jeder, der ein Grundstück in jenen Fluren durch Kauf oder Tausch erwirbt, damit in eine territoriale Beziehung zur Ortsflur, der Markung und demzufolge auch in ein gewisses Unterthänigkeitsverhältniss zur Gemeinde tritt. In der That beruht daher die Abgabe q. auf dem Gemeindeverbande und unterliegt nicht der Anmeldung im Enteignungsverfahren. Hieran hat auch das vom ersten Richter angezogene Ablösungsgesetz vom 28. April 1869 nichts geändert, es wird im Gegentheil durch § 2 dieses Gesetzes die publizistische Natur der Abgabe q. noch bestätigt". (Erk. d. Ob.-Land.-Ger. zu Jena v. 6. Novbr. 1879; Bretschneider, Blätter für Rechtspflege in Thüringen und Anhalt. N. F. Bd. VIII. S. 62 ff.)

Literatur.

Veranschlagung der Betriebskosten von Primär- und Secundärbahnen. Von A. Wendland, Regierungsbaumeister in Berlin. (Sonderabdruck aus „Glaser's Annalen für Gewerbe und Bauwesen" 1881. Bd. VIII. Heft 6 u. 7.)

Der Titel dieser Broschüre bezeichnet nicht vollständig den Inhalt derselben. Dieselbe giebt nämlich zunächst unter den Ueberschriften: „Bauwürdigkeit der Bahn" und „Berechnung der zu erwartenden Einnahmen" eine Reihe von Daten für die Ermittelung des für eine in Aussicht genommene Eisenbahn zu erwartenden Verkehrs. Da der zu erwartende Verkehr in erster Reihe massgebend für die Gestaltung einer zu projectirenden Bahn ist oder wenigstens sein sollte, werden schon diese in practischer Form gegebenen Notizen Vielen, welche mit der Aufstellung von Projecten für neue Bahnen zu thun haben, willkommen sein. Die Broschüre berücksichtigt hierbei hauptsächlich die Bahnen untergeordneter Bedeutung, für welche solche Berechnungen auch zur Zeit — wenigstens in Deutschland — allein anzustellen sind, da für Primärbahnen, soweit solche hier überhaupt noch gebaut werden, in der Regel allgemeine Verkehrs-, strategische oder sonstige Interessen von solcher Bedeutung vorliegen werden, dass eine specielle Berechnung des zu erwartenden Verkehrs erübrigt.

In der Berechnung der voraussichtlichen Betriebsausgaben stützt sich der Verfasser auf den Aufsatz des Herrn Professor Baumeister in Karlsruhe: „Summarische Veranschlagung der Betriebskosten auf Adhäsionsbahnen" (Organ 1880), sowie auf die bezüglichen Angaben bei Koch: „Das Eisenbahnmaschinenwesen". Um zu Formeln zu gelangen, welche einerseits für den beabsichtigten Zweck genügend genaue Resultate geben, andererseits aber auch die für den practischen Gebrauch so sehr erwünschte Einfachheit haben, sind sämmtliche Ausgaben, soweit sie von der Grösse des Verkehrs abhängig sind, auf die zu fördernde Bruttolast (also nur auf einen Werth) basirt. Die angestellten Berechnungen gründen sich auf die Angaben der statistischen Nachrichten für die Bahnen Preussens. Da diese statistischen Nachrichten sich wesentlich auf Primärbahnen beziehen, so sind, soweit dies nöthig, für Secundärbahnen besondere Formeln entwickelt und sind dabei Winke gegeben, in welcher Weise nach Ansicht des Verfassers Secundärbahnen billig betrieben werden können.

Einen besonderen Vorzug hat die Broschüre noch dadurch, dass die Ausgaben nach dem neuen Normalbuchungsformular gruppirt sind, so dass ein darnach aufzustellender Voranschlag direct als Anhalt für die Buchung und zur späteren Vergleichung benutzt werden kann.

Wir zweifeln nicht, dass die in der kleinen Broschüre gegebenen Anhaltspunkte für die Berechnung der voraussichtlichen Einnahmen und Ausgaben einer zu projectirenden Bahn Vielen sehr willkommen sein werden.

—st.— **Die electrischen Wasserstandsanzeiger.** Für Wasserbau- und Maschinentechniker, Wasserleitungsingenieure, Fabrikdirectoren, Industrielle u. s. w. Von L. Kohlfürst, Oberingenieur. Mit 54 in den Text gedruckten Holzschnitten. Berlin 1881. Verlag von Julius Springer.

Während in Amerika electrische Einrichtungen für die mannigfachsten Zwecke nicht nur in alle grösseren industriellen Etablissements, sondern selbst in das Privat- und Familienhaus ihren Weg gefunden haben, geht es in dieser Beziehung bei uns weniger rasch vorwärts. Und doch lässt sich in vielen Fällen durch eine ganz einfache electrische Vorrichtung der Zweck weit besser und billiger erreichen, als durch einen complicirten mechanischen Apparat. Derartige Fälle kommen häufig bei Wasserstandsanzeigern vor und ist da nicht selten durch das Versagen der mechanischen Vorrichtung grosser Schaden angerichtet worden.

Mit vorliegendem Schriftchen beabsichtigt der Verfasser einige in der Praxis schon verwendete electrische Wasserstandsanzeiger zu besprechen und deren Verbreitung zu befürworten.

Cap. I erörtert Zweck und Aufgabe der electrischen Wasserstandsanzeiger. Dieselben werden überall da mit Vortheil Anwendung finden, wo es sich darum handelt, den Stand des Wassers in irgend einem Raume nach einer entfernten oder durch coupirtes Terrain oder Zwischenobjecte geschiedenen Stelle momentan bekannt zu geben. Solche electrische Einrichtungen lassen sich übrigens auch noch einem weit grösserem Felde, als dem der blossen „Wasserstandsanzeiger" anpassen; es muss nicht gerade Wasser sein, dessen Steigen und Fallen angezeigt werden soll; es kann sich ebensogut um eine beliebige Flüssigkeit, um eine Gasometerglocke, eine Förderschale, dem Fahrzeug eines Bremsberges u. s. w. handeln. Die Anforderungen an die electrischen Wasserstandsanzeiger können verschieden sein und werden diese darnach vom Verfasser in 5 Kategorien eingetheilt.

Cap. II beschäftigt sich mit den Principien electrischer Signalanlagen für Zeichengebung überhaupt, mit den Leitungen, Electricitätsquellen, Zeichengebern und Zeichenempfängern und ist hauptsächlich für diejenigen bestimmt, deren Vertrauen für die Sache erst gewonnen werden soll.

Cap. III enthält die nähere Besprechung und Beschreibung einzelner Apparatsysteme der in der Praxis schon verwendeten electrischen Wasserstandsanzeiger und finden sich dabei die Lösungen aller in Cap. I gestellten Anforderungen.

Cap. IV giebt beherzigenswerthe Rathschläge über Beschaffung, Instandhaltung und Kosten der fraglichen Signalanlagen.

Zahlreiche in den Text gedruckte Holzschnitte tragen wesentlich zur Erleichterung des Verständnisses bei.

Die besprochene Broschüre des in der Literatur über angewandte Electricität wohlbekannten Verfassers dürfte gewiss dazu beitragen, den Nutzen der electrischen Signalanlagen zu veranschaulichen und kann sie den verschiedenen Technikern und Industriellen aufs wärmste empfohlen werden.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin SW. (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Beilage zu No. 23. Berlin, den 25. März 1881.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Die Eisenbahnen der Australischen Colonien.

Mitgetheilt von Henry Greffrath.

Artikel VIII.*)

Süd-Australien. Die Colonie Süd-Australien im weiteren Sinne umfasst ein Areal von 42501 Deutsch-geographischen Quadratmeilen. Der Theil derselben, welcher sich vom 26° südlicher Breite ab nach Süden zu bis an die Meeresküste erstreckt und in welchem fast ausschliesslich die bisherige Ansiedelung erfolgte, heisst Süd-Australien im engeren Sinne und hat einen Umfang von 17875 Deutsch-geographischen Quadratmeilen. Hier, und zwar auch nur wieder in dem südlicheren Theile, liegen die Eisenbahnen, welche bis jetzt in dieser Colonie gebaut wurden. Es waren davon am Schlusse des Jahres 1880 im Ganzen 677 Miles, gegen 558 und 431 in den beiden Vorjahren, in Betrieb, und zwar 664 Miles Staats- und 13 Privatbahnen. In Bau begriffen waren noch 306½ Miles. Aus einer dem Parlamente der Südaustralischen Colonie unterbreiteten Vorlage entnehmen wir folgende Angaben. Die Einnahmen aus den Staatsbahnen beliefen sich in dem Finanzjahre 1877/78, von Juli zu Juli gerechnet, auf 238827 £, im Jahre 1878/79 auf 312428 £ und im Jahre 1879/80 auf 369845 £. Die Ausgaben in diesen Jahren stellten sich dagegen auf 174093 £, 213688 £ und 242527 £. Der Nettogewinn von resp. 64734 £, 98739 £ und 127317 £ verzinste das Anlagecapital mit 2,61, 2,95 u. 3,44 pCt. Es wurden im Jahre 1879/80 2778884 Personen, gegen 2469052 im Jahre 1878/79, und 600091 t Güter, gegen 535791, befördert. Die bis zum 1. Juli 1880 fertigen Bahnen hatten bis dahin 3864004 £ gekostet. Ueberhaupt waren vom 1. Januar 1852, von wo ab das Eisenbahnwesen der Colonie datirt, bis zum 1. Juli 1880 4371726 £ darauf verwendet.

Seit unserem letzten Berichte vorigen Jahres wurden in der Colonie Süd-Australien nachstehende Bahnen eröffnet:

1. Am 17. Februar 1879, was wir zunächst nachzuholen haben, die Gawler Street Line, nur 1¼ Miles lang. Sie führt von der Eisenbahnstation der Nordbahn bei Gawler nach dem Marktplatze dieser Stadt und hat 4462 £ oder 3570 £ pro Mile gekostet. Gawler oder Gawlertown, am Flusse gleichen Namens und am Fusse der Barossa Ranges, liegt 24¾ Miles nordöstlich von der City of Adelaide und zählt gegen 2000 Einwohner.

2. Am 15. Januar 1880 die Hamley Bridge and Balaklava Line. Sie vollendet die Kette von Eisenbahnen, welche die City of Adelaide mit den Kupferminenstädten Kadina, Wallaroo und Moonta auf der Yorke Peninsula verbinden. Die Bahn, mit der engen Spurweite von 3' 6", ist 22½ Miles lang und hat, mit Einschluss der Gebäude und des Betriebsmaterials, nur 100000 £ gekostet und ist damit eine der billigsten Bahnen der Colonie. Sie führt über eine fruchtbare Gegend, auf welcher Weizen einen hohen Ertrag liefert. Hamley Bridge mit 100 Seelen am Lightflusse, wo sich dieser mit dem Gilbert vereinigt, und in der Grafschaft Gawler, liegt in 34° 40' südl. Br. und 138° 45' östl. L. Gr. und 44½ Miles nördlich von der City of Adelaide. Balaklava, am Wakefieldflusse in 34° 8' südl. Br. und 138° 30' östl. L. Gr. und ebenfalls in der Grafschaft Gawler, ist ein unbedeutender Ort in einer guten Agricultur- und Pastoralgegend.

3. Am 1. Juni 1880 eine Privatbahn, welche in der Länge von 7 Miles von der City of Adelaide nach der Holdfast Bay führt. Die Bahn hat, mit Einschluss von 10000 £, die für den Ankauf von Land gezahlt wurden, 100000 £ gekostet. Es ist eine Concurrenzbahn der schon seit einigen Jahren in Betrieb befindlichen Adelaide and Glenelg Railway, welche dadurch in ihren früheren guten Einnahmen so geschmälert worden ist, dass sie das letzte Mal keine Dividende mehr zahlen konnte. Die beiderseitigen Directoren sind dahin übereingekommen, beide Gesellschaften zu amalgamiren, und dieser Beschluss ist denn auch am 6. Januar 1881 von einer in Adelaide abgehaltenen Generalversammlung der Actionäre gutgeheissen worden.

4. Am 23. October 1880 die Adelaide and Hindmarsh Tramway in der Länge von 3½ Miles. Sie hat 2000 £ pro Mile gekostet. Adelaide, in 34° 57' südl. Br. und 138° 38' östl. L. Gr., ist bekanntlich die Hauptstadt der Colonie Süd-Australien und zählt 33000 Einwohner. Hindmarsh, am Torrensflusse und nordwestlich von Adelaide, ist eine Stadt mit 6000 Seelen, in welcher namentlich viel Gerberei betrieben wird.

5. Am 14. December 1880 die Bahn von Hallett über Yarcowie (14 Miles) nach Terowie, 20¼ Miles, als Fortsetzung der von Adelaide auslaufenden Nordbahn. Sie berührt neue Agriculturdistricte. Da keine Terrainschwierigkeiten vorlagen, so konnte die Bahn, Alles in Allem gerechnet, für 124711 £ hergestellt werden. Auf der Nordbahn besteht bis Terowie die breite Spurweite von 5' 3", von da ab aber bis Quorn im Flindersgebirge, siehe unten, zum Anschlusse an die Central-Nordbahn, wird die schmale Spurweite von 3' 6" eingeführt werden. Hallett ist ein kleines Städtchen in 33° 27' südl. Br. und 138° 47' östl. L. Gr. und 119¾ Miles nördlich von Adelaide. Terowie, in 33° 7½' südl. Br. und 138° 45' östl. L. Gr. und 140 Miles nördlich von Adelaide, ist ein erst 5 Jahre alter Ort mit 100 Bewohnern, in dessen Umgebung viel Weizen gebaut wird.

6. Ebenfalls am 14. December 1880 die Bahnstrecke von Jamestown über das Städtchen Yongala (15 Miles) nach Petersburgh oder Yongala Junction, 21½ Miles. Die Bauschwierigkeiten waren keine allzu grossen und kostete die Bahn in ihrer Vollständigkeit 140000 £. Jamestown, in 33° 15' südl. Br. und 138° 33' östl. L. Gr. und 141 Miles nördlich von Adelaide, ist ein junges, rasch aufblühendes Städtchen in dem neuen nördlichen Agriculturdistricte. Petersburgh ist ein erst jetzt bei der Yongala Junction Eisenbahnstation angelegter Ort, 6½ Miles von dem Städtchen Yongala, 73½ Miles ostnordöstlich von Port Pirie und 154 Miles nördlich von Adelaide.

7. Auf der centralen Nordbahn, welche von Port Augusta, an der Spitze des Spencer's Gulf und in 32° 29' 30" südl. Br. und 137° 45' 30" östl. L. Gr., nach Norden zu ins Innere der Colonie zunächst bis the Government Gums oder Farina Town, in 30° 7' südl. Br. und 138° 15' östl. L. Gr. und 465 Miles nördlich von Adelaide, laufen soll, war bis Mitte December 1880 die erste 65¾ Miles lange Strecke bis Wonoka oder, wie der Ort jetzt heisst, Harper dem öffentlichen Betriebe übergeben. Harper liegt in 31° 57' südl. Br. und 137° 47' östl. L. Gr. und 305 Miles nördlich von Adelaide und ist so zu sagen nur ein nomineller Ort. Ueber die nächsten 38 Miles, bis wenige Miles jenseit Ediowie in 31° 30' südl. Br. und 138° 36' östl. L. Gr., läuft die Locomotive ebenfalls schon hinweg, und auf den dann folgenden 41 Miles bis Beltana, in 30° 52' südl. Br. und 138° 28' östl. L. Gr. und 398 Miles nördlich von Adelaide, sollen die Erdarbeiten bis Ende December 1880 fertig sein. Laut Contract muss die ganze Bahn am 31. October 1881 vollendet sein, aber das ist wohl sehr fraglich. Die Gesammtkosten sind auf 1115570 £ veranschlagt, von denen bis Mitte December 1880 680000 £ — und von diesen wieder 340000 £ für Erdarbeiten — verausgabt waren.

Zu Anfang des Jahres 1880 war die 5½ Miles lange Glenelg and South Coast Tramway, welche von Glenelg am Meeresstrande entlang nach Brighton führt, eröffnet worden. Glenelg mit 2430 Seelen ist ein 6½ Miles von Adelaide entfernter und besuchter Badeort an der Holdfast Bay und am Pattawallonga Creek in 34° 39' südl. Br. und 138° 35' östl. L. Gr. Brighton, 10 Miles südlich von Adelaide und an der Küste des Gulf of St. Vincent, ist ebenfalls ein Badeort, zählt aber erst 600 Einwohner. Die Bahn rentirte indess nicht, und die Gesellschaft hatte, ausser einer Schuld von 9040 £, allwöchentlich 30 £ zuzusetzen, um die Betriebskosten zu decken. In Folge dessen wurde auf einer Generalversammlung der Actionäre der Verkauf der Bahn beschlossen, und als dieser nicht ausführbar war, die Auflösung der Gesellschaft, was denn auch geschehen ist.

Auf der, auf Beschluss des Parlaments, von Terowie über Petersburgh, Orroroo und Coonattoo nach Quorn, im Pichirichi Pass im Flinders Gebirge, zu bauenden Bahn, 93 Miles, wurde die erste Strecke bis Orroroo, 36½ Miles, am 2. Februar 1880 den Messrs. Keane and White für die Summe von 75097 £ in Contract gegeben. Der Bau bietet gerade keine Schwierigkeiten, da die Bahn über weite Ebenen führt, aber diese sind in der Winter- oder Regenzeit Ueberschwemmungen ausgesetzt, weshalb viele Fluthöffnungen im Bahnkörper anzulegen sind. Ueber Terowie siehe oben. Orroroo ist ein kleiner Ort im Norden der Grafschaft Dalhousie. Die erste 14¼ Miles lange Strecke von Terowie bis Petersburgh oder Yongala Junction sollte Ende Januar 1881 fertig sein.

Am 6. September 1880 wurde dann auch die zweite, 58 Miles lange Strecke von Orroroo über Coonattoo nach Quorn an die Messrs. C. and E. Millar für die Summe von 116148 £ vergeben. Auf den ersten 16 Miles passirt diese Bahnlinie Kronland, welches als Viehweide reservirt ist, und auf den übrigen 42 Miles Agricultur-

---

*) Siehe Artikel I in Jahrg. 1873 No. 69 S. 789; Artikel II in Jahrg. 1874 No. 95 S. 1171; Artikel III in Jahrg. 1876 No. 30 S. 363; Artikel IV in Jahrg. 1877 No. 24 S. 317; Artikel V in Jahrg. 1878 No. 17 S. 224 und No. 18 S. 238; Artikel VI in Jahrg. 1879 No. 9 S. 110 und No. 11 S. 142; und Artikel VII in Jahrg. 1880 No. 17 S. 227 und No. 18 S. 243 u. flg. dieser Zeitung.

land, auf dem sich viele Farmer angesiedelt haben. Die Bahn erreicht in dem 13 Miles von Quorn gelegenen kleinen Orte Eurelia ihren höchsten Punkt von 1 730′ über dem Meeresspiegel. Quorn ist ein kleiner Ort und Station an der Central Northern Bahn, 24 Miles nördlich von Port Augusta. Durch diesen Anschluss wird die centrale Nordbahn in Verbindung mit der City of Adelaide und Port Adelaide gebracht. Beide Strecken, d. i. von Terowie bis Orroroo und von da bis Quorn, müssen bis Ende 1881 fertig sein.

Im November 1877 wurde (vergl. No. 9 vom Jahre 1879, Seite 112) vom Süd-Australischen Parlamente der Bau einer Eisenbahn von Adelaide über Mout Lofty nach Nairne beschlossen. Die erste, 19 Miles lange Strecke von Adelaide bis Crafers auf der Höhe des Gebirges, 1 620′ über dem Meeresspiegel, ward den Messrs. Walker and Swan für die Summe von 182 158 ℒ in Verdung gegeben und soll im April 1882 fertig sein. Crafers ist ein kleiner, aber romantisch gelegener Ort südöstlich von Adelaide und liefert viel Obst und Gemüse für die City. Der District zählt 900 Bewohner. Der grossen Kosten wegen, welche der Bau dieser Bahn verursachen wird, wurde im November 1880 im Parlamente der Antrag gestellt, die 15 Miles lange Strecke von Crafers bis Nairne nicht zu bauen, aber abgelehnt. Die Kosten dieser zweiten Strecke werden sich muthmasslich auf 111 763 ℒ belaufen

Im Juli 1879 war der Bau der Naracoorte and Tatiara Bahn vom Parlamente bewilligt worden, vergl. No. 18 vom Jahre 1880 S. 214. Es ist dies eine Verlängerung der im Südosten der Colonie von der Stadt Kingston, Lacepede Bay, in 36° 50′ südl. Br. und 139° 53′ östl. L. Gr., auslaufenden Bahn nach Naracoorte. Die Legung des 44 Miles langen Bahnkörpers wurde im Juli 1880 mit den Messrs. C. and E. Millar für die Summe von 74 743 ℒ verdungen, und sollen die Arbeiten bis zum 1. November 1881 vollendet sein. Die Bahn wird von Naracoorte ab nach dem sogen. University Block No. 3 im Hundred of Tatiara laufen. Auf den ersten 2 Miles berührt sie Agriculturland, dann bis zur 27. Mile lauter Scrubland (niedriges Gestrüpp), welches mit Schafen und Rindern bejagt ist, und von da ab tritt wieder besserer Boden auf. Die Bahn läuft zunächst auf einige Miles in ziemlich östlicher Richtung bis zur Station Hynam und hierauf nördlich und nähert sich bei dem Orte Frances der Grenze der Colonie Victoria auf 1 Mile. Naracoorte, am Creek gleichen Namens in der Grafschaft Robe und in 36° 55′ 22″ südl. Br. und 140° 47′ 57″ östl. L. Gr., liegt 222 Miles südöstlich von Adelaide und ist ein rasch aufblühendes Städtchen. Der District zählt 1 170 Seelen und dient meistens für Viehzucht. Das Hundred of Tatiara liegt in 36° 22′ südl. Br. und 140° 50′ östl. L. Gr. und reicht bis an die Grenze der Colonie Victoria. Unter University Block versteht man ein dort gelegenes Areal im Umfange von 10 000 Acres oder 4 047 Hectar, welches das Süd-Australische Parlament an die Universität in Adelaide bei deren Gründung schenkte und aus dem diese eine gute jährliche Revenue entnimmt. Der Bau dieser Bahn bietet keine Schwierigkeiten und wird nicht nur für Süd-Australien, sondern auch für die anliegenden Districte der Colonie Victoria ihre werthvolle Bedeutung haben.

Ausser den drei in Betrieb befindlichen Tramways, welche den Verkehr der City of Adelaide mit den Vorstädten vermitteln, sollen für denselben Zweck noch weitere 4 Tramways angelegt werden:

1. Von Adelaide nach den östlichen Vorstädten Hackney, Kent Town, College Town und Stepney.
2. Von Adelaide nach Magill, 4½ Miles östlich von Adelaide, am Fusse des Mount Lofty.
3. Von Adelaide nach Walkerville, 2 Miles nördlich gelegen.
4. Von Adelaide nach Glen Osmond, Fullarton und Upper Mitcham, — Orte, welche ungefähr 4 Miles von Adelaide entfernt liegen.

Eine der nächsten vom Süd-Australischen Parlamente zu bewilligenden Eisenbahnbauten wird die Fortsetzung der von der Nordbahn bei Roseworthy abzweigenden und in der Länge von 74 Miles über Kapunda nach Morgan, am sogenannten Northwest Bend des Murrayflusses in 34° südl. Br. und 139° 35′ östl. L. Gr. (siehe Jahrg. 1879 No. 9, S. 111), führenden Nordwestbahn bilden. Diese würde von Morgan ab bis an die Grenze der Colonie Neu-Süd-Wales, 80 Miles, und zwar in der Richtung auf Wentworth, einen in 34° 8′ südl. Br. und 142° östl. L. Gr. gelegenen Ort an der Mündung des Darling in den Murray, zu verlängern sein und nach Schätzung 400 000 ℒ kosten. Die Colonien Neu-Süd-Wales und Victoria beabsichtigen ebenfalls, ihre Westbahnen bis Wentworth fortzusetzen, um so die drei grossen und wichtigen Cities Australiens: Adelaide, Sydney und Melbourne durch Eisenbahnen zu verbinden.

Victoria. Die Colonie Victoria, deren Gründung in das Jahr 1835 fällt, liegt an der Südostküste des Australischen Continents und ist, wenngleich dem Umfange nach die kleinste — sie umfasst 4 148 Deutsch-geographische Quadratmeilen —, doch ihrer Bedeutung nach die wichtigste unter den Colonien des Australischen Continents. Sie zählte am Schlusse des letzten Jahres 910 000 Seelen.

Auch im Eisenbahnwesen ist Victoria, nächst Neu-Seeland, am meisten vorgeschritten. Nachdem am 30. Juni 1878 die 2½ Miles lange Hobson's Bay Bahn, welche Melbourne mit seinem Hafen Sandridge verbindet, angekauft worden ist, gehören sämmtliche Bahnen der Colonie dem Staate. Die fertigen Bahnen hatten am Schlusse des Jahres 1879 eine Länge von 1 108¼ Miles, während 74 Miles noch in Bau begriffen waren. Für den Betrieb dienten 163 Locomotiven, 243 Personen- und 3 068 Güterwagen. Der Bau aller fertigen Bahnstrecken hatte 16 251 420 ℒ gekostet oder 14 667 ℒ pro Mile, welche die Nettoeinnahme mit 3,58 pCt. verzinste. Von diesem Baucapital waren 14 990 545 ℒ durch Anleihe aufgebracht, welche an jährlichen Interessen eine Summe von 732 218 ℒ oder 5 ℒ 8 sh. 5 d. Procent erforderten. Es wurden im Jahre 1879 überhaupt 4 169 175 Personen, 919 336 t Güter und 42 664 t an lebendem Vieh mit den Bahnen befördert. Die Zahl der zurückgelegten Miles betrug 4 204 599 und auf jede derselben entfiel eine durchschnittliche Jahreseinnahme von 7 sh. 0,71 d., während sich diese auf die fertigen Bahnmeilen mit 1 120 ℒ, oder 138 ℒ weniger als im Vorjahre, berechnete. Diese Abnahme hat sich vom Jahre 1873 ab continuirlich gesteigert. Der Grund dafür ist leicht zu finden. Die neu eröffneten Bahnen bestreichen entfernte Districte mit zur Zeit noch schwacher Bevölkerung und wenig Cultur und decken daher mit ihren Einnahmen zum Theil kaum die Betriebskosten.

Beim Bau der ersten Bahnen in der Colonie verstand man sich noch wenig auf Eisenbahnbauten, und dazu kam, dass damals die Arbeitslöhne bedeutend höher waren, als später und namentlich jetzt. Aus diesem Grunde darf man sich nicht wundern, wenn der Bau mancher Bahnlinien kolossale Summen verschlungen hat. So kostet die von Melbourne nach Echuca laufende, 156 Miles lange Nordbahn 50 732 ℒ und die Melbourne and Williamstown, 9 Miles, 30 079 ℒ pro Mile; dagegen die von Melbourne nach Wodonga am Murray führende Nordostbahn, 187 Miles, 8 564 ℒ und die Maryborough and Avoca, 15 Miles, nur 4 009 ℒ pro Mile.

Seit dem Erscheinen unseres Artikels VII in No. 17 und 18 vorigen Jahres sind folgende Bahnstrecken neu in Betrieb gesetzt:

1. Am 13 Januar 1880 die Goulburn Valley Line, 45¼ Miles lang. Die Bahn, welche 260 187 ℒ oder 5 750 ℒ pro Mile gekostet hat, geht von Seymour, einer Station auf der Nordostbahn in 37° 2′ südl. Br. und 145° 6′ östl. L. Gr., aus und läuft bald am östlichen, bald am westlichen Ufer des Goulburn Flusses entlang über die kleinen Orte Mangalore, Nagambie, Murchison, Arcadia, Toolamba und Mooroopna nach Shepparton. Die Gegend, welche aus dieser Bahn Nutzen ziehen soll, zeigt in der Nähe des Goulburn, der auf seinem oberen Laufe schiffbar ist, guten Boden, aber darüber hinaus, namentlich auf der östlichen Seite, ist das Land von nur mittelmässiger Beschaffenheit. Ein grosser Uebelstand ist der Mangel an Wasser, welches in der trockenen Jahreszeit an manchen Orten aus einer Entfernung von 20 Miles herbeigeholt werden muss. Dennoch haben sich dort viele Farmer angesiedelt, um Ackerbau, namentlich auf Weizen, zu betreiben. Shepparton, 118 Miles nordnordöstlich von Melbourne, liegt am Goulburn in 36° 22′ 30″ südl. Br. und 145° 24′ östl. L. Gr. und zählt erst 700 Einwohner. Das anliegende Land ist mit Akaziengestrüpp leicht bestanden, und haben sich in letzter Zeit zahlreiche Farmer dort niedergelassen.

2. Gleichfalls am 13. Januar 1880 die 7 Miles lange Strecke von Toolamba nach Tatura. Toolamba, am westlichen Ufer des Goulburn, ist eine Station an der Goulburn Valley Line, 15 Miles südlich von Shepparton und 103 Miles nordöstlich von Melbourne. Tatura ist ein kleiner Ort westlich von Toolamba. In der von der Bahn berührten Gegend wird Ackerbau und Viehzucht betrieben.

3. Am 17. Mai 1880 die Carlsruhe and Daylesford Bahn in der Länge von 22¼ Miles, welche 150 744 ℒ oder 6 775 ℒ pro Mile gekostet hat. Carlsruhe, am Campaspeflusse in der Grafschaft Dalhousie und 55 Miles nordwestlich von Melbourne, liegt in einem Agricultur- und Pastoraldistricte an der Nordbahn und zählt zur Zeit erst 300 Einwohner. Das blühende Städtchen Daylesford, am Wombat Creek in der Grafschaft Talbot, liegt in 37° 40′ südl. Br. und 144° 21′ östl. L. Gr. Es hat 4 200 Seelen und besitzt Alluvial- und Quarz-Goldfelder.

Die öffentliche Schuld der Colonie Victoria war am 30. Juni 1879 auf 20 048 222 ℒ angeschwollen. Es wurde dann vom Parlamente eine weitere Anleihe in der Höhe von 5 000 000 ℒ bewilligt und vom Londoner Geldmarkte bezogen. Dieselbe soll meistens für Eisenbahnzwecke — theils zur Vollendung in Bau begriffener Bahnlinien, theils für neue — verwendet werden. Das Parlament beschloss den Bau von folgenden Bahnen:

1. Am 22. September 1880 eine Bahn von Lancefield Road Railway nach Lancefield, 13¼ Miles. Lancefield Road Railway in der Grafschaft Bourke ist eine Station auf der von Melbourne nach Echuca führenden Nordbahn und ungefähr 30 Miles nordnordwestlich von Melbourne. Lancefield, am Deep Creek in der Grafschaft Bourke und 44 Miles nördlich von Melbourne, ist ein lebhafter Ort mit 500 Seelen in 37° 15′ südl. Br. und 144° 46′ östl. L. Gr.

Gegen Ende December 1880 bewilligte das Parlament dann weiter die Geldmittel für den Bau der folgenden langen Reihe neuer Bahnen:

2. Von St. Arnaud nach Donald, 23 Miles. St. Arnaud, am Creek gleichen Namens in 36° 37′ südl. Br. und 143° 16′ östl. L. Gr. und 158½ Miles nordwestlich von Melbourne, liegt in einem guten Agriculturdistricte und hat Goldfelder in der Nähe. Bevölkerung 2 434. Es ist die Endstation der von Ballarat nach Nordwest laufenden Bahn. Donald, am Richardson Creek und in 36° 23′ südl. Br. und 142° 54′ östl. L. Gr., ist ein kleiner Ort in einem der fruchtbarsten Districte der Colonie.

3. Von Inglewood nach East Charlton, 40 Miles. Inglewood, in der Grafschaft Gladstone und in 36° 35′ südl. Br. und 143° 53′ östl. L. Gr. und 130½ Miles nordnordwestlich von Melbourne, ist die Endstation einer von Sandhurst auslaufenden Bahn und zählt 1 350 Seelen. Es besitzt goldhaltige Quarzriffe. East Charlton, am Avocaflusse und 173 Miles nordnordwestlich von Melbourne in 36° 17′ südl. Br. und 143° 15′ östl. L. Gr., liegt in einem Districte mit viel Weizenbau.

4. Von Borung nach Boort, 30 Miles. Borung ist ein kleiner Ort unweit Inglewood, welcher auf der von Inglewood nach East Charlton zu bauenden Bahn eine Station bilden wird. Boort, am See gleichen Namens im Norden der Grafschaft Gladstone, liegt in 36° 8′ südl. Br. und 143° 40′ östl. L. Gr. und 176 Miles nordwestlich von Melbourne in einem vortrefflich begrasten, gut bewässerten und stark bewaldeten Pastoraldistricte.

5. Von Eaglehawk nach Kerang, 73 Miles. Eaglehawk, in 36° 50′ südl. Br. und 144° 20′ östl. L. Gr. und 106 Miles nordwestlich von Melbourne, ist eine Goldminenstadt mit 7 432 Einwohnern und Station an der von Sandhurst nach Inglewood führenden Eisenbahn. Der District ist sehr reich an goldhaltigem Quarz. Kerang, mit ebenfalls erst 300 Seelen am Loddonflusse, liegt in 35° 40′ südl. Br. und 143° 55′ östl. L. Gr. und 195 Miles nordnordwestlich von Melbourne und in einem Districte, welcher häufig grosser Dürre ausgesetzt ist.

6. Von Shepparton nach Numurkah, 20½ Miles. Shepparton ist, siehe oben, die Endstation der Goulburn Valley Line in 36° 22′ 30″ südl. Br. und 145° 24′ östl. L. Gr. Numurkah ist ein kleiner Ort in der Nähe des Murrayflusses.

7. Von Benalla nach Yarrawonga, 21 Miles. Benalla, mit 2 000 Seelen am Brokerflusse und in 36° 33′ südl. Br. und 145° 59′ östl. L. Gr., liegt in einem wichtigen Agriculturdistricte und ist eine Station an der Nordostbahn. Yarrawonga ist ein erst 6 Jahre altes, aber rasch fortschreitendes Städtchen am Murray in 36° südl. Br. und 145° 59′ östl. L. Gr.

8. Von Horsham nach Dimboola, 21¼ Miles. Horsham, mit 850 Einwohnern am Wimmeraflusse und jetzige Endstation der von Ballarat auslaufenden Nordwestbahn, liegt in 36° 45′ südl. Br. und 142° 15′ östl. L. Gr. und 230 Miles westnordwestlich von Melbourne. Im Districte wird meist nur Viehzucht betrieben. Dimboola, ebenfalls am Wimmera in 36° 28′ südl. Br. und 142° 5′ östl. L. Gr. und 216 Miles nordwestlich von Melbourne, liegt in einem sehr fruchtbaren Districte und zählt gegen 300 Seelen. Nicht weit davon haben die Mährischen Brüder eine Mission zur Bekehrung der Eingeborenen.

9. Von Branxholme nach Casterton, 32 Miles. Branxholme, ein kleiner Ort mit 150 Seelen am Arrandooyong Creek in 37° 50′ südl. Br. und 141° 49′ östl. L. Gr. und 214 Miles westlich von Melbourne, ist eine Station an der Bahn, welche von Hamilton nach Portland führt. Vorzügliche Granitsteinbrüche befinden sich in der Nähe. Im Districte nur Viehzucht. Casterton, am Glenelgflusse in 37° 36′ südl. Br. und 141° 25′ östl. L. Gr. und 256 Miles westlich von Melbourne, zählt 1 000 Einwohner und ist von fruchtbarem Ackerboden umgeben.

10. Von Ballarat nach Scarsdale, 14 Miles. Die City of Ballarat, mit 47 150 Einwohnern in 37° 33′ südl. Br. und 143° 52′ östl. L. Gr., ist die bekannte reiche Goldminenstadt der Colonie Victoria. Scarsdale, ein kleiner südwestlich von Ballarat gelegener Ort, hat in seiner Nähe Goldfelder.

11. Von Castlemaine nach Maldon, 12 Miles. Castlemaine, in 37° 4′ südl. Br. und 144° 14′ östl. L. Gr. und 77½ Miles nordnordwestlich von Melbourne, ist ebenfalls eine Goldminenstadt mit 7 500 Einwohnern und Station an der Nordbahn. Maldon, mit 3 000 Seelen am Fusse des Mount Tarrangower, liegt in 37° südl. Br. und 144° 5′ östl. L. Gr. und 89 Miles nordnordwestlich von Melbourne. Goldfelder befinden sich in der Nähe.

12. Von Everton nach Myrtleford, 17 Miles. Everton ist ein kleiner Ort an der Bahn, welche sich bei Wangaratta von der Nordostbahn nach Beechworth abzweigt, und liegt in 36° 22′ südl. Br. und 146° 37′ östl. L. Gr. und 172 Miles nordöstlich von Melbourne. Ackerbau und Viehzucht herrschen vor. Myrtleford, in 36° 38′ südl. Br. und 146° 54′ östl. L. Gr. und 135 Miles nordöstlich von Melbourne, zählt erst 420 Einwohner.

13. Von Colac nach Camperdown, 28 Miles. Colac mit 1 500 Seelen, in 38° 31′ südl. Br. und 143° 36′ östl. L. Gr. und 92 Miles südwestlich von Melbourne, ist die jetzige Endstation der von Geelong auslaufenden Westbahn. Camperdown mit 2 000 Bewohnern, in 38° 15′ südl. Br. und 143° 9′ östl. L. Gr. und 120 Miles westsüdwestlich von Melbourne, ist der Hauptort der Grafschaft Hampden. Viehzucht herrscht vor.

14. Von Tallarook nach Yea, 24¼ Miles. Tallarook, mit 350 Seelen in 37° 5′ südl. Br. und 145° 9′ östl. L. Gr. und 56 Miles nördlich von Melbourne, ist eine Station an der Nordostbahn. Yea mit 200 Seelen liegt in 37° 13′ südl. Br. und 145° 28′ östl. L. Gr. und 75 Miles nordnordöstlich von Melbourne. In der von der Bahn zu bestreichenden Gegend mit sehr mittelmässigem Boden wird nur Viehzucht betrieben.

15. Von Footscray nach Bacchus Marsh, 23 Miles. Footscray, mit 3 700 Einwohnern am Saltwater Creek, ist eine 4 Miles entfernte westliche Vorstadt von Melbourne und Station an der Nordbahn. Es ist ein Fabrikort und hat auch in seiner Nähe vorzügliche Steinbrüche, welche Melbourne mit Bausteinen versorgen. Bacchus Marsh mit 500 Seelen liegt 31 Miles nordwestlich von Melbourne in einer sehr fruchtbaren Gegend.

16. Von Traralgon nach Heyfield, 21 Miles. Traralgon ist ein blühendes Städtchen an der Gippslandeisenbahn in 38° 12′ südl. Br. und 146° 40′ östl. L. Gr. und 97 Miles südöstlich von Melboure. Heyfield mit 270 Einwohnern am Thompsonflusse liegt in 37° 59′ südl. Br. und 146° 42′ östl. L. Gr. und 130 Miles südöstlich von Melbourne. Der District betreibt Ackerbau und Viehzucht.

17. Von Morwell nach Mirboo, 20 Miles. Morwell ist eine Station an der Gippslandbahn in 38° 11′ südl. Br. und 146° 30′ östl. L Gr. und 87 Miles südöstlich von Melbourne. Mirboo am Tarwinflusse liegt südlich von Morwell in einer sehr fruchtbaren Gegend.

18. Von Hawthorn nach Lilydale, 20 Miles. Hawthorn ist eine 3½ Miles östlich von Melbourne gelegene Vorstadt mit 5 130 Seelen. Lilydale, am Olinda Creek in 37° 45′ südl. Br. und 145° 20′ östl. L. Gr. und 24 Miles östlich von Melbourne, ist ein kleiner Ort, in dessen Umgebung viel Gemüsebau für den Melbourner Markt betrieben wird.

19. Von Richmond nach Alphington, 5¾ Miles. Richmond mit 21 000 Seelen ist eine 3 Miles südlich von Melbourne gelegene blühende Vorstadt der City. Alphington, ein kleiner Ort 5 Miles nordöstlich von Melbourne, treibt viel Garten- und Weinbau.

20. Von Kensington nach Coburg, 4½ Miles. Kensington ist eine 2 Miles von Melbourne entfernte Station an der Nordostbahn. In Coburg oder, wie es früher hiess, Pentridge, 5 Miles nördlich von Melbourne, befinden sich die grossen Staatsgefängnisse und Reformatorien.

21. Von Caulfield nach Frankston, 20 Miles. Caulfield mit 1 000 Seelen, 6¼ Miles südöstlich von Melbourne und durch Eisenbahn mit der City verbunden, betreibt Gartenbau. Frankston, an der Ostküste von Port Phillip in 38° 11′ südl. Br. und 145° 7′ östl. L. Gr. und 27 Miles südsüdöstlich von Melbourne, ist ein Fischerdorf in sandiger Gegend.

22. Von Wodonga bis an den Murrayfluss, 2 Miles. Wodonga mit 1 156 Seelen, in 35° 57′ südl. Br. und 146° 38′ östl. L. Gr., ist der Endpunkt der Nordostbahn und liegt am Wodonga Creek, einem Arm des Murray. Die Nordostbahn soll, zum näheren Anschlusse an die nun in nächster Zeit bis Albury, am jenseitigen Ufer des Murray, fertige grosse Südbahn der Colonie Neu-Süd-Wales, siehe weiter unten, bis an den Murray fortgeführt werden.

23. Endlich von Ballarat nach Racecourse, 2 Miles, d. i. von der City of Ballarat nach der 2 Miles entfernten Rennbahn.

Wir bemerken, dass die angegebenen Entfernungen von Melbourne ab von dem Oberpostamtsgebäude dieser City aus gerechnet sind.

Die grosse Anzahl dieser neu zu bauenden Eisenbahnen summirt, bei genauem Calcul, auf 487¾ Miles, und sind die gesammten Baukosten, einschliesslich des Betriebsmaterials, auf 2 345 140 £ oder 4 806 £ pro Mile veranschlagt worden. Da die nöthigen Vermessungen ausgeführt sind und das Parlament die Geldmittel bewilligt hat, so wird der Bau mit aller Energie in Angriff genommen werden und nach wenigen Jahren vollendet sein. Victoria wird dann an fertigen Eisenbahnen eine Gesammtlänge von 1 670½ Miles oder 362 Deutsch-geographischen Meilen besitzen. Und, man bedenke, bis zum Jahre 1835 war diese blühende Colonie, jetzt eine der schönsten Perlen im Schmucke Englands, noch eine gänzlich unbekannte Wildniss!! Ihre Gründer, die Gebrüder Henty, John Patman und John Pascoe Fawkner, landeten, von Vandiemensland (wie Tasmanien damals hiess) kommend, um diese Zeit als die Ersten an der südlichen Küste, um eine Ansiedelung zu versuchen. Das Colonisiren versteht nur die Englische Nation, und sie ist in dieser Beziehung einzig den alten Römern vergleichbar.

(Schluss folgt.)

Januar-Einnahmen Schweizerischer Eisenbahnen.

[1]) 1880 164 km mehr [2]) 1880 147 km weniger	Be-trieb-länge	Im Januar 1880				Differenz g. d. Vorjahr			Vom 1. bis 31. Januar 1881				Differ. g. d. Vorjahr		
	km	Personen Frcs.	Güter Frcs.	Total Frcs.	p. km Frcs.	Total Frcs.	p. km Frcs.	in %	Personen Frcs.	Güter Frcs.	Total Frcs.	p. km Frcs.	Total Frcs.	p. km Frcs.	in %
Normalbahnen:															
Centralbahn	302	204 000	352 000	556 000	1 841	+ 9 045	+ 30	+ 1,7	204 000	352 000	556 000	1 841	+ 9 045	+ 30	+ 1,7
Basler Verbindungsb.	5	1 200	10 700	11 900	2 380	— 1 255	— 251	— 9,5	1 200	10 700	11 900	2 380	— 1 255	— 251	— 9,5
Aarg. Südbahn	29	6 600	4 650	11 250	388	+ 1 210	+ 42	+ 12,1	6 600	4 650	11 250	388	+ 1 210	+ 42	+ 12,1
Wohlen-Bremgarten	8	860	530	1 390	174	+ 105	+ 13	+ 8,1	860	530	1 390	174	+ 105	+ 13	+ 8,1
Emmenthalbahn	24	6 100	6 100	12 200	508	— 1 984	— 83	— 14,0	6 100	6 100	12 200	508	— 1 984	— 83	— 14,0
Gotthardbahn	67	23 600	22 000	45 600	681	+ 3 789	— 57	+ 9,1	23 600	22 000	45 600	681	+ 3 789	— 57	+ 9,1
Jura-Bern-Luzernbahn	256	157 000	218 000	375 000	1 465	+ 1 703	+ 7	+ 0,5	157 000	218 000	375 000	1 465	+ 1 703	+ 7	+ 0,5
Bern-Luzern-Bahn	95	27 400	23 400	50 800	535	— 6 133	— 64	— 10,7	27 400	23 400	50 800	535	— 6 133	— 64	— 10,7
Bödeli-Bahn	9	1 700	1 500	3 200	355	— 16	— 2	— 0,6	1 700	1 500	3 200	355	— 16	— 2	— 0,6
Nationalbahn	—[1])	—	—	—	—	—61 005	— 372	— 100	—	—	—	—	—61 005	— 372	— 100
Nordostbahn	555[2])	314 800	524 000	838 800	1 511	+101692	— 300	— 16,6	314 800	524 000	838 800	1 511	+101692	— 300	— 16,6
Zürich-Zug-Luzern	67	35 200	41 300	76 500	1 142	+ 4 939	+ 74	+ 6,9	35 200	41 300	76 500	1 142	+ 4 939	+ 74	+ 6,9
Bötzbergbahn	58	27 500	88 500	116 000	2 000	—21 237	— 366	— 15,5	27 500	88 500	116 000	2 000	—21 237	— 366	— 15,5
Effretikon-Hinweil	23	5 000	4 800	9 800	426	— 907	— 39	— 8,4	5 000	4 800	9 800	426	— 907	— 39	— 8,4
Suisse Occidentale	482	297 500	404 500	702 000	1 457	— 511	— 1	— 0,1	297 500	404 500	702 000	1 457	— 511	— 1	— 0,1
Simplonbahn	117	16 265	10 660	26 925	230	— 417	— 4	— 1,7	16 265	10 660	26 925	230	— 417	— 4	— 1,7
Bulle-Romont	19	3 960	8 440	12 400	653	— 100	— 5	— 0,8	3 960	8 440	12 400	653	— 100	— 5	— 0,8
Tössthalbahn	40	11 306	11 104	22 410	560	— 2 880	— 72	— 11,4	11 306	11 104	22 410	560	— 2 880	— 72	— 11,4
Vereinigte Schweizerb.	278	189 000	179 900	368 900	1 327	—23 210	— 83	— 5,9	189 000	179 900	368 900	1 327	—23 210	— 83	— 5,9
Toggenburgerbahn	25	10 850	6 600	17 450	698	+ 950	+ 38	+ 5,8	10 850	6 600	17 450	698	+ 950	+ 38	+ 5,8
Wald-Rüti	7	2 450	2 000	4 450	636	+ 962	— 138	+ 27,7	2 450	2 000	4 450	636	+ 962	+ 138	+ 27,7
Rapperswyl-Pfäffikon	4	1 000	420	1 420	355	— 776	— 194	— 35,3	1 000	420	1 420	355	— 776	— 194	— 35,3
22 Bahnen	2 470	1343291	1921104	3264395	1 322	+ 3 964	+ 10	+ 0,8	1343291	1921104	3264395	1 322	+ 3 964	+ 10	+ 0,8
Specialbahnen:															
Appenzeller Bahn	15	7 080	4 000	11 080	739	+ 895	+ 60	+ 8,8	7 080	4 000	11 080	739	+ 895	+ 60	+ 8,8
Arth-Rigibahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Lausanne-Echallens	15	4 908	1'794	6 702	446	+ 556	+ 37	+ 9,1	4 908	1 794	6 702	446	+ 556	+ 37	+ 9,1
Rigibahn (Vitznau)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rorschach-Heiden	7	1 655	1 441	3 096	442	+ 259	+ 37	+ 9,1	1 655	1 441	3 096	442	+ 259	+ 37	+ 9,1
Uetlibergbahn	9	480	359	839	93	+ 181	+ 20	+ 27,4	480	359	839	93	+ 181	+ 20	+ 27,4
Wädensweil-Einsiedeln	17	4 000	5 100	9 100	535	+ 546	+ 32	+ 6,4	4 000	5 100	9 100	535	+ 546	+ 32	+ 6,4
5 resp. 7 Bahnen	63	18 123	12 694	30 817	489	+ 2 437	+ 39	+ 8,7	18 123	12 694	30 817	489	+ 2 437	+ 39	+ 8,7

Tunnel zwischen Frankreich und England.

Dem grossartigen Projecte des Tunnels zwischen Frankreich und England haben sich bisher keine Schwierigkeiten entgegengestellt, die an der Ausführung zweifeln lassen. Das Französische Comité hat neulich wichtige Beschlüsse zur Förderung der Vorarbeiten gefasst, die im besten Gange sind. Die „Frankf. Ztg." theilt darüber noch Folgendes mit: Man liess zuerst bei Sanghutte, in der Nähe von Calais, einen ersten Explorationsschacht graben. Derselbe geht in seiner ganzen Tiefe durch eine Bank von weisser Kreide, über welcher die Marche fliesst. Die Ingenieure vermochten, ohne zu grosse Schwierigkeiten und Kosten, die nicht wasserdichten Adern dauernd zu verstopfen, so dass alle Gefahr des Eindringens des Wassers definitiv beseitigt sein dürfte. Unter dieser Bank ist man auf graue Kreide gestossen, die auf Flammenmergel ruht. Der Schacht durchschnitt dieses Lager, ohne Infiltrationen zu begegnen, wie man übrigens schon im Voraus wusste, da die graue Kreide wasserdicht ist. Es handelt sich nun darum, zu untersuchen, ob dieses Lager bis nach der Englischen Küste führt, und in diesem Falle würde die Durchbohrung des unterseeischen Tunnels leicht und rasch ausführbar sein. Die erwähnten Beschlüsse des Comités haben nun gerade Bezug auf diese Untersuchung, jedoch nur auf die den Französischen Unternehmern zugedachte Explorationsstrecke, d. h. auf die Hälfte des Weges von der Französischen bis zur Englischen Küste. Vom Grunde des Schachts soll in bergaufgehender Richtung und schräg mit der Küste ein Gang durch die graue Kreide gebohrt werden. Ein zweiter und viel weiterer Schacht als derjenige von Sanghutte soll in der Nähe dieses Orts gebohrt werden, und wenn derselbe auf die graue Kreide stösst, dann wird man daselbst einen Gang in bergabgehender Richtung schräg auf die Küstenlinie bohren. Diese schrägen Richtungen sind in der geeigneten Weise so anzulegen, dass die Gänge der beiden Schächte einander unter dem Kanal treffen. Man wird dann die Untersuchung für genügend halten und, wenn keine neuen Schwierigkeiten aufgetaucht sind, die Richtung des Tunnels, sowie die technischen Bedingungen der Ausführung bestimmen können. Auf der Englischen Seite sind die Vorstudien weniger vorgerückt, da die Compagnien Chatham and Dover und die South-Eastern Railway sich um die Nachbarschaft des Tunneleinganges streiten. Die erstere Compagnie würde durch das Project von Sir John Hawskshaw begünstigt sein und der Eingang soll sich bei Saint Margaret Bay, ein wenig östlich von Dover, wo man ebenfalls zuerst auf eine Bank von weisser Kreide gestossen ist, befinden. Aber dieser Tunnel würde 2—3 km durch das nicht von Infiltrationen verschonte Lager zu gehen haben, was ernstliche Bedenken erregt. Sir John Hawskshaw, bekanntlich einer der geschätztesten Englischen Ingenieure, erblickt jedoch kein Hinderniss darin und verbürgt sich dafür, dass er den Tunnel mit derselben Leichtigkeit durch die weisse Kreide legen werde, wie man Französischer Seits den Schacht wasserdicht herstellte. In der Nachbarschaft der South-Eastern Bahn ist der Boden günstiger, da zwischen Dover und Folkestone (bei Abbots-Cliff) nahe beim Ufer die graue Kreide beginnt. Nach dem bezüglichen Project sollte in dieser wasserdichten Kreide ein bergabgehender Gang nach Dover angelegt werden, der, wenn er die nöthige Tiefe erreicht, in einem Boden unter dem Meere hinginge, bis er den Französischen Tunnel erreicht. Bei diesem Project fällt zwar der kostspielige und unbequeme Schacht weg, aber der Tunnel würde 3 km länger als derjenige bei Saint Margaret Bay sein und in gebogener Richtung laufen. Doch geben diejenigen, welche das Project Hawskshaw's vorziehen, kein Lebenszeichen mehr von sich, während die Compagnie South-Eastern unter der Direction des Sir Edward Watkin die Vorstudien lebhaft fördert.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Tarif-Bekanntmachungen.

I. Localtarife.

Berlin-Stettiner Eisenbahn. Mit dem 1. April d. J. wird von den auf Seite 51 des **Localgütertarifs publicirten Lieferfristzuschlägen**

a) derjenige für die Ueberführung über die Verbindungsbahn in Berlin rücksichtlich des Verkehrs mit den unter Staatsverwaltung stehenden Bahnen aufgehoben,

b) derjenige für die Station Frankfurt a. O. auf die Zeit von 14 Tagen vor bis 8 Tage nach den Messen eingeschränkt und für diese Zeit auf Einen Tag herabgesetzt. Stettin, den 12. März 1881. Königliche Direction. (785)

Eisenbahndirectionsbezirk Bromberg. Vom 1. April d. J. ab kommen die nach den Specialbestimmungen zu § 57 des **Betriebs-Reglements** ad 2 (Seite 6 des Güter-Tarifs für den diesseitigen Directionsbezirk vom 1. Juli 1880) sub 2 b c d zu den reglementsmässigen Lieferfristen hinzutretenden Zuschlagsfristen in Wegfall; die daselbst sub 2 a vorgesehene Zuschlagsfrist für die Station Frankfurt a/O. wird auf einen Tag beschränkt und gilt zukünftig nur in der Zeit von 14 Tagen vor Beginn der Frankfurter Messe bis 10 Tage nach dem Schlusse derselben. Bromberg, den 16. März 1881. Königliche Eisenbahn-Direction. (794 J)

Dortmund - Gronau - Enscheder Eisenbahn. Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 12. Februar c., betreffend Einführung eines neuen diesseitigen **Localtarifs** für die Beförderung von Leichen, Equipagen und anderen Fahrzeugen, sowie von lebenden Thieren, bringen wir hiermit zur Kenntniss, dass die in diesem Tarife enthaltenen Tarifvorschriften und Transportpreise, soweit sie den bisher bestandenen gegenüber Frachterhöhungen herbeiführen, erst mit dem 2. Mai cr. in Kraft treten. Dortmund, den 20. März 1881. Die Direction. (796)

Oberhessische Eisenbahnen. Mit sofortiger Gültigkeit ist der **Nachtrag XI** zum diesseitigen **Local-Gütertarif** eingeführt worden. Derselbe enthält unter Anderem eine Aenderung in den Bestimmungen der Anlage D zu § 48 des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands. Giessen, den 17. März 1881. Grossherzogliche Direction. (774)

Oberschlesische Eisenbahn. Mit sofortiger Gültigkeit tritt ein **Nachtrag zum Betriebsreglement** für die Eisenbahnen Deutschlands vom 11. Mai 1874 in Kraft, welcher Abänderungen der Bestimmungen der Anlage D zu § 48 dieses Reglements, betreffend die bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenstände, enthält.

Druckexemplare sind bei unseren Stations-Cassen unentgeltlich zu haben. Breslau, den 20. März 1881. Königliche Direction. (787)

Oberschlesische Eisenbahn. Die für die **Ueberführung von Gütern** über die **Breslauer Verbindungsbahn** zwischen der Oberschlesischen und Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn seither berechnete **Zuschlagsfrist** von einem Tage kommt vom 1. April cr. ab in Wegfall. Demgemäss wird al. b. der zusätzlichen Bestimmung zu § 57 des Betriebsreglements im Nachtrag No. 7 (S. 22) unseres Localgütertarifs aufgehoben. Breslau, den 14. März 1881. Königliche Direction. (786)

Westholsteinische Eisenbahn. Folgende **Nachträge** zu unserem **Localgütertarif** Heft II, sind erschienen:

Nachtrag XIX, enthaltend Aenderung der Nebengebühren (gültig vom 1. März 1881).

Nachtrag XX, enthaltend: Tarife für die Weichen Wasbeck, Haferwisch und Jarrenwisch, sowie Ausnahmetarife für Getreide etc. zwischen Wasbeck und Neumünster, für Melasse, für Faschinen und Faschinenpfähle; Heu, Stroh etc., für Kohlen, für Steine (rohe und gebrannte) sowie Zuckerrüben, für Erde und Stalldünger (gültig vom 1. April 1881).

Exemplare sind bei sämmtlichen Güterexpeditionen zu haben. Die Direction. (770)

Vom 1. April cr. ab findet eine directe Expedition von Gütern zwischen **Wilhelmshöhe und Oeynhausen** (sowohl der bisherigen Hannover-Altenbekener als der Köln-Mindener Station) innerhalb unseres **Localverkehrs** statt, worüber das Nähere in den Güterexpeditionen der genannten Stationen zu erfahren ist. Hannover, den 17. März 1881. Königliche Eisenbahn-Direction. (791)

K. K. priv. Oesterreichische Staatseisenbahngesellschaft. Mit 1. April l. J. werden folgende Tarifnachträge in Wirksamkeit treten: 1. Ein allgemeiner Nachtrag zu den Tarifheften I bis VI, zu den Special- und Ausnahmetarifen für den Oesterreichisch - Ungarischen Eisenbahnverband, wie auch zu Heft V des Localtarifes der K. K. priv. Oesterreichischen Staatseisenbahngesellschaft. Dieser Nachtrag enthält die Bestimmungen für die ab 1. April l. J. bei Eil- und Frachtgütern einzuhebende erhöhte Ungarische Transportsteuer, ferner die betreffenden Zuschlagstabellen selbst. 2. Nachträge zu den Tarifheften I, II und III für den Ungarischen Eisenbahnverband, sowie zu den Ausnahmetarifen für die Beförderung von Bauholz, Kalk und Steinen zum Wiederaufbau der Stadt Szegedin, zum Tarif für Steinsalztransporte von Marmaros-Szigeth, zum Ausnahmetarife für den Transport von Eisenwaaren von Stationen der I. Siebenbürger Bahn etc., zu den Getreidetarifen vom 1. April 1878 zwischen Stationen der a. pr. Kaiser Ferdinands Nordbahn, K. K. priv. Oesterreichischen Staatseisenbahngesellschaft und der Station Wien (Matzleinsdorf) einerseits und Stationen der Ungarischen Westbahn andererseits, endlich zu den Heften II und III der Localtarife der Oesterreichischen Staatseisenbahngesellschaft. 3. Ein allgemeiner Nachtrag zu den Tarifen für den Deutsch-Ungarischen, Thüringisch-Sächsisch-Ungarischen, Hannover - Magdeburg - Ungarischen, Ostdeutsch-Ungarischen und Niederländisch-Oesterreichisch - Ungarischen und Ungarisch - Rheinländisch - Westfälischen Eisenbahnverband. 4. Ein Nachtrag zum Belgisch - Oesterreichisch - Ungarischen Verbandtarife. 5. Ein Nachtrag zu den Getreidetarifen im Verkehr mit Stationen der Sächsischen Staatsbahnen. 6. Ein allgemeiner Nachtrag zu den Tarifen für den Süddeutschen Eisenbahnverband (Verkehr mit Ungarn), für den Bayerisch-Oesterreichisch - Ungarischen Eisenbahnverband, für den Offenbach-Oesterreichisch-Ungarischen Verkehr, für den Nordungarisch - Süddeutschen und Nordungarisch-Bayerischen Getreideverkehr, für den Tarif für Weintransporte von Ungarn nach Bayern und Süddeutschland und für Weintrauben von Ungarn nach Süddeutschland. Diese Nachträge enthalten den Zuschlag der erhöhten Ungarischen Transportsteuer zu den Frachtsätzen der vorbenannten Tarife. Diese Nachträge sind bei den betheiligten Bahnverwaltungen und namentlich auch bei der Verkehrsdirection der Oesterreichischen Staatseisenbahngesellschaft in Wien, Pestalozzigasse 8, zu beziehen.

A. priv. Kaiser Ferdinands Nordbahn. Mit 1. April 1881 treten zu den Tarifen für den **Localverkehr** der a. priv. Kaiser Ferdinands Nordbahn und Mähr.-Schles. Nordbahn, dann der Strecken Lundenburg - Zellerndorf und Neusiedl-Grussbach, ferner Bielitz-Saybusch-Zablocie und endlich zum Gebührentarife der Wiener Verbindungsbahn, nachstehend genannte Nachträge in Wirksamkeit und zwar:

1. Nachtrag XI zu den reglementarischen Bestimmungen und allgemeinen Tarifen für Eil- und gewöhnliche Güter.
2. Nachtrag II zum Tarife für den Personen- und Gepäckstransport der a. pr. Kaiser Ferdinands Nordbahn.
3. Nachtrag VIII zum Gebührentarife der Mährisch-Schlesischen Nordbahn.
4. Nachtrag VII zum Localtarife der Strecken Lundenburg-Nikolsburg-Grussbach und Neusiedl-Zellerndorf.
5. Nachtrag III zum Localtarife der Strecke Bielitz-Saybusch-Zablocie.
6. Nachtrag III zum Gebührentarife der Wiener Verbindungsbahn.

Exemplare können im commerciellen Bureau der Kaiser Ferdinands Nordbahn bezogen werden. (782)

Ungarische Nordostbahn. Mit 1. April d. J. werden in den seit 1. November 1876 giltigen Tarifen

a) der auf die **Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden** bezügliche Theil vollständig;

b) von dem auf die Beförderung von Eil- und Frachtgütern bezüglichen Theile jedoch **sämmtliche Gebührenberechnungstabellen** auf Grund des Gesetzartikels LXI 1880 ausser Kraft gesetzt.

Gleichzeitig werden statt Ersteren das Heft I, statt Letzteren aber Nachtag XI des Tarifes in Wirksamkeit treten.

Einzelne Exemplare werden sowohl bei der Generaldirection (im Bureau für Material-Verwaltung) als auch in den Stationen zu den auf denselben ersichtlichen Preisen ausgefolgt. Budapest, am 16. März 1881. Die Generaldirection. (771)

II. Tarife für directe Verkehre mit besonderen Namen.

Für den Verkehr zwischen Linksrheinischen Stationen einerseits und 's Gravenhage und Leiden andererseits treten im **Bergisch - Märkisch - Niederländischen Verbande via Venlo** neue directe Tarifsätze in Kraft.

Gleichzeitig erfahren die Sätze des Gütertarifs vom 10. Juli 1880 für den Bergisch-Märkisch-Holländischen Verband via Winterswyk und des zugehörigen Nachtrags einige Berichtigungen, womit namentlich Ermässigungen der Sätze des Ausnahmetarifs D für Eisen und Stahl etc., F für Kaffee, Korinthen etc. verbunden sind. Die durch die Berichtungen eintretenden Erhöhungen der Sätze s' Gravenhage-Cabel Eilgut auf 5,57, Leiden-Aprath Stückgut auf 2,96, Leiden-Lüttringhausen Specialtarif I auf 1,38 und Leiden-Marsberg Specialtarif I auf 1,83 treten erst mit dem 1. Mai cr. in Kraft.

Die vorstehend bezeichneten Aenderungen im Verkehr mit der Holländischen Bahn treten auch im Verkehr mit der Niederländischen Rheinbahn via Emmerich bezw. Cleve-Zevenaar ein und ertheilen unsere Güterexpeditionen Auskunft. Elberfeld, den 17. März 1881. Königliche Eisenbahndirection. (772)

Deutsch - Russischer Eisenbahn-Verband. Vom 1. April 1881 neuen Styls ab tritt der I. Nachtrag zum Anhang V des Deutsch-Russischen Gütertarifs, enthaltend directe Frachtsätze für Personenwagen, sowie gedeckte und ungedeckte Güterwagen für den Eisenbahnbetrieb von der Station Prag der Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn einerseits und den Russischen Stationen Moskau, Wjäsma, Smolensk, Minsk, Orel, St. Petersburg, Dünaburg, Wileika, Wilna und Witebsk andererseits und directe Frachtsätze für Definitivachsen resp. für retournirende Nothachsen von Prag bis zu den Umladestationen Wirballen bezw. Warschau in Kraft.

Exemplare dieses I. Nachtrages zum Anhang V sind von den genannten Verbandstationen, sowie von den Königlichen Eisenbahndirectionen Bromberg und Berlin und von den Verwaltungen der Oberschlesischen Eisenbahn, der Sächsischen Staatseisenbahnen, der Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn und der Böhmischen Nordbahn käuflich zu beziehen. Bromberg, den 9. März 1881. Königl. Eisenbahn-Direction als geschäftsführende Verwaltung. (793 J)

Im **Friesisch - Westfälischen Verbande** sind für die Beförderung von Schlick in Sendungen von mindestens 50 000 kg oder in Extrazügen ab Weener nach Hannoverschen (Westfälischen) Stationen bedeutend ermässigte Ausnahme-Frachtsätze in Kraft getreten.

Das Nähere ist auf den betreffenden Stationen zu erfahren. Oldenburg, 1881 März 19. Die geschäftsführende Verwaltung des Verbandes: Grossherzogliche Eisenbahn-Direction. (776 B & W)

Am 1. April 1881 tritt der Nachtrag IV zum Tarif für den **Magdeburg-Sächsischen Verbandsgüterverkehr** in Kraft.

Exemplare dieses Tarifnachtrags sind bei den betheiligten Güterexpeditionen zu

erlangen. Dresden, am 17. März 1881. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung. (788)

Zum Tarife für den **Main-Neckarbahn-Bayerischen Güterverkehr** vom 1. März 1878 kommt mit Wirkung vom 1. Mai l. J. der Nachtrag V zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält neue zum Theil erhöhte Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen Bensheim, Eberstadt und Weinheim sowie directe Frachtsätze für die in den Verkehr neu einbezogene Station Ladenburg und wird den Stationen durch die vorgesetzten K. Oberbahnämter rechtzeitig zugehen. München, 18. März 1881. Generaldirection der K. B. Verkehrsanstalten, Betriebsabtheilung. gez. von Hocheder. (781)

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Mit dem 1. Mai d. Js. treten die durch das Gütertarifheft No. 1 vom 1. Januar d. Js. zur Einführung gebrachten Tarifsätze zwischen Mainz Nass. B. einer- und Braunschweigischen Stationen sowie Spandau B. H. B. andererseits ausser Kraft. Erfurt, 17. März 1881. Die Direction der Thüringischen Eisenbahngesellschaft als geschäftsführende Verwaltung. (778)

Norddeutscher Verband. Die im Nachtrag 2 zum Ausnahmetarif für Steinkohlen etc. aus dem Ruhr- und Wurmgebiet nach Stationen der Berliner Verbindungsbahn vom 3. August 1877 enthaltenen Frachtsätze für die Gasanstalten in der Gitschinerstrasse und am Stralauer Platz in Berlin behalten bis Ende März 1882 Gültigkeit. Hannover, den 16. März 1881. Königliche Eisenbahn-Direction: Namens der Verbands-Verwaltungen. (790)

Vom 1. März cr. ab sind im **Ostdeutsch-Rheinischen Verbande** die Sätze des Ausnahmetarifs L für Flachs, Flachsheede und Werg auf die resp. Sätze des Specialtarifs II mit Ausnahme der Station Memel, für welche diese Sätze um 0,02 *M.* pro 100 kg höher zu halten sind, ermässigt worden.

Ferner kommen vom 10. März cr. ab bis Ende dieses Jahres bei Aufgabe von 10 000 kg in einer Wagenladung für Flachstransporte nach den im oben erwähnten Ausnahmetarif L des Ostdeutsch-Rheinischen Verbandes bezeichneten Stationen der Bergisch-Märkischen, Köln-Mindener und Rheinischen Bahn die Sätze des Specialtarifs III zur Anwendung; die Memeler Sätze sind jedoch um 0,07 *M.* höher zu halten als diejenigen des Specialtarifs III.

Die Sätze sind bei den bezüglichen Verbandstationen zu erfahren. Bromberg, den 15. März 1881. Königliche Eisenbahn-direction als geschäftsführende Verwaltung. (792 J)

Preussisch-Thüringischer Verband. Die im Preussisch-Sächsischen Verbande bestehenden Ausnahme-Tarifsätze für Hölzer des Specialtarifs II zwischen Stationen der Marienburg-Mlawkaer Bahn und Station Halle (H. S. G. B.) treten vom 15. d. Mts. ab auch für Station Halle der Thüringischen Bahn in Kraft. Erfurt, den 16. März 1881. Namens der Verbandsverwaltungen: Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft. (777)

Die im Tarife und in den Nachträgen für den **Sächsisch-Oesterreichischen Verband,** Theil II, vom 1. Januar 1878 zwischen der Station Nakci-Netolie der Kaiser Franz-Josefbahn einerseits und diesseitigen Stationen andererseits bestehenden Frachtsätze des Ausnahmetarifs 1 für Getreide gelten auch für die Station Wodnian der Kaiser Franz-Josefbahn. Dresden, am 16. März 1881. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen. von Tschirschky. (780)

Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. Nachtrag IX zum Heft II des **Südwestdeutschen Gütertarifs** vom 1. März 1878, welcher Berichtigungen des VIII. Nachtrages und Aenderungen in den Frachtsätzen des Haupttarifs und der Nachträge hierzu, sowie Frachtsätze für Hostenbach und Scheidi enthält, kommt am 1. April d. Js. zur Einführung. (15 ₰.) Strassburg, den 9. März 1881. Kaiserliche Generaldirection der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. (775)

Verband Thüringischer Eisenbahnen. Am 20. d. Mts. tritt zum Gütertarife der Nachtrag XIII mit ermässigten Tarifsätzen für Leipzig-Seelingstädt und Teichwolframsdorf in Kraft. Derselbe ist bei den Verbands-Expeditionen, welche nähere Auskunft geben, zum Preise von 5 ₰ zu haben. Erfurt, den 16. März 1881. Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft als geschäftsführende Verwaltung. (769)

Westdeutscher Eisenbahn-Verband. Die nach dem Hanseatisch-Rheinisch-Westdeutschen Verbandsgütertarif vom 1. März 1878 bestehenden directen Frachtsätze nach und von Station Lüneburg, der Berlin-Hamburger Bahn, werden hiermit ausgenommen im Verkehr mit den Luxemburgischen Stationen: Bettemburg, Bettingen (Station und Grenze), Dommeldingen, Esch a. d. Elz, Luxemburg und Oettingen, und mit den Stationen der Saarbrücker Bahn: Beckingen, Beurig-Saarburg, Bous, Conz, Dillingen, Ensdorf, Grinsborn, Karthaus, Louisenthal, Merzig, Mettlach, Nennig, Perl, Püttlingen, Saarlouis, Serrig, Taben, Trier, Völklingen, Wellen, Wiltingen und Winchringen, vom 1. Mai d. J. ab aufgehoben, und findet demnach von diesem Zeitpunkt im Verkehr der vorstehend nicht genannten Stationen directe Expedition von Gütern etc. nur noch nach und von Station Lüneburg, der Hannoverschen Bahn, im West-Nordwestdeutschen Verbande, bezw. im Staatsbahnverkehr statt. Hannover, den 14. März 1881. Namens der Verbandsverwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direction. (768)

III. Tarife für andere directe Verkehre.

Vom 20. März d. Js. angefangen, kommen für **Schaftransporte** von **Chemnitz** nach **Ludwigshafen** $14_{,631}$ *M.* pro qm und von **Chemnitz** nach **Annweiler** $16_{,3068}$ *M.* pro qm auf der Route via Hof-Aschaffenburg zur Berechnung. Dresden, am 17. März 1881. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatsbahnen. v. Tschirschky (779)

Am 15. d. Mts. tritt Nachtrag I zum **directen Viehtarif** zwischen **Belgischen und diesseitigen Stationen** in Kraft. Auskunft ertheilen die Güter-Inspectionen und das Verkehrsbüreau in Strassburg. Strassburg, den 12. März 1881. Kaiserliche Generaldirection der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. (742)

IV. Specialtarife für bestimmte Transport-Artikel.

Am 25. d. Mts. tritt ein **Ausnahmefrachtsatz** von 62 *M.* für den **Transport von Tuff- und Schwemmsteinen** in Wagenladungen von 10 000 kg von Neuwied-Weissenthurm nach Kirchhain, Station der Main-Weser Eisenbahn, in Kraft. Köln, den 18. März 1881. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Direction der Rheinischen Eisenbahn. (773)

Für den Transport von **Pilézucker** gelangen bei Aufgabe von 10 000 kg pro Wagen bezw. Frachtzahlung hierfür zur Erhebung pro 100 kg:

von Dobrowitz nach Dresden Elbquai 1,41 *M.*
„ Wlkawa „ „ „ 1,49 „

Dresden, den 18. März 1881. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen. von Tschirschky. (789)

Mit dem 1. April cr. treten zwischen Memel einer- und Frankfurt a. O. und Thorn andererseits **für Getreide etc. und Hölzer** des Specialtarifs II directe **Ausnahmetarifsätze** in Kraft; dieselben sind bei den betreffenden Stationen zu erfahren. Bromberg, den 15. März 1881. Königliche Eisenbahn-direction. (795 J)

2. Eröffnungen etc.

Alföld-Fiumaner Eisenbahn. Der Gesammttrajectverkehr über die Donau bei Gombos-Erdöd wurde am 8. März unbeschränkt eröffnet. Die Betriebs-Direction. (695)

3. Verkehrs-Störungen etc.

Südbahngesellschaft. Am 9. l. Mts. musste wegen Brücken- und Bahnbeschädigung durch Hochwasser bei Moha und Bodaik der Gesammtverkehr in der Strecke Stuhlweissenburg-Uj Szöny eingestellt werden.

Die Wiedereröffnung des Verkehrs daselbst wird gegen Ende des laufenden Monates erfolgen und werden wir seinerzeit hierüber Mittheilung machen.

Am 10. d. Mts. musste wegen Brückeneinsturz bei Tarnok in Folge Hochwassers der Gesammtverkehr auf unserer Strecke Ofen-Stuhlweissenburg eingestellt werden und war es erst möglich am 16. d. Mts. um 4 Uhr Nachmittag auf dieser Linie den Verkehr wieder zu eröffnen.

4. Bahnverwaltung.

Auf Grund des Allerhöchsten Erlasses vom 23. Februar d. J. (Gesetz-Sammlung S. 34/35) führt die durch Allerhöchsten Erlass vom 25. Februar 1880 (Gesetz-Sammlung S. 86) eingesetzte Königliche Direction der Rheinischen Eisenbahn zu Köln vom 1. April d. J. an die Firma **„Königliche Eisenbahndirection (linksrheinische)“.**

Vom nämlichen Zeitpunkte an wird der rechtsrheinische Theil des Rheinischen Eisenbahnunternehmens mit den von der Königlichen Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische) zu Köln verwalteten Bahnstrecken zu einer gemeinsamen Verwaltung vereinigt. Die Königliche Eisenbahn-Direction (linksrheinische) fungirt indess auch bezüglich des in die Verwaltung der Königlichen Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische) übergehenden Theiles des Rheinischen Eisenbahnunternehmens nach wie vor als Vorstand der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft gemäss Art 227 des Handels-Gesetzbuches und des Betriebs-Ueberlassungs-Vertrages vom 13./18. December 1879 (Gesetz-Sammlung pro 1880 S. 24 ff.).

Die durch den Allerhöchsten Erlass vom 21. Februar 1880 (Gesetz-Sammlung S 49) errichteten Königlichen Eisenbahn-Betriebsämter zu **Trier** und **Saarbrücken** werden vom 1. April d. J. an aus dem Bezirke der Königlichen Eisenbahn-Direction zu Frankfurt a/M. ausgeschieden und der Königlichen Eisenbahn-Direction (linksrheinische) zu Köln unterstellt.

Vom gleichen Zeitpunkte an geht die Verwaltung und der Betrieb des Rhein-Nahe-Eisenbahn-Unternehmens (Strecke Bingerbrück-Neunkirchen) auf die Königliche Eisenbahn-Direction (linksrheinische) über und tritt letztere auch als Vorstand der Rhein-Nahe-Eisenbahn-Gesellschaft an Stelle der Königlichen Eisenbahn-Direction zu Frankfurt a/M. in Function.

Im Bezirke der Königlichen Eisenbahn-Direction (linksrheinische) werden ferner ebenfalls vom 1. April d. J. an je ein Königliches Eisenbahnbetriebsamt zu **Coblenz, Köln und Crefeld** neu errichtet.

Es umfassen:
1. Der Betriebsamts-Bezirk **Trier** (mit Bau-Inspectionen zu **Trier, Coblenz** und **Euskirchen**) die Bahnstrecken Coblenz-Trier r. U.-Perl-Landesgrenze, Wasserbillig-Karthaus, Karthaus-Conz, Trier l. U.-Conz, Kalscheuren-Euskirchen-Trier l. U.;
2. der Betriebsamts-Bezirk **Coblenz** (mit Bau-Inspectionen zu **Coblenz** und **Bonn**) die Bahnstrecken Kalscheuren-Coblenz-Bingerbrück, Bonn-Euskirchen, Bonn-Obercassel, Remagen-Ahrweiler, Andernach-Mayen, Coblenz-Ehrenbreitstein;
3. der Betriebsamts-Bezirk **Köln** (mit Bau-Inspectionen zu **Köln** und **Aachen**) die Bahnstrecken Köln-Herbesthal, Stolberg-Alsdorf, Herbesthal-Eupen, Neuss-Düren-Euskirchen, Köln-Kalscheuren;
4. der Betriebsamts-Bezirk **Crefeld** (mit Bau-Inspectionen zu **Crefeld** und **Neuss**) die Bahnstrecken Köln-Cleve-Cranenburg-Landesgrenze, Cleve-Griethausen-Landesgrenze, Kempen-Venlo, Neuss-Viersen, Crefeld-Rheydt, Oppum-Hochfeld;
5. der Betriebsamts-Bezirk **Saarbrücken** (mit Bau-Inspectionen zu **Saarbrücken** und **Kreuznach**) die Bahnstrecken Conz-Saarbrücken-Neunkirchen-Landesgrenze, Saarbrücken-Saargemünd, Saarbrücken-Scheidt-Landesgrenze, Saarbrücken-Camphausen-Neunkirchen, Bingerbrück-Neunkirchen (für Rechnung der Rhein-Nahe-Eisenbahn-Gesellschaft);

zu 1 — 5 überall einschliesslich der zugehörigen nicht besonders aufgeführten Zweig- und Verbindungsbahnen.

Nach den Bestimmungen der durch den Allerhöchsten Erlass vom 24. November 1879 genehmigten Organisation der Verwaltung der Staatseisenbahnen und der vom Staate verwalteten Privateisenbahnen (Deutscher Reichs- und Königlich Preussischer Staatsanzeiger vom 26. Februar 1880 No. 49) erledigen die Betriebsämter alle Geschäfte der laufenden Bau- und Betriebsverwaltung, soweit dieselben nicht in den §§ 12 bis 14 bezw. §§ 4 bis 6 der Direction oder dem Minister der öffentlichen Arbeiten vorbehalten, unter eigener Verantwortung.

Der Direction verbleiben zur unmittelbaren geschäftlichen Erledigung u. A. vorbehalten alle Angelegenheiten, in welchen sie als Vorstand der Rheinischen Eisenbahngesellschaft bezw. der Rhein-Nahe-Eisenbahngesellschaft zu handeln hat, insbesondere in allen Fällen, in welchen Namens dieser Gesellschaften Rechtsgeschäfte abzuschliessen oder Erklärungen abzugeben sind. Der Direction verbleiben ferner zur unmittelbaren geschäftlichen Erledigung vorbehalten alle generellen und auf ihren ganzen Verwaltungsbezirk bezüglichen Angelegenheiten, namentlich die Festsetzung der Fahrpläne, die Normirung, Auslegung und Anwendung der Tarife und tarifarischen Bestimmungen im Personen-, Gepäck- und Güterverkehre, die Vertheilung der Wagen, die Verwaltung der Hauptwerkstätten, die Beschaffung der Betriebsmittel und Materialien.

Innerhalb ihres Geschäfts-Bezirkes vertreten die Betriebsämter in den zu ihrer Zuständigkeit gehörigen Angelegenheiten die Verwaltung selbstständig, so dass sie auch ohne besonderen Auftrag durch ihre Rechtshandlungen (Verträge, Processe, Vergleiche etc.) für die Verwaltung Rechte erwerben und Verpflichtungen übernehmen. Sie haben auch die Bahnpolizei-Verwaltung in ihren Bezirken auszuüben.

Die Betriebsämter haben in Angelegenheiten der ihnen übertragenen Geschäfte alle Befugnisse und Pflichten einer öffentlichen Behörde.

Beschwerden und Entschädigungs-Ansprüche aus dem Personen-, Gepäck- und Güter-Verkehre, einschliesslich der Reclamationen von Wagenmiethen und Lagergeldern, sind, sofern die zu Beschwerden Anlass gebende Station bezw. die Abgangs- oder die Ankunfts-Station in ihren Verwaltungsbezirken belegen ist, zunächst bei den Betriebsämtern anzubringen.

Die Betriebsämter sind der Direction instanzmässig untergeordnet; Beschwerden über Verfügungen und Anordnungen der Betriebsämter sind daher an die unterzeichnete Direction zu richten, welche als Beschwerde-Instanz über dieselben entscheidet.

Köln, den 16. März 1881.

Königliche Direction
der Rheinischen Eisenbahn:
Rennen. (783)

5. Submissionen.

Berlin - Stettiner Eisenbahn. Auctions-Anzeige. Am 28. März cr., Vormittags von 9 Uhr ab sollen auf dem Stettiner Bahnhofe zu Berlin gegen sofortige Baarzahlung an den Meistbietenden öffentlich verkauft werden:

unbrauchbare eiserne und stählerne Bahnschienen, Hartguss- und Schienen-Herzstücke, Schmiede- und Schmelzeisen, unverbranntes und verbranntes Gusseisen, Gussstahl und diverse andere unbrauchbare Materialien und Gegenstände.

Die Verkaufs-Bedingungen nebst specieller Uebersicht der zum Verkauf kommenden Gegenstände sind im Termine und vorher auf portofreie Anfragen gegen Erstattung der Copialien mit 10 ₰ von der Registratur unseres Central-Büreaus hierselbst zu erfahren resp. zu erhalten. Ein Exemplar derselben liegt

in der Redaction des Deutschen Submissions-Anzeigers,
im Büreau des Berliner Baumarkts und in der Börsen-Registratur in Berlin

zur unentgeltlichen Einsichtnahme aus.

Stettin, den 10. März 1881. Königliche Direction. (726 J)

Posen-Creuzburger Eisenbahn-Gesellschaft. Es soll die Lieferung des Bedarfs an ca. 300 000 kg 13 cm hohe Bessemer Stahlschienen im Wege der Submission vergeben werden. Offerten sind portofrei und versiegelt mit der Aufschrift: „Submission auf Lieferung von Stahlschienen für die Posen-Creuzburger Eisenbahn" bis zum Submissionstermin

Montag, den 28. März cr., Vorm. 11 Uhr

an unser Maschinenamt hier St. Martin 21 einzureichen, wo auch die Bedingungen und Zeichnung zur Einsicht ausliegen. Die Letzteren können auch gegen portofreie Einsendung von 75 ₰ von unserm Secretariat bezogen werden. Posen, den 10. März 1881. Die Direction. (698)

Privat-Anzeigen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin SW. (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 24. 1881.

Die Zeitung erscheint
Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin SW., Kleinbeerenstr. 3.
Commissionär für den Buchhandel:
Adolph Refelshöfer,
Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung
und
Privat-Inserate
wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei
von H. S. Hermann,
Berlin SW., Beuth-Strasse 8,
einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3000 Exemplare.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.
Einundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 28. März 1881.

Dieser Nummer liegt No. 6 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Um rechtzeitige Erneuerung des Abonnements wird mit dem Bemerken ergebenst ersucht, dass Abonnements bei der Redaction nur dann als erneut betrachtet werden, wenn Pränumerando-Zahlung erfolgt.

Orientbahn-Conferenz.

Aus Belgrad erhielt die „N. Fr. Pr.“ den Entwurf der Convention, welche die Oesterreichische Regierung der Conférence à quatre in der Sitzung vom 1. März 1881 vorgelegt hat. Der wesentliche Inhalt derselben ist folgender:

Der Artikel 1 erwähnt, dass in Ausführung der durch den Artikel 38 des Berliner Vertrages zwischen Oesterreich-Ungarn und Serbien getroffenen Stipulationen am 9. April 1880 eine Eisenbahnconvention geschlossen wurde, in welcher sich diese beiden Mächte gegenseitig verpflichten, die Verbindung zwischen Pest-Semlin-Belgrad-Nisch bis zum 15. Juni 1883 herzustellen, wobei Serbien sich überdies verpflichtet hat, die Seitenlinien von Nisch bis zur Bulgarischen Grenze in der Richtung nach Constantinopel und von Nisch bis zur Serbisch-Türkischen Grenze in der Richtung nach Salonichi zum Anschlusse an die Linie Salonichi-Mitrowitza herzustellen. Gleichzeitig haben sich in Ausführung der Stipulationen des erwähnten Berliner Vertrages die Kaiserlich Ottomanische Regierung und die Bulgarische Regierung verpflichtet, die auf ihrem Territorium gelegenen Strecken der Linie von Nisch nach Constantinopel herstellen zu lassen. Die Pforte übernimmt dieselbe Verpflichtung mit Bezug auf jene Theilstrecken der Linie Nisch-Salonichi, welche auf ihrem Territorium liegen, zum Anschlusse an einen passenden Punkt der Linie Salonichi-Mitrowitza.

Im Artikel 2 verpflichtet sich die Türkische Regierung, bis zum 15. Juni 1883 zu bauen und in Betrieb zu setzen: 1. den Anschluss der schon bestehenden Linie Constantinopel-Bellowa an die Linie, welche von Nisch über Sophia bis an die Türkisch-Bulgarische Grenze zu führen ist; 2. eine Zweiglinie, welche von der schon bestehenden Bahn Salonichi-Mitrowitza ausgeht, bis zur Serbischen Grenze zum Anschlusse an die Linie, welche geführt werden soll von Nisch nach Wranja. Zu diesem Zwecke wird die Türkische Regierung spätestens ein Jahr nach dem Austausche der Ratificationen dieses Vertrages den Bau der auf ihrem Territorium zu führenden Linien, und zwar bei dem in technischer Beziehung schwierigsten Theil derselben beginnen, und wird verpflichtet sein, in Betrieb zu setzen die Anschlusslinie von Bellowa zur Türkisch-Bulgarischen Grenze zur selben Zeit wie die Bulgarische Verbindungslinie, und die Zweiglinie von Salonichi-Mitrowitza bis zur Türkisch-Serbischen Grenze wie die Serbischen Verbindungslinien.

Der Artikel 3 enthält die Bestimmung, dass die Fürstlich Bulgarische Regierung sich verpflichtet, bis zum 15. Juni 1883 eine Eisenbahn herzustellen zum Anschlusse an die Serbisch-Bulgarische Grenze mit der Trace von Karibrood nach Sophia bis zur Türkisch-Bulgarischen Grenze zum Anschlusse an die Linie Constantinopel-Bellowa. Die Zeitbestimmung für den Bau und die Bedingung, dass mit dem schwierigsten Theil anzufangen ist, sind auch hier für Bulgarien sowie für die Türkei festgestellt.

Artikel 4 regelt die Zollverhältnisse und die Errichtung internationaler Stationen.

Artikel 5 statuirt die Bedingungen, dass die Linien, welche von Bulgarien und von der Türkei auszuführen sind, in Bezug auf ihre Construction ausgebaut werden müssen nach den Bestimmungen, welche für die Hauptlinien in Oesterreich-Ungarn bestehen, und dass auch für den Betrieb soweit als möglich dasselbe Reglement eingeführt wird wie in Oesterreich-Ungarn, sowie schon für die Rumelischen Bahnen dasselbe Reglement wie in Oesterreich-Ungarn besteht. Es wird daher die Spurweite mit $1_{,436}$ m festgestellt. Das rollende Material muss so gebaut sein, dass es frei auch über sämmtliche Anschlussbahnen circuliren kann. Das Signalsystem muss dasselbe sein, welches vertragsmässig für die Serbischen Linien stipulirt ist.

Nach dem Artikel 6 darf genau, so wie es im Eisenbahnvertrage zwischen Oesterreich und Serbien festgestellt wurde, kein Unterschied gemacht werden zwischen den Unterthanen der vertragschliessenden Theile mit Bezug auf den Transport, der Preise und andere öffentliche Abgaben, sowie mit Bezug auf die Zeit und Art der Expedition. Ebenso darf beim Importe der Waaren aus einem Lande in das andere, sei es für den directen Verkehr, sei es für den Transitverkehr, kein Unterschied gemacht werden zwischen den Provenienzen aus den Ländern der vertragschliessenden Theile. Was nun die Waarentarife betrifft, so wird im Artikel 7 bestimmt, dass jeder der vertragschliessenden Theile sich die volle Freiheit für die Feststellung der Localtarife auf seinem Territorium vorbehält. Als Localtarife dürfen nicht angesehen werden jene Tarife, welche für die Beförderung von Waaren aufgestellt werden, welche die Grenze passiren im gebrochenen Verkehre. Der Tarif für den internationalen Betrieb muss festgestellt werden nach dem Principe der meistbegünstigten Nationen. Danach verpflichtet sich die Pforte, in ihrem Betriebe mit den anderen Ländern weder direct noch indirect geringere kilometrische Einheitssätze, noch andere Erleichterungen oder Begünstigungen zu gewähren, als diejenigen, die für dieselben Artikel in Oesterreich-Ungarn in Anwendung sind. Dieselbe Verpflichtung übernimmt die Pforte bezüglich Serbiens, und dieselbe wird ausgedehnt auf den Betrieb der in der Türkei schon bestehenden Bahnen, insoweit die durch die verliehenen Concessionen erworbenen Rechte dieser Bestimmung nicht entgegenstehen. Die gleiche Stipulation ist bezüglich Bulgarien gegenüber Oesterreich und Serbien aufgestellt. Serbien hat der Türkei und Bulgarien die gleichen Begünstigungen einzuräumen. Ebenso werden von Oesterreich die gleichen Begünstigungen für die Anschlusslinien nach Pest, sowie von Pest nach Wien gewährt.

Im Artikel 8 wird festgestellt, dass die im Vertrage angeführten Bahnen eine Vereinigung für den directen Betrieb zwischen Wien-Pest einerseits und Constantinopel-Salonichi, allen Häfen des Aegäischen, Marmara- und des Schwarzen Meeres andererseits bilden werden. Diese Union wird zu regelmässigen Conferenzen zusammentreten, um die nothwendigen Massregeln

für den Betrieb und die Tarife festzustellen. Die directen Tarife werden auf der Basis von gleichen kilometrischen Einheitssätzen festgestellt werden.

Nach Artikel 9 sind die vertragschliessenden Theile berechtigt, auch mit den anderen Europäischen Mächten Vereinbarungen zu schliessen bezüglich des Zugsdienstes, der Beförderung der Reisenden und Waaren und überhaupt einen directen Anschlussdienst wie mit den Oesterreichisch-Ungarischen, so auch mit den anderen Europäischen Bahnen zu unterhalten. Die Pforte verpflichtet sich, diese Anschlüsse für die schon bestehenden nach Constantinopel und Salonichi führenden Bahnen zu sichern. Zwischen Wien-Pest und Constantinopel-Salonichi müssen mindestens 2 Personenzüge täglich in jeder Richtung verkehren mit einer Maximalgeschwindigkeit von 40 km pro Stunde. In den ersten 6 Monaten des Betriebes kann letztere auf 35 km reducirt werden.

Die Compaciscenten verpflichten sich im Artikel 10, die Eisenbahn möglichst vor Betriebsstörungen zu bewahren. Deshalb soll keine Pfändung auf das Eisenbahnzubehör, sei es fixes, sei es rollendes Material, sowie auf die Cassenbestände zugelassen werden.

Im Artikel 11 wird stipulirt, dass auch bezüglich der Desinfectionen, sowie aller sanitären Massregeln im Bereiche aller Theile dieselben Bestimmungen gelten sollen.

Die Ueberwachungsbehörden, die Verwaltungen und Directionen aller Verbindungslinien können nach Artikel 12 in Betriebsangelegenheiten auch direct mit einander correspondiren.

Artikel 13 bestimmt, dass im Zollverfahren die möglichsten Erleichterungen gewährt werden sollen. Das rollende Material soll von einer Linie auf die andere übergehen. Im Zollverfahren werden die Declarationen, der Transport in geschlossenen Waggons und plombirten Collis zugelassen.

Die Post- und Telegraphenverwaltungen der Vertragsstaaten werden sich nach Artikel 14 über das Reglement verständigen, welches mit den Erfordernissen eines regelmässigen Eisenbahnbetriebes in Einklang zu bringen ist. Den Oesterreichischen Postbehörden wird das Recht vorbehalten, die Post mit directen Zügen zu befördern und diese von ihren Organen begleiten zu lassen.

Die Vertragsstaaten verpflichten sich, im Artikel 15 so weit als möglich für die öffentliche Sicherheit beim Betriebe zu sorgen und die Grenzpolizei zu erleichtern.

Der Artikel 16 normirt die ausdrückliche Verpflichtung der Staaten, den Betrieb jederzeit nach den Bedingungen des internationalen Verkehres im Stande zu erhalten.

Nach Artikel 17 wird diese Convention den respectiven Legislativen zur Genehmigung vorgelegt.

Die Eisenbahnen der Australischen Colonien.

Mitgetheilt von Henry Greffrath.

Artikel VIII. (Schluss.)

Neu-Süd-Wales. Die Colonie umfasst 14 623 Deutsch-geographische Quadratmeilen. Ihre erste Eisenbahn, die 14 Miles lange Sydney-Parramatta, wurde am 26. September 1855 eröffnet. Am 1. Januar 1880 waren bereits 734½ Miles in Betrieb. Die Bruttoeinnahme im Jahre 1879 summirte auf 952 366 £ (im Jahre 1880 nach vorläufiger Berechnung auf 974 030 £) und verblieb, nach Abzug der Betriebskosten im Betrage von 604 721 £, ein Nettogewinn von 347 645 £, welcher das Anlagecapital mit 4½ pCt. verzinste. Es wurden 4 317 864 Personen und 1 693 011 Englische Tonnen Güter befördert.

Auf der grossen Südbahn, welche von Sydney aus über Goulburn bis South Wagga, 310 Miles, in Betrieb war und 2 796 397 £ bis dahin gekostet hatte, wurde am 1. September 1880 die 60 Miles lange Strecke bis Gerogery eröffnet. South Wagga, am südlichen Ufer des Murrumbidgee und in 35° 10′ südl. Br. und 147° 20′ östl. L. Gr., liegt inmitten eines reichen Pastoraldistrictes und zählt 4 500 Einwohner. Gerogery, in der Grafschaft Goulburn und in 35° 50′ südl. Br. und 147° östl. L. Gr., ist ein kleines Städtchen mit geringer Bevölkerung.

Es bleibt jetzt nur noch eine 18 Miles lange Strecke übrig, um die Südbahn bis Albury am Murray, welcher Fluss bekanntlich die Grenze zwischen den Colonien Neu-Süd-Wales und Victoria bildet, zu führen. Sie sollte laut Contract am 31. December 1880 fertig sein. Da nun von Melbourne aus die Nordostbahn bis Wodonga, am südlichen Ufer des Murray und der Stadt Albury am nördlichen Ufer gegenüber, schon seit einigen Jahren in Betrieb ist, so stände damit eine Eisenbahnverbindung zwischen den beiden grossen Cities, Sydney und Melbourne, in nächster Zeit bevor. Die Entfernung zwischen beiden Plätzen per Eisenbahn wird 515 Miles betragen, von denen 187 auf die Nordostbahn in Victoria und 328 auf die Südbahn in Neu-Süd-Wales entfallen, und soll diese Strecke in 20 Stunden befahren werden. Der Fahrpreis von Melbourne bis Wodonga stellt sich für I. Classe auf 1 £ 11 sh. und für II. Classe auf 1 £ 0 sh. 6 d. (III. Classe existirt nicht), und der von Sydney bis Albury auf resp. 3 £ 9 sh. 4 d. und 2 £ 6 sh. 9 d., mithin für die ganze Strecke auf 5 £ 0 sh. 4 d. und 3 £ 7 sh. 3 d. oder 101 ℳ 70 ₰ und 68 ℳ 58 ₰.

Die grosse Westbahn führt von Sydney ab über die Blue Mountains, wo sie bis zu einer Höhe von 3 658′ ansteigt, und war im Jahre 1879 bis Orange, 192 Miles, bis wohin der Bau 2 635 949 £ gekostet hat, in Betrieb. Am 1. Juni 1880 wurde die 56 Miles lange Strecke von Orange nach Wellington eröffnet, und erreichte die Westbahn damit eine Länge von 248 Miles. Orange, am Blackman's Swamp Creek in 33° 22′ südl. Br. und 149° 9′ östl. L. Gr., hat eine Bevölkerung von 3 570 Seelen. Die Stadt liegt in einem reichen Agriculturdistricte und ist von Goldfeldern umgeben. Wellington, am linken Ufer des Macquarie in 32° 40′ südl. B. und 149° östl. L. Gr., zählt 1 550 Seelen. Die Eisenbahnbrücke über den Macquarie ist ein Prachtwerk.

Von Blacktown in 33° 52′ südl. Br. und 151° östl. L. Gr., einer 22 Miles von Sydney entfernten Station an der Westbahn, läuft eine 16 Miles lange Zweigbahn über Windsor nach Richmond, einem Städtchen am Hawkesburyflusse in nordwestlicher Richtung von Sydney und mit 1 065 Seelen.

Die Nordbahn läuft in der Länge von 184 Miles von Newcastle am Hunterflusse, einer wichtigen Hafenstadt in 32° 56′ südl. Br. und 151° 46′ östl. L. Gr., nach Tamworth, einem Städtchen in 31° 10′ südl. Br. und 150° 56′ östl. L. mit 4 000 Einwohnern und hat 1 885 743 £ gekostet. Die Bahn soll von Tamworth bis Tenterfield, einem Orte mit 760 Seelen in 29° 6′ südl. Br. und 152° östl. L. Gr., fortgesetzt werden. Die 64 Miles lange Strecke von Tamworth bis Uralla, in 30° 40′ südl. Br. und 151° 39′ östl. L. Gr. und mit 354 Bewohnern, ist in Bau begriffen, und sind die ersten 12 Miles bereits fahrbar, wenn auch noch nicht für den Verkehr eröffnet.

Auf den Zweigbahnen der Nordbahn, welche wir früher besprochen haben, ist in deren Länge im letzten Jahre keine Veränderung eingetreten.

Der Bahnhof von Sydney befindet sich in Redfern, einer nach Südwest gelegenen und 1½ Miles entfernten Vorstadt. Eine Pferdebahn führt jetzt von dort aus nach der Hunterstrasse in Sydney und wurde im September 1880 nach der 3 Miles davon gelegenen Vorstadt Randwick, im Süden von Sydney, wo die Wettrennen stattfinden, verlängert.

Aehnlich wie in Victoria macht auch in Neu-Süd-Wales das Parlament grosse Anstrengungen, die Eisenbahnen nach allen Richtungen der Colonie hin auszudehnen. Soll das Innere Australiens, so weit es dazu taugt, angesiedelt werden, so muss, da es an schiffbaren Flüssen fehlt, der Bau von Eisenbahnen ausgeführt werden. Es wurde am 17. September 1879 eine neue Anleihe von 7 000 000 £ bewilligt, und davon sollen 5 641 000 £ auf den Bau neuer Bahnen, in der Länge von 678 Miles, verwandt werden. Die vornehmsten Strecken darunter sind folgende:

1. Eine 107 Miles lange Bahn von Moleville nach Glen Innis. Moleville ist ein kleiner Ort am Clarence, bis wohin dieser Fluss schiffbar ist, in 29° 35′ südl. Br. und 152° 52′ östl. L. Gr. Glen Innis, mit 1 000 Seelen und in reizender Lage am Fusse eines Berges, liegt in 29° 21′ südl. Br. und 151° 42′ östl. L. Gr. und 373 Miles nordnordwestlich von Sydney. Die Nordbahn wird auf ihrer Verlängerung bis Tenterfield diesen Ort ebenfalls berühren. Im Districte dominirt Viehzucht.

2. Eine 15½ Miles lange Bahn von South Grafton aus zum Anschlusse an die vorige. Grafton, 350 Miles nordöstlich von Sydney und 45 Miles von der Meeresküste, liegt zu beiden Seiten des Clarenceflusses in 29° 40′ südl. Br. und 152° 54′ östl. L. Gr. Es ist eine wichtige Stadt und zerfällt in North Grafton mit 5 380 und South Grafton mit 2 265 Bewohnern. Die dortige Gegend gehört zur fruchtbarsten in der ganzen Colonie, in welcher Zuckerrohr, Tabak und viele andere tropische Gewächse gewonnen werden.

3. Eine Bahn von Lawrence über Wyon und Tabulam nach Tenterfield, 118 Miles. Lawrence ist ein kleiner Ort am linken Ufer des Clarence, ungefähr 20 Miles von dessen Mündung, in 29° 41′ südl. Br. und 153° 5′ östl. L. Gr.

4. Eine Bahn von Gunnedah nach Narrabri und von da nach Mungindi, 161 Miles. Gunnedah, am Namoiflusse und 265 Miles nordwestlich von Sydney, liegt in 31° 3′ südl. Br. und 150° 19′ östl. L. Gr. und zählt 460 Seelen. Es ist eine Station der Nordwestbahn, welche sich bei Werris Creek an der Nordbahn abzweigt. Narrabri, am Creek gleichen Namens und 341 Miles nördlich von Sydney, liegt in 30° 24′ südl. Br. und 149° 40′ östl. L. Gr. in einer fruchtbaren Gegend. Mungindi ist ein kleiner Ort am Barwonflusse an der Grenze von Queensland in 28° 55′ südl. Br. und 149° östl. L. Gr. und 400 Miles nordwestlich von Sydney.

5. Eine Bahn von Mulgrave nach Singleton, 50 Miles. Mulgrave ist die zweite Station auf der bei Blacktown in 33° 52′ südl. Br. und 151° östl. L. Gr. sich von der Westbahn abzweigenden Bahn nach Richmond (siehe oben). Singleton ist ein freundliches Städtchen mit 1 600 Einwohnern am Hunterflusse und Station an der Nordbahn in 32° 24′ südl. Br. und 151° 7′ östl. L. Gr. und 123 Miles nordwestlich von Sydney. Die dortige Gegend ist ausserordentlich fruchtbar, aber gelegentlichen Ueberschwemmungen ausgesetzt. Durch diese Bahn wird die Nord-

bahn mit der Westbahn und dadurch wieder mit Sydney in Verbindung gebracht werden.

6. Eine Bahn von Wagga Wagga über Urana und Jerilderie nach Deniliquin, 142 Miles. Wagga Wagga, am Murrumbidgee in 35° 10' südl. Br. und 147° 20' östl. L. Gr., ist eine wichtige Stadt und Station an der Südbahn, 310 Miles südwestlich von Sydney. Deniliquin, am Edwardflusse und Hauptort des sogen. Riverinadistricts, liegt in 35° 30' südl. Br. und 145° östl. L. Gr. und 488 Miles südwestlich von Sydney. Von Deniliquin läuft schon eine 45 Miles lange Bahn nach dem Orte Moama am Murray und schliesst sich hier an die Nordbahn der Colonie Victoria an, welche von Melbourne nach Echuca am Murray führt.

7. Eine Bahn von Cootamundra nach Gundagai, 30½ Miles. Cootamundra ist eine Stadt und Station an der Südbahn in 34° 40' südl. Br. und 148° östl. L. Gr. und 253 Miles südwestlich von Sydney. Gundagai, am Murrumbidgee und 251 Miles südwestlich von Sydney, liegt in 35° 5' südl. Br. und 148° 8' östl. L. Gr. in einem fruchtbaren Districte und zählt 1 000 Seelen.

8. Eine Bahn von Jerilderie nach Hay, 77 Miles. Jerilderie, ein kleiner Ort am Billobong Creek in der Grafschaft Urana, liegt in 35° 23' südl. Br. und 145° 51' östl. L. Gr. und 428 Miles südwestlich von Sydney. Hay am Murrumbidgee mit 2 000 Einwohnern liegt in 34° 36' südl. Br. und 144° 54' östl. L. Gr.

9. Eine Bahn von Sydney über Botany und Port Hackney Creek nach Wollogong, 49 Miles. Wollogong mit 1 650 Seelen liegt am Fusse des Mount Keira in der Grafschaft Camden und in 34° 20' südl. Br. und 150° 55' östl. L. Gr. Es ist nächst Sydney und Newcastle der wichtigste Hafen der Colonie. Werthvolle Kohlenlager existiren in der Nähe, und auf den vielen Farmen werden Milchwirthschaften betrieben.

10. Eine Bahn von Liverpool nach Wollogong, 34¾ Miles. Liverpool, am George'sflusse in der Grafschaft Cumberland, liegt in 33° 54' südl. Br. und 150° 55' östl. L. Gr. und 22 Miles südwestlich von Sydney. Es ist eine Station an der Südbahn und zählt 2 000 Einwohner. Im Districte fast nur Milchwirthschaften.

11. Eine Bahn von Campbelltown über Appin nach Wollogong, 40 Miles. Campbelltown in 34° 5' südl. Br. und 150° 50' östl. L. Gr., liegt, 34 Miles südwestlich von Sydney, an der Südbahn und zählt 510 Seelen. Der District treibt Ackerbau.

12. Eine Bahn, welche sich ungefähr 45 Miles südwestlich von Sydney von der Südbahn abzweigt und in der Länge von 20 Miles nach dem kleinen Orte Monaro führt.

13. Eine Zweigbahn der Südbahn nach Berrima, 14 Miles. Berrima ist ein kleiner Ort mit 500 Bewohnern am Wingecarribeeflusse und in 34° 37' südl. Br. und 150° 19' östl. L. Gr.

14. Mehrere Bahnen von zusammen 20 Miles, welche die City of Sydney mit Vorstädten verbinden sollen.

Am Schlusse des Jahres 1880 waren in Neu-Süd-Wales 853½ Miles Eisenbahnen in Betrieb und 167 Miles waren in Bau begriffen. Die Colonie wird mithin, nach Vollendung dieser neu bewilligten Strecken in der Länge von 678 Miles, 1 698½ Miles (368 Deutschen geogr. Meilen) Eisenbahnen besitzen.

Queensland. Die Colonie Queensland hatte am 1. October 1880 im Ganzen 580 Miles Eisenbahnen in Betrieb, von denen 317 auf die Westbahn, 58 auf die von der Westbahn sich abzweigende Südbahn und 205 auf die Centralbahn entfielen. Bis Ende 1879 hatte der Staat 4 226 139 £ auf Eisenbahnen verausgabt. Es wurden im Jahre 1879 auf der West- und Südbahn 178 526 £ (56 703 £ für Passagiere und 121 823 £ für Güter) und auf der Centralbahn 56 577 £ (12 299 £ für Passagiere und 44 278 £ für Güter), also in Summa 235 103 £ vereinnahmt. Die Betriebskosten dagegen stellten sich bei der West- und Südbahn auf 121 034 £ und bei der Centralbahn auf 36 717 £, zusammen auf 157 751 £. Der verbleibende Nettogewinn von 77 532 £ verzinste das Anlagecapital mit nur 1,83 pCt. In den ersten acht Monaten des Jahres 1880 summirten die Einnahmen auf 169 255 £, was ein Mehr von 18 745 £ gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres ausweist. Sämmtliche Bahnen der Colonie Queensland haben die schmale Spurweite von 3 Fuss 6 Zoll. Die Fahrpreise betragen pro Mile für die I. Classe 3 d. und für die II. Classe 2 d.

Die Westbahn, welche von der City of Brisbane, Hauptstadt von Queensland in 27° 28' 3" südl. Br. und 153° 6' 15" östl. L. Gr., ausläuft, ist in der Länge von 317 Miles bis Roma in Betrieb. Roma mit 1 700 Seelen liegt in einem reichen Pastoraldistricte in 26° 37' südl. Br. und 148° 42' östl. L. Gr. Im Juli vorigen Jahres wurde eine weitere Strecke in der Länge von 53 Miles von Roma bis Mitchell Downs in Contract gegeben. Mitchell Downs, am Maranoaflusse in 26° 38' südl. Br. und 148° 10' östl. L. Gr. und 375 Miles westlich von Brisbane, liegt im Centrum eines wichtigen Pastoraldistrictes und zählt erst 240 Einwohner.

Die Südbahn zweigt sich von der Westbahn bei der Station Gowrie Junction, 108 Miles von Brisbane, ab und ist in der Länge von 58 Miles bis Warwick fertig, einer hübschen Stadt in 28° 12' südl. Br. und 152° 16' östl. L. Gr. mit, einschliesslich der nächsten Umgebung, 4 055 Seelen. Die nächste, 41 Miles lange Strecke von Warwick bis Stanthorpe, einem Orte mit 1 079 Seelen in 28° 40' südl. Br. und 152° östl. L. Gr., soll im April 1881 eröffnet werden. Die ungefähr 30 Miles lange Strecke von Stanthorpe bis zur südlichen Grenze der Colonie in der Richtung auf Tenterfield, bis wohin, wie wir oben angegeben, die Colonie Neu-Süd-Wales ihre Nordbahn verlängert, ist von Feldmessern bereits abgesteckt worden und wird auch deren Ausbau in nicht zu ferner Zeit in Angriff genommen werden.

Auf der Centralbahn, welche von Rockhampton, der Hauptstadt des nördlichen Queensland mit 6 500 Seelen und in 23° 25' südl. Br. und 150° 25' östl. L. Gr., abzweigt, wurde im vorigen Jahre die 39 Miles lange Strecke von Emerald nach Withersfield, einem kleinen Orte in 23° 57' südl. Br. und 147° 21' östl. L. Gr., eröffnet. Die Centralbahn erhält dadurch eine Länge von 205 Miles. Eine weitere Strecke von 30 Miles, die 5. Section, von Withersfield weiter westlich ist im Juli 1880 in Verdung gegeben.

Auf der sogenannten Nordbahn, welche von Townsville, an der Cleveland Bay in 19° 18' südl. Br. und 146° 50' östl. L. Gr., vorläufig in der Länge von 87 Miles bis zu dem westsüdwestlich davon in 20° 6' südl. Br. und 146° 40' östl. L. gelegenen Charters Towers laufen soll, nähern sich die ersten 30 Miles der Vollendung, während die Arbeiten auf den nächsten 15 Miles jetzt ebenfalls begonnen haben.

Auf der Bahn, welche in der Länge von 62 Miles von Maryborough, einem in 25° 35' südl. Br. und 152° 43' östl. L. Gr. gelegenen lebhaften Orte mit 7 000 Einwohnern, nach der Goldminenstadt Gympie, in 26° 12' südl. Br. und 152° 38' östl. L. Gr. und mit 6 000 Seelen, führen soll, schreiten die Arbeiten ebenfalls ihrem Ende rasch entgegen.

Auf der Bahn, welche von Bundaberg nach Mount Perry, 60 Miles, in Bau begriffen ist, soll die erste Strecke von Bundaberg bis New Moonta, 45 Miles, im Laufe dieses Jahres eröffnet werden. Bundaberg mit 800 Einwohnern liegt am Burnettflusse, 10 Miles von dessen Mündung und in 24° 52' südl. Br. und 152° 20' östl. L. Gr. Mount Perry, am Fusse eines Berges gleichen Namens in 25° 10' südl. Br. und 151° 40' östl. L. Gr., liegt in einem kupferreichen Districte und zählt erst 350 Seelen.

Projectirt sind ferner:

1. Von der Westbahn ab eine Zweigbahn nach dem 4 Miles von Brisbane entfernten kleinen Orte Bulimba, wo sich viele Zuckerrohrmühlen befinden.

2. Von Oxley, einer 8 Miles von Brisbane gelegenen Station der Westbahn, nach South Brisbane.

3. Von Ipswich, einer wichtigen Stadt an der Westbahn mit 7 800 Seelen in 27° 38' südl. Br. und 152° 48' östl. L. Gr. und 24 Miles von Brisbane, nach dem kleinen Orte Harrisville, wo reiche Kupferlager existiren.

4. Von Brisbane nach dem 12 Miles nördlich gelegenen Orte Sandgate an der Moreton Bay und in 27° 23' südl. Br. und 153° 6' östl. L. Gr.

Queensland baute seine Eisenbahnen bisher theils aus den Einnahmen, welche aus dem Verkaufe von Kronland flossen, theils aus auf dem Londoner Geldmarkte contrahirten Anleihen. Die öffentliche Schuld der erst 220 000 Seelen zählenden Colonie war dadurch am Schlusse des Jahres 1879 schon auf 10 192 086 £ gestiegen, deren jährliche Verzinsung 476 851 £ erforderte Man will daher jetzt das Amerikanische sogenannte Land-grant-System, durch welches in Amerika so ungeheure Fortschritte in der Ansiedelung ausgedehnter Länderstrecken erzielt wurden, auch in Queensland einführen. Mit andern Worten, man will in Zukunft Eisenbahnen ins Innere der Colonie durch grosse Capitalisten bauen lassen und sie dafür durch weite Strecken von Kronland neben den anzulegenden Bahnen entschädigen. Für jede Mile Eisenbahn wird ein Bonus (Prämie) von 8 000 Acres oder 3 237⅓ Hectar in abwechselnden Blöcken zu Seiten des Bahnkörpers an die Bauherren gewährt werden. Dabei soll die Bahn selbst das Eigenthum der Gesellschaft bleiben, und die Colonialregierung wird auch noch 4 pCt. Zinsen auf ⅓ der Baukosten bis zur Höhe von 1 500 £ pro Mile garantiren.

Der Premierminister der Colonie Queensland, der Honor. Mr. Thomas Mc Ilwraith, ein Mann von grosser Begabung und Energie, ist im Januar 1881 nach England abgereist, um zu versuchen, mit Englischen Capitalisten unter obigen Bedingungen den Bau von zwei transcontinentalen Eisenbahnen abzuschliessen. Die eine soll von Tambo, einem kleinen Orte mit 320 Seelen in 24° 53' südl. Br. und 146° 26' östl. L. Gr. und 550 Miles nordwestlich von Brisbane, bis an die Grenze der Colonie Südaustralien, und die andere von der Station Roma an der Westbahn, siehe oben, nach dem Gulf of Carpentaria laufen. Die Küste des Golfs ist zwar flach und seicht, aber man will neuerdings bei Point Parker einen leidlichen Hafen entdeckt haben.

Da die Colonie Queensland die Kosten der Vermessung und Absteckung dieser transcontinentalen Bahnlinien wird zu tragen haben, so wurde bereits Mitte Januar 1881 eine Expedition unter Leitung des Mr. Frank Hann und des Mr. Watson, früheren Ingenieurs im Eisenbahn-Departement der Colonie Victoria, ausgeschickt, um von Blackall aus in der Richtung auf Point Parker eine Eisenbahnlinie festzustellen. Blackall mit 700 Seelen liegt in 24° 25' südl. Br. und 145° 40' östl. L. Gr. und 625 Miles nordwestlich von Brisbane. Der District dient nur für Viehzucht.

West-Australien. In dieser dem Umfange nach grössten Colonie Australiens ist die Länge der eröffneten Bahnen (72 Miles,

mit Einschluss von 41 Miles Privatbahnen, welche das werthvolle Jarrah- und Sandelholz aus den Wäldern an die Küste für überseeischen Transport schaffen) dieselbe geblieben. Wir haben unserem vorjährigen Berichte in No. 18 S. 245 nur Weniges hinzuzufügen. Die sogenannte Ostbahn, welche in der Länge von 20 Miles von Fremantle, an der Mündung des Schwanflusses mit 5 000 Seelen und in 32° 4′ südl. Br. und 115° 50′ östl. L. Gr., nach der Hauptstadt Perth und von da nach dem 9 Miles nordöstlich gelegenen kleinen Orte Guildford laufen soll, ist jetzt in Bau begriffen und muss laut Contract im Juli dieses Jahres fertig sein. Die Legislatur der Colonie hat ferner beschlossen, dass die Ostbahn auf weitere 50 Miles von Guildford bis York fortgesetzt werde. Die Kosten sind auf 200 000 £ veranschlagt, und die nöthigen Vermessungen bereits ausgeführt. York, am Mount Bakewell und zu beiden Seiten des Avonflusses schön gelegen, ist ein kleiner Ort in 31° 50′ südl. Br. und 116° 49′ östl. L. Gr., in dessen District viel Weizenbau betrieben wird.

Tasmanien. Auch in dieser Colonie sind seit unserem letzten Berichte keine Veränderungen im Eisenbahnwesen eingetreten.

Die 45 Miles lange Westbahn von Launceston, in 41° 30′ südl. Br. und 147° 14′ östl. L. G., über Longford nach Doleraine, in 41° 32′ südl. Br. und 146° 40′ östl. L. Gr., lieferte im Jahre 1879 eine Gesammteinnahme von 21 584 £. Davon verblieb, nach Abzug der Betriebskosten, nur ein Reingewinn von 2 885 £ für Verzinsung des Anlagecapitals in der Höhe von 510 000 £.

Auf der Main Line oder Hauptbahn, 120 Miles, welche von der Hauptstadt Hobart, in 42° 53′ südl. Br. und 147° 21′ östl. L. Gr., ausläuft und sich auf der Station Evandale Junction, in 41° 33′ südl. Br. und 147° 13′ östl. L. Gr., mit der Westbahn verbindet, wurden im Jahre 1879 nur 49 727 £ vereinnahmt, gegen eine Ausgabe von 52 832 £.

Auf der Mersey and Doleraine Line, welche von Doleraine bis an die Mündung des Merseyflusses laufen soll, sind noch immer erst 18 Miles in Betrieb und 12 nicht gebaut. Die Einnahmen decken den Betrieb nicht. Die Bahn wurde von Privaten gebaut, denen aber die Geldmittel ausgingen. Ein auch in diesem Jahre im Parlamente von Tasmanien gestellter Antrag, die Bahn auf Staatskosten zu vollenden, wurde abermals abgelehnt. Die kleine Colonie (1 233 Deutsche geogr. Quadratmeilen und 112 500 Seelen) deren öffentliche Schuld sich schon auf 1 786 800 £ beläuft, wofür sie an jährlichen Zinsen 91 838 £ zu zahlen hat, ist finanziell so beengt, dass ihr weitere Ausgaben für Eisenbahnbauten, so wünschenswerth sie auch sein mögen, zur Zeit geradezu unmöglich sind.

Neu-Seeland. Diese Colonie hat sehr rasche Fortschritte im Eisenbahnwesen gemacht, aber sie hat damit auch eine enorme Zinsverpflichtung übernommen. Es ist wahr, die Colonie besitzt eine grosse Elasticität und sie wird sich auch sicher aus ihren jetzigen finanziellen Schwierigkeiten herausarbeiten, wenn gleich die Arbeit keine leichte sein wird. Hatte doch die öffentliche Schuld von Neu-Seeland am 31. März 1880 schon die bedenkliche Höhe von 27 409 113 £ erreicht, zu deren jährlicher Verzinsung 1 535 000 £ erforderlich waren. Die Colonie umfasst mit den Chatham Islands ein Areal von 4 933½ Deutsch-geographischen Quadratmeilen und zählte am Schlusse des Jahres 1880 (ohne die 41 000 Maoris, aber mit Einschluss von 4440 Chinesen) 485 000 Seelen. Die Staatsschuld vertheilte sich mithin auf den Kopf mit 58 £ 10 sh. oder 1 180 ℳ!!

Neu-Seeland besass am 31. März 1880 insgesammt 1 169 Miles fertiger Eisenbahnen und überbot damit alle übrigen Australischen Colonien. Davon entfielen auf die Nordinsel 361 Miles, deren Bau 3 184 776 £ oder 8 822 £ pro Mile gekostet hat. Die Einnahmen in den 9 Monaten von Juli 1879 bis Ende März 1880 stellten sich hier auf 125 486 £ und die Betriebskosten (72,87 pCt. der Einnahme) auf 91 440 £, so dass ein Reingewinn von 34 046 £ verblieb, welcher das Anlagecapital mit ungefähr 3 pCt. verzinste. Es wurden 615 603 Personen und 147 070 t Güter befördert.

Auf der Südinsel dagegen waren 808 Miles in Betrieb, welche 6 066 402 £ oder 7 508 £ pro Mile zu bauen gekostet hatten. Die Einnahmen in den vorerwähnten 9 Monaten betrugen 450 102 £ und liessen, nach Abzug der Betriebskosten (75,28 pCt.) in der Höhe von 338 844 £, einen Ueberschuss von 111 258 £, welcher das Anlagecapital mit 2,44 pCt. verzinste. Es wurden 1 697 765 Personen und 658 616 t Güter befördert.

Ausserdem waren noch 1 394 Miles Bahnen theils in Bau, theils, und zwar die meisten, projectirt. Aus finanziellen Gründen wird aber ein beträchtlicher Theil davon vorläufig nicht zur Ausführung kommen.

Die Länge sämmtlicher Eisenbahnen, welche in den vorbehandelten sieben Australischen Colonien gegen Schluss des Jahres 1880 in Betrieb waren, bemass 4 706¾ Englische oder 1 020 Deutsche geographische Meilen, während gegen 2 500 Miles theils noch in Bau begriffen, theils projectirt waren.

Mit dem Eisenbahnwesen steht das Telegraphenwesen in enger Verbindung. Auch dieses hat im letzten Jahre in Australien wieder eine beträchtliche Erweiterung erfahren. Es waren am Schlusse des Jahres 1879 in den Colonien insgesammt 26 841¾ Miles in Betrieb, gegen 25 516 im Vorjahre, und 1 388 Miles unter Construction. Sie vertheilten sich nach folgender Tabelle:

Colonie:	in Betrieb: Miles	unter Construction: Miles
Neu-Süd-Wales	7 517½	497¾
Queensland	5 871	—
Süd-Australien	4 393½	850
Neu-Seeland	3 605	—
Victoria	3 155	23
West-Australien	1 568¾	3½
Tasmanien	731	14
Total	26 841¾	1 388¼

Besitzer, resp. Directoren von Maschinenfabriken in Deutschland haben sich bei uns wegen anzuknüpfender Geschäftsverbindung mit Australien erkundigt. Wir wollen auf diese Frage mit einigen Worten eingehen. Die Australischen Colonien importiren ihren Eisenbahnbedarf, wie Stahlschienen, Locomotiven, Wagen u. s. w., fast ausschliesslich aus England, erst in neuester Zeit sind einzelne Lieferungen mit Amerikanischen Häusern abgeschlossen worden. Es existiren zwar in der Colonie Victoria zwei Maschinenfabriken, welche sich auch mit dem Bau von Locomotiven etc. befassen, allein sie können weder im Preise noch in der Qualität mit dem Ausland concurriren und machen daher in dieser Branche wenig Geschäfte. Der Engländer stellt seine Leistungen in der Technik primo loco und geht schwer daran, sich darin von anderen Nationen bedienen zu lassen. Die Regierungen der Australischen Colonien beauftragen ihre resp. Generalagenten in London mit dem Ankauf des nöthigen Eisenbahnbedarfs. Wer also dergleichen Lieferungen übernehmen will, hat sich an diese Herren zu wenden, und geben wir deren Namen, sowie die Adresse der Büreaus in London hiermit an.

Victoria: Agent-General, zur Zeit nicht vorhanden, aber vertreten durch den ersten Secretär Mr. S. Yardley; Bureau 8. Victoria Chambers, Victoria Street, Westminster.

Neu-Süd-Wales: Agent-General Saul Samuel; Bureau 3. Westminster Chambers, Victoria Street, Westminster.

Süd-Australien: Agent-General Sir Arthur Blyth; Bureau 8 Victoria Chambers, Victoria Street, Westminster.

Queensland: Agent-General A. Macalister; Bureau 32 Charing Cross S.W.

Neu-Seeland: Agent-General Sir Francis Dillon Bell; Bureau 7. Westminster Chambers, Victoria Street, Westminster.

Wir wollen noch bemerken, dass die Australischen Colonien ohne Ausnahme zahlungsfähig sind und auch die Gewohnheit haben, ihren finanziellen Verpflichtungen aufs pünktlichste nachzukommen.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Wien, 21. März 1881. (Annoncenwesen. Zwei Regierungs-Enquêten. Ofen-Fünfkirchen. Westbahnverstaatlichung. Galizische Transversalbahn. Haftpflichtgesetz. Nordbahnprivilegium. Theissbahn-Generalversammlung. Engelhard's Broschüre. Krämer's Vortrag. Börsennotiz.)

Die Benutzung der Eisenbahneinrichtungen zum Zwecke des Annoncenwesens wurde von Speculanten wiederholt versucht. So wurden über Ansuchen einer solchen Unternehmung an die Reisenden bei den Zügen mehrerer Bahnen unentgeltlich Annoncenheftchen in Form von Fremdenführern durch die Conducteure vertheilt, wofür sich nur wenige Bahnverwaltungen geringfügige Pauschal-Entschädigungen bezahlen liessen. Solche und ähnliche Unternehmungen haben nicht prosperirt und haben schon nach kurzer Zeit aufgehört. Die dessen ungeachtet zeitweilig auftauchenden Annoncen- oder Zeitungsprojecte sollten ohne den Nachweis ihrer praktischen Erprobung oder einer gewissen Garantie für ihre Durchführbarkeit von vornherein abgelehnt werden, da den Bahnen sonst mit wenig oder gar keinem Vortheil verbundene Weiterungen des Dienstes verursacht werden, welche keinen Bestand haben. Endlich erscheint es auch in mehrfacher Hinsicht unzulässig, einen Zeitungsverschleiss durch die Billetcassirer gegen Theilung der Provision besorgen zu lassen, da der öffentliche Dienst darunter leiden könnte, abgesehen davon, dass auch das Decorum der Beamten leiden würde.

Die zur Ausarbeitung von Normalbedingnissheften und Feststellung der Garantiefristen für Stahlschienen, sowie über die Einführung des eisernen Oberbaues vom früheren Oesterreichischen Handelsminister einberufene Enquête wird nun durch Einberufung von Eisenbahn- und Hüttenwerkfachmännern erweitert. Diese grosse Enquête, welche unter dem Vorsitze des Hofrathes Ritter v. Pischoff noch im Laufe dieses Monats ihre Arbeiten beginnen soll, wird aus drei Gruppen bestehen: aus den Eisenbahntechnikern als Consumenten der Schienen, aus den Eisenhüttentechnikern als Producenten derselben, endlich aus jener Gruppe von Neutralen, weder dem eigentlichen Producenten- noch dem Consumentenverein Angehöriger, welche die vorbereitende Enquête

bildeten. Es lässt sich nur wünschen und hoffen, dass der so lang ersehnte Gedankenaustausch in dieser wichtigen Frage alle jene bis jetzt in dieser Richtung bestandenen Misshelligkeiten aus Meinungsverschiedenheit hervorgehend beseitige.

Die zweite Enquête über die Tarifreform, welche ebenfalls vom früheren Minister Kremer eingeleitet wurde, erhält nun auch ihre Fortsetzung darin, dass die Gravamina der einzelnen Kammergutachten (die Wiener Handelskammer hat ein Gutachten abgelehnt) sofort geprüft und, wo nur immer möglich, sofort Abhilfe geschaffen wird. Die Anschauungen, Vorschläge und Beschwerden der einzelnen Kammern werden nach Art der betreffenden Materien, als Kohle, Eisen, Holz, Mehl, Steine etc. gesondert, zusammengestellt und erst nachdem diese Zusammenstellung beendet sein wird, soll aus den Vertretern der Kammern der verschiedenen industriellen und commerciellen Corporationen, der Ministerien eine Enquête zusammenberufen werden, welche die Endergebnisse festzustellen haben wird. Die genannten vorzubereitenden Arbeiten dürften schwerlich vor Ende April beendet sein, also ein Zusammentritt der Enquête vor Monat Mai schwerlich erfolgen. Sobald diese Frage der Reform der internen Tarife geregelt ist, sollen in ähnlicher Weise Gutachten über die internationalen Tarife eingefordert und auch diese geeigneter Reform entgegengeführt werden.

Um die Concession für die Eisenbahn Ofen-Fünfkirchen, respective Kelenföld-Fünfkirchen werden sich zwei Banken bewerben. An dieser Eisenbahn, für welche schon seit 1873 eine rege Agitation vorhanden, ist die Donaudampfschifffahrtsgesellschaft lebhaft interessirt, da ihr Kohlenrevier und ihre Eisenbahn Fünfkirchen-Barcs durch diese Linie in directe Verbindung mit der Hauptstadt gebracht werden. In der That verlautet, dass diese Gesellschaft sich, ihrem Interesse entsprechend, an dem Zustandekommen der Bahn betheiligen wolle und für diesen Fall die Uebernahme von Actien und Prioritäten zugesichert habe. Weitere Interessenten für diese Eisenbahn, welche durch die Comitate Pest, Weissenburg, Tolnau und Baranya geführt werden soll, sind hohe Cavaliere und einflussreiche Familien, die gleichfalls bestimmte Garantien für die Finanzirung in Aussicht gestellt haben. Die Bahn, für welche keine wie immer geartete Staatsgarantie in Anspruch genommen wird, ist 22 Meilen lang. Die Finanzirung durch Ausgabe von Actien und Prioritäten wird im Falle der Concessionsertheilung unbedingt durch die Creditbank und Creditanstalt besorgt. In Regierungskreisen soll man dem Projecte sehr günstig gestimmt sein, zumal man durch Zustandekommen einer nichtgarantirten Bahn die wiedererwachte Prosperität Ungarns demonstriren will.

Die Verstaatlichung der Elisabeth Westbahn wurde vom Eisenbahnausschusse des Abgeordnetenhauses mit überwiegender Majorität zur Befürwortung im Plenum angenommen. Der Generaldebatte entnehmen wir folgende Aeusserung der Regierungsvertreter über die gegen die Vorlage geltend gemachten Einwendungen: Handelsminister Freiherr v. Pino beschränkt sich auf allgemeine Bemerkungen und überlässt die Entgegnung auf die Ausführungen der einzelnen Redner den Regierungsvertretern, die, wie er bemerkt, in dieser Angelegenheit seit dem ersten Moment thätig waren. Die Regierung, fügt der Minister bei, beginne die Verstaatlichungsaction mit der Elisabethbahn, weil sie glaube, dass es wünschenswerth sei, ein grosses Netz in den Betrieb des Staates zu bekommen, und dies geschehe, wenn man die in Rede stehende Rudolfbahn und Arlbergbahn und die verschiedenen kleinen Bahnen, welche zusammen 2 190 km ausmachen, in den Staatsbetrieb übernehme. Allerdings würden dadurch dem Staate bedeutende Opfer auferlegt. Der finanzielle Erfolg dieser Betriebsübernahme werde von der Regierung als vollständig gesichert betrachtet, da hierdurch ein grosser Bahncomplex in Einer Hand zusammengefasst werde, welcher danach angethan ist, jeder Concurrenz, z. B. jener der Südbahn, Stand zu halten. Was die Arlbergbahn anbelange, so hege die Regierung nicht die Besorgniss, dass die Westbahn durch dieselbe werde wesentlich benachtheiligt werden. Es könnte vielleicht Manches anders und besser gedacht werden, als es die Vorlage feststelle. Man vergesse aber nicht, dass die Vorlage nur im Wege eines freien Uebereinkommens mit der Elisabethbahn zu Stande gebracht werden konnte. Ministerialrath Ritter v. Wittek bespricht die juristische Seite dieser Frage und betont, dass ein Zwang auf die Bahngesellschaft nicht ausgeübt werden konnte, da ein freies Uebereinkommen mit der Elisabethbahn getroffen werden musste. Die Schwierigkeiten, die von der Gegenseite geltend gemacht werden, insbesondere die Gefahr des Couponstreites, werden übertrieben. Die Regierung lehne es ja entschieden ab, den Besitz der Giselabahn anzutreten, so lange der Couponstreit nicht ausgetragen ist, und sie behalte sich vor, dass in den ersten 10 Jahren die Gesellschaft das volle Risico für den Couponstreit übernehme. Nach dieser Zeit müsste der Staat allerdings selbst für den Couponstreit eintreten. Doch hege die Regierung die bestimmte Hoffnung, dass innerhalb dieses Zeitraumes derselbe vollständig behoben sein werde. Bezüglich der Arlbergbahn bemerkt der Redner, dass dieselbe einer der Hauptbeweggründe gewesen sei, welcher die Regierung veranlasst habe, die Verstaatlichung der Westbahn oder doch vorläufig die Betriebsübernahme derselben anzustreben. Wenn man der Regierung einen Vorwurf daraus mache, dass sie sich bei Berathung der Uebernahmsziffer an die Höhe der Garantieziffer anlehnte, so sei dies doch nur natürlich, weil bei dem Umstande, als ein freiwilliges Uebereinkommen mit der Elisabethbahn getroffen wurde, an dem ihr zustehenden Rechte auf die Garantie des Staates nicht gerüttelt werden konnte. Wäre dies geschehen, so hätte es eine grosse Erschütterung des Eisenbahncredites, der sich kaum erholt habe, zur Folge gehabt.

Betreffs der Galizischen Transversalbahn ist ein Uebereinkommen zwischen der Länderbank und der Regierung geschlossen worden, welche eine diesbezügliche Gesetzesvorlage demnächst einbringen soll. Die Oesterreichische Länderbank erhält der „N. F. P." zufolge die Concession zum Baue und Betriebe der Linien Stanislau-Husiatyn, Grybow-Zagorz und Neu-Sandec-Saybusch. Bezüglich der hier genannten Linien ist im Allgemeinen die seinerzeit von der Société Belge proponirte Trace beibehalten. Nur die Trace der Linie Grybow-Zagorz ist dahin abgeändert, dass sie nunmehr über Jaslo-Krosna-Sanok geht. Die drei neuen Linien haben eine Länge von 410 km. Das Baucapital für die bezeichneten Linien ist mit 28 Millionen Gulden effectiv veranschlagt. Hierfür ist der Oesterreichischen Länderbank gestattet, Titres im Betrage von 36 Millionen Gulden nominal zu emittiren, und zwar 24 Millionen Gulden nominal in fünfprocentigen Goldprioritäten und 12 Millionen Gulden nominal in Actien. Der Staat gewährt der Oesterreichischen Länderbank als Concessionärin keine Garantie, sondern einen unverzinslichen Bauvorschuss von 8 Millionen Gulden, welcher in drei gleichen Raten während der Jahre 1882, 1883 und 1884 ausgezahlt wird, und dieser Vorschuss wird derart refundirt, dass die Staatsverwaltung nach Constituirung der Galizischen Transversalbahn Actien dieser Gesellschaft im Betrage von 8 Millionen Gulden nominal erhält. Der Regierung wird hierdurch zugleich die Majorität in der Generalversammlung und in der Verwaltung der genannten Actiengesellschaft gesichert. Um die fünfprocentigen Zinsen der Prioritäten zu erzielen, ist ein Betriebsüberschuss auf den genannten Linien der Gesellschaft in der Höhe von 1 200 000 fl. erforderlich. Um für den Fall, als diese Prioritätszinsen durch die Einnahmen der Bahn nicht sofort gedeckt sein sollten, eine Reserve zu bilden, ist die Oesterreichische Länderbank verpflichtet, den allfälligen Gewinn bei der Emission der gesammten Titres zu dem bezeichneten Zwecke der Transversalbahngesellschaft zu überlassen. Der Betrieb der drei Linien der Galizischen Transversalbahnactiengesellschaft wird von der letzteren laut einem zugleich getroffenen Uebereinkommen der Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn überlassen. Zugleich übernimmt laut Uebereinkommen mit der Staatsverwaltung die Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn den Betrieb der Albrechtbahn, der Dniesterbahn, (der Ungarisch-Galizischen Eisenbahn, was jedoch mit Rücksicht auf die Ungarische Regierung unrichtig sein soll. Anm. des Referenten) und der Tarnow-Leluchower Eisenbahn. Für jede dieser Linien wird die Betriebsrechnung besonders geführt, und wird das Garantieverhältniss der zwei genannten garantirten Bahnen durch das neue Uebereinkommen in keiner Weise tangirt. Für die Betriebsführung erhält die Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn eine gewisse Entschädigung. Die Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn ist verpflichtet, ihren gesammten Verkehr aus Rumänien und Russland, welchen sie bisher an die Karl-Ludwigbahn abgiebt, auf die Linien der Transversalbahn, respective auf die Albrechtbahn zu führen, wogegen sie von diesen Linien den Entgang, welchen sie dadurch erleidet, dass sie die Transporte statt in Lemberg schon in Stanislau abgiebt, vollständig rückvergütet erhält. Die gesammten Linien, welche nunmehr unter der Betriebsleitung der Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn vereinigt sein werden, repräsentiren ein Netz von 1 600 km. Durch das im Vorstehenden skizzirte Uebereinkommen werden also die Garantieverhältnisse der Albrechtbahn und der Ungarisch-Galizischen Bahn in keiner Weise alterirt. Die Staatsverwaltung macht lediglich von ihrer Befugniss auf Grund des Sequestrationsgesetzes vom Jahre 1877 Gebrauch, indem sie den Betrieb der Ungarisch-Galizischen Bahn (vide obige Bemerkung des Referenten), sowie der Albrechtbahn an die Lemberg-Czernowitz-Jassybahn übergiebt, welche letztere zugleich die dem Staate gehörige Dniesterbahn und die Tarnow-Leluchower Bahn zur Betriebsführung für Rechnung des Staates erhält.

Ueber die Haftpflicht sprach sich Dr. Unger, Minister a. D., in einem seiner letzten Vorträge (vide letzte Correspondenz) ferner dahin aus, dass man das für Eisenbahnen im Jahre 1869 erlassene Gesetz (bei Beschädigungen aus dem Betriebe derselben) generalisiren und auf alle gewerblichen Unternehmungen ausdehnen solle. Der Fabrikant werde sich freilich vielleicht dadurch beschwert fühlen und sagen, er gehe dabei zu Grunde; allein auch die Eisenbahnen sind durch das Gesetz vom Jahre 1869 nicht zu Grunde gegangen, wohl aber manche aus anderen Ursachen. Die juristische Fassung würde dahin lauten, dass im Falle der Tödtung oder Verletzung eines Menschen bei einer gewerblichen Unternehmung der Gewerbsherr haftbar ist, soferne er nicht be-

weist, dass eine force majeure oder ein Verschulden des Verletzten oder dritter Personen das Unglück herbeigeführt. In Deutschland habe nun kein Geringerer als Bismarck diese Frage vom rein civilrechtlichen Boden weggezogen und sie auf den Standpunkt der Assecuranz gestellt. „Bismarck geht ganz ab von der Haftpflichtfrage, er schiebt das Haftpflichtgesetz beiseite und will den Arbeiter vor den materiellen Folgen der Unfälle schützen. Ob die Unfälle durch sein Verschulden oder durch Andere oder durch eine höhere Gewalt eintreten, ist gleichgiltig. Sie sind einmal eingetreten, der Arbeiter muss durch Versicherung seiner Person und seiner Angehörigen geschützt werden. Das ist also die rein socialistische Behandlung der Frage.“ Dieser Standpunkt sei vielfach angefochten worden, unter Anderen von Socialisten in der milderen Bedeutung dieses Wortes.

Das Nordbahnprivilegium war wieder Gegenstand eines Vortrages in der juristischen Gesellschaft. Der Vortragende kam zu dem Resultate, dass die Nordbahn vom Anfange Privateigenthum an der Trace erworben habe, dass seit Ertheilung des Privilegiums nichts eingetreten sei, wodurch dieses Eigenthum beseitigt worden wäre, und dass endlich auch durch das Erlöschen des Privilegiums das Eigenthum nicht alterirt werde. Es frage sich nun weiter, was mit Ablauf der 50 Privilegialjahre erlösche. Antwort: Die Concession zum Betriebe. Kann aber die Erreichung der Concession im Rechtswege erzwungen werden? Existirt eine Verpflichtung des Staates, die Concession zu erneuern? Zur Beantwortung dieser Fragen könne das Privatrecht nicht herangezogen werden. Hier müsse man Analogien aus dem öffentlichen Rechte zur Anwendung bringen. Im Punkte 10 des Privilegiums heisst es: „Die Staatsverwaltung wird keinen Anstand nehmen, sich zur Erneuerung des Privilegiums herbeizulassen“. Gleichwie Jedermann die Bestimmung des Berliner Vertrages, „der Kaiser von Russland habe erklärt, er habe die Absicht, Batum in einen Freihafen umzugestalten“, für eine positive Verpflichtung des Russischen Kaisers hielt, der auch thatsächlich entsprochen wurde, ebenso bedeute der Ausdruck, die Staatsverwaltung „wird keinen Anstand nehmen“, nichts Anderes, als sie „verpflichtet“ sich, das Privilegium zu erneuern. Was den Inhalt dieser Verbindlichkeit betrifft, so dürfen die gegenwärtigen Bestimmungen des Privilegiums nur insoweit abgeändert werden, als es etwa die seither erflossenen Eisenbahnbetriebsvorschriften und die staatliche Nothwendigkeit erfordern. Bezüglich der Dauer der neuen Concession glaubte der Vortragende aus den Worten „zu erneuern“ folgern zu dürfen, dass die Erneuerung sich mindestens auf 50 Jahre erstrecken müsse. Die letzte Frage wäre dann die, wer die neue Concession zu ertheilen habe, wer mit der Bezeichnung, „die Staatsverwaltung“ gemeint sei. Antwort: Nicht die Regierung oder etwa das Handelsministerium, sondern die Legislative. Damit erledige sich auch die Frage, ob die Nordbahn vor den ordentlichen Gerichten, vor dem Verwaltungsgerichtshofe oder vor dem Reichsgerichte auf Verlängerung des Privilegiums klagen könne. Diese Frage sei zu verneinen. Die Verlängerung könne nur durch ein Gesetz ausgesprochen werden, es gebe aber kein Gericht, welches eine Gesetzgebung erzwingen könnte. Dann könnte man aber sagen, die Frage ist nicht discutabel, denn der Entschluss des Reichsrathes ist unsicher, „die Majorität kann Alles machen“. Aber wer könne zweifeln, dass das Oesterreichische Parlament, wenn das theoretische Recht auf Verlängerung des Privilegiums festgestellt ist, dieses Recht verwirklichen werde? Dass öffentlich ein Unrecht geschehe, öffentlich von denjenigen, die das Vertrauen der Nation in Anspruch nehmen, das sei nicht vorauszusetzen. Der Vortragende bestritt sodann noch die Zulässigkeit der Sequestration des Baues einer Concurrenzbahn und der Expropriation der Nordbahn.

Der der am 20. d. M. abgehaltenen Generalversammlung der Theissbahngesellschaft in Liquidation vorgelegte Bericht giebt bekannt, dass die Bahn am 23. Juli und 29. September 1880 der Regierung ordnungsmässig übergeben wurde. Ende 1880 verblieben 53 324 Gesellschaftsactien mit 10 664 800 fl. Nominalcapital zur Verzinsung, nachdem am 28. October 2 806 Actien verloost worden sind. Zahlstellen für den Coupon und die Einlösung gezogener Actien bleiben die bisherigen, in Wien die Creditanstalt. Ende 1880 circulirten noch 19 743 Obligationen zu 100 fl.

Der Vortrag über Entwaldung und Hochwasser in ihrer Rückwirkung auf die Eisenbahnen von Professor Karl Engelhard ist nun als Broschüre erschienen. Wir reproduciren diesen im Oesterreichischen Eisenbahnclub gehaltenen Vortrag deshalb nicht in dieser Zeitung, weil der ebenso instructive als formvollendete Inhalt es verdient, die Eisenbahnbibliothek jedes Fachmannes zu bereichern und öfters zur Hand genommen zu werden, als dies in einer Zeitung gewöhnlich geschieht. Exemplare des Vortrages sind durch die Redaction der Oesterreichischen Eisenbahnzeitung (Wien, I., Eschenbachgasse 11) für 60 ₰ in Deutschen Reichspostbriefmarken zu beziehen.

Ueber „Exner's Theorie des galvanischen Elements“ sprach Telegraphenvorstand Josef Krämer der Kaiser Franz-Josefbahn im Oesterreichischen Eisenbahnclub. Nach dieser Theorie wird behauptet und bewiesen:

1. Es giebt keine elektromotorische Contactkraft.
2. Elektrische Spannungen sind immer die Folge einer chemischen Action, die Spannungen an den 2 Polen eines galvanischen Elementes sind ungleich und hängen von den Capacitäten der Pole ab.
3. Unsere galvanischen constanten Elemente haben 2 in gleicher Richtung wirkende elektromotorische Kräfte, deren Wirkungen sich summiren.
$$[Zn/H_2SO_4 \text{ und } H_2/CnSO_4]$$
4. Die Natur des positiven Metallpoles im galvanischen Elemente ist gleichgiltig, da dieser Metallpol nur die Rolle eines Ableiters der positiven Elektricität spielt, vorausgesetzt, dass er nicht chemisch reagirt.
5. Metalle in Berührung mit Gasen haben keine Polarisationskraft. In unseren galvanischen Elementen giebt es überhaupt keine Polarisation.
6. Die Wärmewerthe der chemischen Processe im galvanischen Elemente entsprechen den erzielten elektromotorischen Kräften.

Nach den Ausführungen über die experimentellen Beweise dieser Behauptungen vergleicht der Redner, ob und wieweit unsere galvanischen Elemente den ausgesprochenen Sätzen entsprechen. Der Vortragende erklärt ferner, dass die Construction des Callaud-Elementes irrationell sei, wodurch in diesem Elemente eine sehr störende Inconstanz der Stromintensität veranlasst wird. Das Callaud-Element ist auch von kurzer Dauer. Dagegen macht der Vortragende auf zwei neue Constructionen galvanischer Elemente aufmerksam:

1. Element System Prasch;
2. Element System Kohlfürst.

Das Prasch-Element kommt den theoretisch richtigen Anschauungen am nächsten. Der Widerstand dieses Elementes ist zwar hoch (18—15 S. E.) aber sehr gleichmässig, die Intensitätscurve nahezu eine gerade Linie. Die Dauer bei 500 g $CnSO_4$ Füllung im kurzen Schluss beträgt mehr als 90 Tage. Die practischen Erfahrungen des Vortragenden mit dem Prasch-Element sollen sehr zufriedenstellend sein. Vom Kohlfürst-Element rühmt der Vortragende die bedeutende elektromotorische Kraft, den äusserst sparsamen Materialverbrauch und die regelmässige Intensitätscurve. Der Constructeur dieses Elementes soll durch Einführung desselben bei der Buschtěhrader Eisenbahn enorme Ersparnisse erzielt haben. Zum Schlusse seines mit vielem und verdientem Beifalle aufgenommenen Vortrages plädirt Herr Krämer wiederholt für allgemeine Einführung constanter magnetoelektrischer Ströme zum Telegraphenbetrieb, wie solche auf der Linie Paris-Hâvre und theilweise in Amerika bereits eingeführt sind.

Eine gewisse Flaue für Bahnwerthe war die verflossene Woche zu vermerken, von welcher jedoch einige Böhmische Bahnen wie Aussig-Teplitz und Böhmische Westbahn in Folge brillanter Einnahmen ausgenommen waren; Elbethal wich dagegen zurück. Dem Rückgange der Karl-Ludwigbahn in Folge des Transversalbahnprojectes wird die Thatsache entgegengehalten, dass diese kaum je mit ihr concurriren kann und erstere ebenso wenig davon bedroht werden dürfte, wie die Nordbahn von der Strecke Wien-Marchegg der Staatsbahn. Prioritäten waren wenig gesucht.

Ministerialerlass

betr. die Berechnung besonderer Zuschläge zu den reglementsmässigen Lieferfristen im Verkehr der unter Staatsverwaltung stehenden Eisenbahnen. — Berlin, den 2. März 1881.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten erachtet die zur Zeit für einzelne Strecken stattfindende Berechnung besonderer Zuschläge zu den reglementsmässigen Lieferfristen im Verkehr der unter Staatsverwaltung stehenden Bahnen im Allgemeinen nicht mehr für gerechtfertigt. Wenn in einzelnen Fällen die Ueberführung der Güter über Verbindungsbahnen und Trajectanstalten mit Schwierigkeiten und Zeitverlust verknüpft sein möge, so seien doch die regelmässigen Lieferfristen reichlich genug bemessen, um auch für derartige schwierigere Fälle auskömmliche Fristen zu belassen.

Jedenfalls müsse für den Local- und Wechselverkehr der unter Staatsverwaltung stehenden Bahnen dafür Sorge getragen werden, dass die Güterbeförderung in dem gesammten vom Staat verwalteten Eisenbahnnetz zu den regelmässigen Lieferfristen überall prompt ausgeführt werde, ohne für einzelne Zwischenstrecken besondere Zuschläge in Anspruch zu nehmen. Wenn die betheiligten Verwaltungen glaubten, die bisher ihnen gestatteten Zuschläge für einzelne Verbindungsbahnen im Verkehr mit anderen, nicht unter diesseitiger Staatsverwaltung stehenden Bahnen auch fernerhin nicht entbehren zu können, so könne es bis auf Weiteres hierbei bewenden. Für den Local- und Wechselverkehr der unter Staatsverwaltung stehenden Bahnen sind jedoch die Zuschläge, soweit dieselben für Verbindungsbahnen und Tra-

jectanstalten bisher berechnet sind, vom 1. April d. J. ab in Wegfall zu bringen. Auch bezüglich der für aussergewöhnliche Verkehrsverhältnisse nachgelassenen Zuschlagsfristen sei die thunlichste Einschränkung angezeigt. Für die Zeit der Messen in Frankfurt a/O., Cassel, Leipzig und Frankfurt a/M. könnten die bisher gestatteten Zuschlagsfristen bis auf Weiteres mit der Massgabe beibehalten werden, dass dieselben überall für die Zeit von 14 Tagen vor bis 8 Tage nach den Messen gelten. Die Zuschlagsfrist für Frankfurt a/O. sei zugleich von 3 Tagen auf 1 Tag einzuschränken.

Ministerialerlass

betr. Haftung der Eisenbahnverwaltungen für Beschädigungen der ohne besonderen Antrag der Versender in bedeckten Wagen beförderten Güter. — Berlin, den 15. März 1881.

„Einzelne Eisenbahnverwaltungen haben unter Berufung auf die Rechtsprechung des Reichsgerichts (vergl. E.-V.-Bl. 1880, S. 435) in Fällen, in denen nach Abschnitt III. Alinea 3 ff. der Allgemeinen Tarifvorschriften die dort aufgeführten Güter der Specialtarife auch ohne besonderen Antrag der Versender in bedeckten Wagen befördert worden sind, die Haftung für den Schaden abgelehnt, welchen die Güter in Folge mangelhafter Beschaffenheit der bedeckten Wagen durch Witterungseinflüsse erlitten haben. Die Ablehnung der Haftpflicht in solchen Fällen erscheint jedoch nicht gerechtfertigt.

Wenn die Eisenbahnverwaltungen nach Massgabe der citirten Bestimmungen die Verpflichtung übernommen haben, Güter der fraglichen Art unter bestimmten Voraussetzungen in bedeckten Wagen zu transportiren, so können sie sich für den Fall, dass diese Voraussetzungen zutreffen und demgemäss bedeckte Wagen zur Beförderung gestellt werden, auch der Haftpflicht für die durch die Verladung in bedeckten Wagen abzuwendende Gefahr ebensowenig entziehen, wie solche ihnen hinsichtlich derjenigen Transporte obliegt, welche unbedingt in bedeckten Wagen stattzufinden haben.

Die entgegenstehende Auffassung der Eisenbahnverwaltungen wird auch durch die bisher bekannt gewordenen Entscheidungen des Reichsgerichts nicht begründet, da das Erkenntniss vom 18. November 1879 sich auf einen Fall aus der Zeit der Geltung der gegenwärtigen Tarifbestimmungen bezieht, und sich aus den Band XXV. Seite 170 der Entscheidungen des Reichsoberhandelsgerichts und Band I. Seite 15 der Entscheidungen des Reichsgerichts abgedruckten Entscheidungsgründen nicht ergiebt, dass die Allgemeinen Tarifvorschriften, wie sie gegenwärtig in Geltung stehen, zu Grunde liegen".

Literatur.

Kurzer Leitfaden für den Unterricht im Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands. Oldenburg 1880.

In einem in No. 75 S. 932 vorig. Jahrg. abgedruckten Referat über die bei der Oldenburgischen Eisenbahnverwaltung seit mehreren Jahren gehaltenen Vorträge für Eisenbahnbeamten wurde ein „Kurzer Leitfaden für den Unterricht im Betriebsreglement" erwähnt, welcher als Disposition für die Vorträge über das Betriebsreglement den Zuhörern mitgetheilt wurde.

Dieser uns jetzt vorliegende Leitfaden, welcher sich durch knappe Form, Uebersichtlichkeit und Klarheit auszeichnet, behandelt in 5 Abtheilungen:

I. Begriff und Entstehung des Betriebsreglements.

II. Geltungsbereich und wesentlicher Inhalt desselben (dessen Anordnung — die allgemeinen Bestimmungen).

III. Abschluss und Hauptinhalt des Frachtvertrags.

IV. Nähere Bestimmungen für die verschiedenen Zweige des Verkehrs.

V. Haftpflicht der Eisenbahnen.

Die kleine Broschüre ist als Grundlage zu Vorträgen etc. über das Betriebsreglement für Eisenbahnbeamte sehr zu empfehlen. Exemplare desselben können von der Registratur A der Grossherzoglich Oldenburgischen Eisenbahnverwaltung zum Preis von 20 ₰ bezogen werden. Der Reinertrag fliesst in die Unterstützungscasse der genannten Eisenbahnverwaltung.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Tarif-Bekanntmachungen.

II. Tarife für directe Verkehre mit besonderen Namen.

Belgisch-Hessischer resp. Englisch-Belgisch-Hessischer Güterverkehr. Der Belgisch-Hessische resp. Englisch-Belgisch-Hessische Gütertarif vom 1. Januar 1880 nebst Nachtrag I vom 15. September 1880 sowie der Specialtarif für Kartoffeln vom 15. September 1880 treten nicht am 1. April, sondern am 1. Mai cr. ausser Kraft. Köln, den 19. März 1881. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Direction der Rheinischen Eisenbahn. (827)

Berlin-Hamburger Eisenbahn. Zum **Berlin-Schleswig-Holsteinischen Verbandsgütertarife** vom 1. April 1878 tritt am 1. April cr. der **Nachtrag XII** in Kraft, welcher bei den betheiligten Expeditionen zu haben ist. Berlin, den 22. März 1881. Direction. (823)

Zum Tarif für den **Hamburg-Lübeck-Bayerischen Eisenbahn-Verband** vom 1. October 1878 ist der vom 1. April cr. ab giltige Nachtrag 19 erschienen, welcher zum Preise von 0,05 ℳ pro Exemplar durch die betheiligten Güter-Expeditionen bezogen werden kann. Berlin und Hamburg, den 19. März 1881. Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft als geschäftsführende Verwaltung. (798)

Leipzig-Magdeburg-Niederdeutscher Verband. Der vom 1. April cr. ab giltige Nachtrag 8 zum Gütertarif ist erschienen und bei den betheiligten Stationen zu haben.

Derselbe erhält theils Erhöhungen, theils Ermässigungen der Frachtsätze für die Schleswig-Holsteinischen Stationen. Berlin und Hamburg, den 23. März 1881. Namens der Verbandsverwaltungen: Die Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft. (821)

Vom 1. Mai c. ab treten die im Verkehre zwischen unserer Station **Mainz einerseits** und **Belgischen Stationen andererseits** im Heft VIII zum **Belgisch-Südwestdeutschen Verbandsgütertarife** enthaltenen Taxen ausser Kraft, ohne durch neue Frachtsätze ersetzt zu werden. Frankfurt a/M., den 19. März 1881. Königliche Eisenbahn-Direction. (818)

Zu dem Tarife vom 1. Juni 1880 für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im **Niederländisch-Norddeutschen Eisenbahnverbande** ist der Nachtrag 2, enthaltend:

1. Aufnahme des städtischen Centralviehhofs Berlin,
2. Abänderung des Kilometerzeigers,

mit Geltung vom 1. April d. J. erschienen. Derselbe kann von allen Verbandstationen zum Preise von 10 ₰ pro Stück bezogen werden. Braunschweig, den 22. März 1881. Direction der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft als geschäftsführende Verwaltung. (820)

Preussisch - Thüringischer Verbands-Güterverkehr. Am 1. April cr. tritt Nachtrag X in Kraft, enthaltend Tarifsätze des Specialtarifs I zwischen Schneidemühl (Königl. Ostbahn) und diversen Thüringischen Stationen, Ausnahmetarifsätze für Holz des Specialtarifs II zwischen Stationen der Marienburg-Mlawkaer Bahn und Halle Th. B., sowie Bestimmungen über die Abfertigung von Fahrzeugen etc. im Güterverkehr und Berichtigungen.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbands-Expeditionen, woselbst auch Exemplare des Nachtrags zum Preise von 0,05 ℳ pro Stück zu haben sind. Erfurt, den 19. März 1881. Namens der Verbands-Verwaltungen: Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft. (819)

Unter der Bezeichnung **„Rheinisch-Westfälischer u. Hannover-Elsass-Lothringisch-Luxemburgischer Güterverkehr"** tritt am 1. April cr. ein neuer Tarif für den allgemeinen Güterverkehr zwischen Stationen der Rheinischen, Köln-Mindener, Hannoverschen Staats- und Bergisch-Märkischen Eisenbahn einerseits und den Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und der Luxemburgischen Wilhelmsbahn andererseits in Kraft.

Durch denselben werden die nachstehend aufgeführten Tarife resp. Tarifsätze aufgehoben und zwar:

1. der provisorische Tarif vom 1. März 1878 für den Rheinisch-Elsass-Lothringischen Verbands-Güterverkehr via Bingerbrück sammt Nachträgen;
2. die Taxen bezüglich des Verkehrs mit Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen in den Ausnahmetarifen 3—9 des Rheinischen Eisenbahnverbandes vom 15. April 1878 und in den Nachträgen zu denselben;
3. die Taxen bezüglich des Verkehrs mit Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen in dem Ausnahmetarife No. 10 des Rheinischen Eisenbahnverbandes vom 1. Juni 1878;
4. der provisorische Tarif vom 1. März 1878 für den Rheinisch-Elsass-Lothringisch-Luxemburgischen Güterverkehr via Trier etc. sammt Nachträgen;
5. der Tarif vom 1. Januar 1880 für den Bergisch-Märkisch-Elsass-Lothringischen Güterverkehr via Bingerbrück nebst Nachtrag I;
6. der Tarif vom 1. Januar 1880 für den Köln-Minden-Elsass-Lothringischen Güterverkehr via Bingerbrück nebst Nachtrag I;
7. der Tarif vom 1. Januar 1880 für den Köln-Minden-Bergisch-Märkisch-Elsass-Lothringischen Güterverkehr via Giessen-Frankfurt a/M. nebst Nachtrag I;
8. die Taxen für Basel, Station der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, im provisorischen Tarife vom 15. Januar 1881 für den Güterverkehr zwischen Stationen der Rheinischen, Köln-Mindener und Bergisch-Märkischen Bahnen einerseits und Basel, Station der Badischen Bahnen und der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, andererseits;

9. die Roheisen- und Eisenerzfrachtsätze (mit Ausnahme derjenigen für den Verkehr mit Stationen der Prinz Heinrich- und der Aachen-Jülicher Bahn) in den Ausnahmetarifen vom 1. beziehungsweise 10. August 1879 für den Rheinisch-Köln-Minden- und Bergisch-Märkisch-Luxemburgisch-Lothringischen Verkehr und in den Nachträgen dazu;

10. die Tarife für die Beförderung von Rohproducten

a) für den Rheinisch - Luxemburgisch-Lothringischen Verkehr via Herbesthal-Ulflingen resp. Trier-Wasserbillig vom 10. April 1877;

b) für den Bergisch-Märkisch-Luxemburgisch-Lothringischen Verkehr via Bleyberg-Ulflingen vom 10. April 1877;

c) für den Köln-Minden-Luxemburgisch-Lothringischen Verkehr via Herbesthal-Ulflingen resp. via Trier-Wasserbillig vom 1. Mai 1877;

11. der West- und Nordwestdeutsche Verbandsgütertarif vom 1. Juli 1877, Heft No. 41, 42, 43, 44, 154, 163, 190 und 202 nebst sämmtlichen dazu erschienenen Ergänzungsblättern, Heft No. 102 und 110 nebst Ergänzungsblättern bezüglich der darin enthaltenen Frachtsätze für die Station Hamburg der Köln-Mindener Bahn, sowie ferner der Ausnahmetarif für Europäisches Holz des Specialtarifs II nebst Nachträgen bezüglich des Verkehrs zwischen der Hannoverschen, Main-Weser, Köln-Mindener, Bergisch-Märkischen und Magdeburg-Halberstädter Bahn einerseits und den Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und der Luxemburgischen Wilhelmsbahn andererseits;

12. der Hanseatisch-Rheinisch-Westdeutsche Verbandsgütertarif vom 1. März 1878, Tariftabellenheft 5 nebst Nachträgen, sowie Ausnahmetarif für Europäisches Holz des Specialtarifs II bezüglich des Verkehrs zwischen der Köln-Mindener Bahn und den Eisenbahnen in Elsass-Lothringen;

13. die Frachtsätze für Station Giessen im Tarif für den Güterverkehr zwischen Lothringischen und Luxemburgischen Stationen einerseits und Stationen der Main-Weserbahn andererseits via Coblenz vom 10. August 1879, sowie die Frachtsätze für Stationen des Eisenbahndirectionsbezirks Hannover (Main-Weser Linie) in dem Tarif für den Reichsbahn - Staatsbahn - Verkehr vom 1. Januar 1881;

14. die Taxen für Station Coblenz in dem Tarifhefte No. 4 des Südwestdeutschen Verbandes vom 1. März 1878 und in dem Tarif für den Verkehr zwischen Stationen der Saarbrücker Bahn (Moselbahnlinie) einerseits und den Stationen der Elsass-Lothringischen Bahnen und der Luxemburgischen Wilhelmsbahn andererseits vom 1. Juli 1879;

15. die Frachtsätze für die Stationen

a) Ehrenfeld, M.-Gladbach und Neuss der Rheinischen Eisenbahn,

b) Bocholt, Düsseldorf, Ruhrort-Rhein und Wesel der Köln-Mindener Eisenbahn,

c) Barmen, Barmen-Rittershausen, Dortmund, Elberfeld, Hagen, Solingen und Unna der Bergisch-Märkischen Eisenbahn,

in dem Ausnahmetarife vom 20. December 1878 beziehungsweise 1. Januar 1879 für die Beförderung von Steinkohlen etc. von Stationen der Rheinischen, Westfälischen, Köln-Mindener, Bergisch-Märkischen und Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn nach Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen via Bingerbrück.

Soweit die Frachtsätze des neuen Tarifes höher sind, als die der vorstehend unter 1—15 aufgeführten Tarife, bleiben die letzteren noch bis zum 15. Mai 1881 in Gültigkeit. Der unterm 12. December 1879 bei der Beförderung von Brückentheilen in Ladungen von 10 000 kg ab Sterkrade nach Basel eingeführte Ausnahmefrachtsatz ad 2,14 ℳ pro 100 kg bleibt bis auf Weiteres in Kraft.

Der neue Tarif ist bei den betheiligten Güterexpeditionen käuflich zu haben. Derselbe zerfällt in die nachstehend bezeichneten Hefte:

Theil II, enthaltend die besonderen Bestimmungen und Tarifvorschriften, sowie die allgemeinen Kilometer - Tariftabellen. (Preis 0,30 ℳ)

Heft 1, enthaltend Kilometerentfernungen und Stationstarifsätze für den Bezirk der Königlichen Eisenbahndirection (linksrheinisch) zu Köln. (Preis 0,35 ℳ)

Heft 2, enthaltend Kilometerentfernungen und Stationstarifsätze für den Bezirk der Königlichen Eisenbahndirection (rechtsrheinisch) zu Köln. (Preis 0,40 ℳ)

Heft 3, enthaltend Kilometerentfernungen und Stationstarifsätze für den Bezirk der Königlichen Eisenbahndirection zu Hannover. (Preis 0,25 ℳ)

Heft 4, enthaltend Kilometerentfernungen und Stationstarifsätze für den Bezirk der Königlichen Eisenbahndirection zu Elberfeld. (Preis 0,60 ℳ) Köln, den 22. März 1881. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Direction der Köln-Mindener Eisenbahn. (826)

Rumänisch-Galizisch-Deutscher Getreide-Verkehr. Mit dem 1. April d. J. tritt zu den reglementarischen und den Tarifbestimmungen des Rumänisch - Galizisch-Deutschen Getreidetarifs (Theil I) der erste und zu den Tarifheften 1 und 3 der vierte bezw. fünfte Nachtrag in Kraft.

Exemplare der Nachträge, welche u. a. Ergänzungen der Specialbestimmungen zu dem Betriebsreglement, Bestimmungen über die Anwendung des Tarifes und die Reexpedition in Czernowitz, die Aufnahme der Stationen

Cottbus der Berlin-Görlitzer Bahn,

Liegnitz der Niederschlesisch-Märkischen und der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Bahn,

Königsberg, Kaibahnhof, der Königlichen Ostbahn,

Niedersedlitz der Sächsischen Staatsbahn,

Mittelsteine, Neurode, und Wüstegiersdorf der Niederschlesisch-Märkischen Bahn,

Annen und Witten der Rheinischen Bahn,

sowie zum Theil ermässigte Sätze für Stationen Eger, Reichenberg und Warnsdorf der Sächsischen Staats- bezw. Südnorddeutschen Verbindungsbahn enthalten, sind auf den Verbandstationen käuflich zu haben. Breslau, den 18. März 1881. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn, Namens der Deutschen Verband-Verwaltungen. (812)

Schlesisch-Sächsischer Verband. Die im vorbezeichneten Verbande bestehenden Tarifsätze der Classe A II für den Verkehr zwischen Leipzig S. St. einer- und Gottesberg und Ruhbank, Stationen der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn andererseits, werden auf je 1,86 ℳ pro 100 kg ermässigt. Berlin, den 20. März 1881. Königliche Eisenbahn-Direction als geschäftsführende Verwaltung. (800)

Die im **Stettin-Südwestdeutschen Verbandtarif** vom 1. November 1880 beziehungsweise Nachtrag I zu demselben enthaltenen directen Frachtsätze für den Verkehr mit Heidelberg und den südlich hiervon gelegenen Badischen Stationen treten am 5. Mai c. auf der Route via Cüstrin-Hof ausser Kraft. Ueber die anderweite Leitung dieses Verkehrs wird besondere Publikation erfolgen. Breslau, den 21. März 1881. Directorium der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn-Gesellschaft Namens der Verbands - Verwaltungen. (816)

III. Tarife für andere directe Verkehre.

Berlin - Anhaltische Eisenbahn. Für Coaks-Transporte von Gleiwitz nach dem Berlin-Anhaltischen, dem Potsdamer und Lehrter Bahnhof in Berlin kommen die im Tarif für die **Beförderung Oberschlesischer Steinkohlen nach Berlin-Anhaltischen etc. Stationen** vom 15. November 1880 enthaltenen Frachtsätze für Zabrze (Schmiederschacht) zur Erhebung. Berlin, den 18. März 1881. Namens der betheiligten Verwaltungen: Die Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft. (810)

Berlin - Anhaltische Eisenbahn. Mit dem 1. April cr. gelangen zwischen **Berlin und Wunsiedel directe Schnellzugsbillets** I. und II. Classe zum Preise von 37,1 und 28 Mark zur Einführung. Berlin, den 16. März 1881. Die Direction. (811)

Zum Verbandsgütertarif vom 25. Mai 1878 zwischen **Berlin - Anhaltischen** Stationen einerseits und **Berlin-Hamburger, Lübeck-Büchener und Schleswig - Holsteinischen Stationen** andererseits kommt mit dem 1. April 1881 der Nachtrag 4 zur Einführung, welcher Erhöhungen und Ermässigungen der Tarifsätze für den Verkehr mit den Schleswig - Holsteinischen Stationen enthält. Der Nachtrag ist bei den betheiligten Expeditionen zu haben. Berlin und Hamburg, den 23. März 1881. Namens der Verbandsverwaltungen: Die Direction der Berlin - Hamburger Eisenbahngesellschaft. (822)

Für die **Beförderung von lebenden Thieren in Wagenladungen** zwischen Stationen der unter unserer Verwaltung stehenden Bahnen, der Westholsteinischen und der Holsteinschen Marschbahn einerseits und der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahnstation Sternschanze andererseits, gelangt mit 1. April cr. ein **provisorischer Tarif** zur Einführung, worüber nähere Auskunft die betheiligten Expeditionen ertheilen. Altona, den 21. März 1881. Namens der betheiligten Verwaltungen: Die Direction der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft. (802)

---

1. Am 20. d. Mts. tritt für den Transport **feuerfester Steine** in Ladungen von mindestens 10 000 kg von **Stolberg B. M.** nach **Gelsenkirchen K. M.** via Ruhrort ein **directer Frachtsatz** von 0,38 ℳ pro 100 kg in Kraft.

2. Unter Bezugnahme auf die Bekanntmachung der Königlichen Direction der Rheinischen Eisenbahn vom 31. Januar cr. die Einführung eines neuen Tarifs für die **Beförderung von Steinkohlen** und Cokes im Rheinisch-Westfälisch-Elsass-Lothringisch-Luxemburgischen Verkehr betreffend, bringen wir hierdurch zur Kenntniss, dass der Ausnahmetarif vom 20. December 1878 resp 1. Januar 1879 für die Beförderung von Steinkohlen und Cokes etc. von Stationen der Rheinischen, Westfälischen, Köln-Mindener und Dortmund - Gronau-Enscheder Bahn nach Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen via Bingerbrück für diejenigen Stationen, für welche der neue Kohlentarif vom 1. Februar cr. keine Frachtsätze enthält, bis auf Weiteres in Gültigkeit bleibt

3. Im Verkehre zwischen Station **Eschweiler-Aue** der Bergisch-Märkischen Eisenbahn einerseits und **verschiedenen Stationen der Köln-Mindener und Rheinischen Eisenbahn** andererseits kommen am 25. d. Mts. directe Frachtsätze zur Einführung, welche bei den betreffenden Güterexpeditionen zu erfahren sind. Köln, den 20. März 1881. Königliche Direction der Köln-Mindener Eisenbahn zugleich Namens der betheiligten Verwaltungen. (801)

Mit dem 1. cr. treten für die Beförderung von Leichen, Equipagen und anderen Fahrzeugen, sowie von lebenden

Thieren im Verkehr zwischen den Hamburg-Altonaer Verbindungsbahnstationen Sternschanze und Schulterblatt einerseits und der diesseitigen Station Gleschendorf andererseits, sowie zwischen der Station Sternschanze einerseits und der Station Eutin andererseits directe Tarifsätze in Kraft.

Die bezüglichen Tarifsätze sind bei den Stationen Gleschendorf und Eutin zu erfahren. Eutin, den 1. März 1881. Der Verwaltungsrath der Eutin - Lübecker Eisenbahn-Gesellschaft.

IV. Specialtarife für bestimmte Transport-Artikel.

Kaiserin Elisabethbahn. Die diesseitige Verlautbarung vom 17. November v. J., betreffend die Reexpedition von **Getreide- etc. Sendungen** von unserem Wiener Rangirbahnhofe, wird vom 1. April 1881 an aufgehoben und wird an deren Stelle Nachstehendes zur allgemeinen Kenntniss gebracht.

Für Getreide-, Hülsenfrüchte-, Malz-, Mehl- und Oelsaatentransporte, welche von Stationen der a. p. Kaiser Ferdinands Nordbahn, der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn, der K. K. priv. Galizischen Karl-Ludwigbahn, der K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn, der K. K. priv. Erzherzog Albrechtbahn, der Fürstlich Rumänischen Eisenbahn, der K. K. priv. Oesterreichischen Staatseisenbahngesellschaft, der K. K. priv. Südbahngesellschaft, der Mohács-Fünfkirchner Eisenbahn, der Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn, der Königlich Ungarischen Staatsbahnen, der Alföld-Fiumaner Eisenbahn, der Ungarischen Nordostbahn, der K. K. priv. Kaschau-Oderberger Bahn und der Ungarischen Westbahn, im inländischen Verkehr per Bahn in unserem Wiener Rangirbahnhofe anlangen, und ab da direct per Bahn nach Bayern, Süddeutschland, Frankreich, der Schweiz und Vorarlberg weiter befördert werden, wurde seitens der am Transporte betheiligten Bahnverwaltungen die Begünstigung zugestanden, dass die auf solche Weise reexpedirten Sendungen die Taxen der betreffenden, zur Zeit der Reexpedition des Gutes bestandenen directen Tarife, im Kartirungswege geniessen, sofern diese directen Tarife überhaupt über die Route Wien-Passau, Wien-Simbach oder Wien-Salzburg Geltung haben. (Hierüber ist in zweifelhaften Fällen bei der Versandstation Erkundigung einzuziehen.)

Obige Begünstigung kommt vom 1. April 1881 bis auf Weiteres bei Einhaltung folgender Bestimmungen zur Anwendung, und zwar:

1. Die Sendungen müssen an das Lagermagazin der K. K. priv. Kaiserin Elisabethbahn in Wien (Rangirbahnhof) adressirt sein.
2. Sowohl das Ausladen, als auch das Wiederverladen der Transporte an unserem Wiener Rangirbahnhofe darf nur durch unsere hierzu bestellten Arbeiter bewerkstelligt werden.
3. Dispositionsertheilung über den Weiterversandt der Transporte, sowie das Musterziehen aus denselben kann erst nach Begleichung sämmtlicher auf der Sendung haftenden Gebühren und Spesen vorgenommen werden.
4. Die Reexpedition muss bei Sendungen, welche über die Linien der K. K. priv. Oesterreichischen Staatseisenbahngesellschaft oder der K. K. priv. Südbahngesellschaft eingehen, spätestens innerhalb 6 Monaten und bei Sendungen, welche über die a. p. Kaiser Ferdinands Nordbahn eingehen, spätestens innerhalb 30 Tagen, vom Tage des Anlangens an unserem Wiener Rangirbahnhofe gerechnet, stattfinden. Die nicht innerhalb dieser Termine reexpedirten Sendungen haben keinen Anspruch auf die Anwendung der Taxen der directen Tarife.
5. Bei Sendungen, über welche nicht innerhalb zweier Tage nach Anlangen derselben in unserem Wiener Rangirbahnhofe Disposition bezüglich des Weitertransportes ertheilt wird, ist die Angabe eines Werthes behufs Versicherung gegen Elementarschäden obligatorisch, und hat der Dispositionsberechtigte diese Angabe innerhalb zweier Tage nach Zustellung des Aviso zu machen. Im Unterlassungsfalle wird seitens der Bahnanstalt das Gut zum höchsten, für die betreffende Waarengattung jeweilig bestehenden Wiener Marktpreise versichert.
6. Die Reexpedition unter Anwendung der directen Frachtsätze von der Ursprungs- resp. der letzten Kartirungsstation, von welcher die Sendung nach Wien (Rangirbahnhof) abgefertigt wurde, findet auf Grund von Frachtbriefen statt, in welchen das Lagermagazin der K. K. priv. Kaiserin Elisabethbahn als Aufgeber erscheint, jedoch nur gegen gleichzeitige Beibringung der Ursprungsfrachtbriefe, der saldirten Avisi und der den Parteien gleichzeitig mit den Frachtbriefen eingehändigten, von denselben entsprechend ausgefüllten Frachtkartenauszüge. Hierbei wird der sich ergebende Ausgleich der Frachtdifferenzen von unserer Frachtenaufgabs-Rechnungsabtheilung in Wien derart vorgenommen, dass die Partei den Unterschied der Frachtbeträge, die für das reexpedirte Gut nach dem durch die Reexpedition zur Anwendung gelangenden und dem ab Wien Westbahnhof bestehenden Tarife resultiren, in der Tarifswährung zu erlegen hat, wogegen die in Oesterreichischer Währung Noten bezahlte Vorfracht für die im Reexpeditionsverfahren berücksichtigte Strecke bis Wien Rangirbahnhof der Partei gegen Bestätigung zurückerstattet wird. — Von der seither bestandenen Ausgleichung der Frachtdifferenzen im Rückvergütungswege hat es somit sein Abkommen, und erleiden die in verschiedenen Tarifen aufgenommenen diesbezüglichen Bestimmungen, soweit sie im letzteren Sinne lauten, entsprechende Modification.
7. Bei der Reexpedition der Sendungen gelangen nebst den publicirten Bahngebühren noch folgende fixe Gebühren zur Einhebung und zwar:
   a) Reexpeditionsgebühr 3 Kr. pro 100 kg.
   b) Wird über eine Sendung nicht innerhalb zweier Tage nach erfolgter Avisirung — wobei der Tag der Avisirung miteingerechnet wird — Disposition ertheilt, so wird nach Ablauf der zwei lagerzinsfreien Tage, für je weitere 7 Tage — wobei je angefangene 7 Tage als voll gerechnet werden — eine Lagergebühr von 1 Kr. pro 100 kg berechnet. Diese Begünstigung kann jedoch nur insolange gewährt werden, als der im Lagermagazine vorhandene Raum es gestattet, und behält sich die unterzeichnete Direction vor, nöthigenfalls jederzeit — gegen drei Tage vorher zu publicirende Verlautbarung, eine Aenderung bezw. Erhöhung der Lagergebühr eintreten zu lassen.
   c) Als Prämie für den versicherten Werth des Gutes werden 50 Kr. pro Monat für je fl. 1 000 des declarirten Werthes erhoben, wobei jeder angefangene Monat und je angefangene fl. 1 000 des declarirten Werthes als voll angenommen werden. Die Berechnung einer Versicherungsprämie findet jedoch nicht statt, wenn das Gut innerhalb der sub b) normirten 2 lagerzinsfreien Tage reexpedirt wird.
   d) Für das Ueberbringen der Waarenmuster vom Wiener Rangirbahnhofe nach dem Wiener Frachten-Abgabs-Bahnhofe wird ein Botenlohn von 20 Kr. pro Muster berechnet.
   e) Für die vollständige Ausfertigung eines Frachtbriefes wird eine Schreibgebühr von 3 Kr. berechnet.
   f) Werden die auf einer Sendung haftenden Vorfrachten und Spesen nicht innerhalb zweier Tage nach erfolgter Avisirung beglichen, so gelangen bis zur Zeit der Begleichung dieser Beträge 5 pCt. Verzugszinsen pro anno zur Einhebung.
8. Sendungen, welche auf dem Wiener Rangirbahnhofe mit Frachtbriefen einlangen, auf denen der Reexpeditionsstempel von einem der Lagerhäuser in Budapest oder Temesvár ersichtlich ist, können vom Lagermagazine der Kaiserin Elisabethbahn am Wiener Rangirbahnhofe nicht neuerdings reexpedirt werden.
9. Sendungen, die einer Zollamtshandlung unterliegen, sind von der Einlagerung am Wiener Rangirbahnhofe ausgeschlossen.
10. Für Sendungen von Getreide etc., welche unter anderer Adresse als der des Lagermagazins der K. K. priv. Kaiserin Elisabethbahn in unserem Wiener Rangirbahnhofe einlangen, kommen die oben sub 7 b—f angegebenen Gebühren ebenfalls zur Anwendung, und ausserdem die im Gebührentarif der Wiener Verbindungsbahn vorgesehene Manipulationsgebühr, welche letztere bei Transporten, die nach Stationen der Kaiserin Elisabethbahn oder nach über die Elisabethbahn hinaus gelegenen Bestimmungsorten verfrachtet werden, von 8 Kr. auf 3 Kr. pro 100 kg ermässigt wird. Die Reexpedition solcher Sendungen mit Rückführung auf die von der ursprünglichen Versandstation bestehenden directen Sätze kann jedoch nicht zugestanden werden.
11. Für Sendungen von Getreide etc., welche unter der Adresse unseres Lagermagazins oder einer anderen Firma in unserem Wiener Rangirbahnhofe eintreffen und daselbst bezogen oder nach einem anderen Wiener Bahnhofe dirigirt werden, werden die sub 7 b—f verzeichneten Gebühren nebst der im Tarife der Wiener Verbindungsbahn vorgesehenen Manipulationsgebühr von 8 Kr. pro 100 kg eingehoben.

Wien, am 15. März 1881. (809)

2. Bahnverwaltung.

Bekanntmachung.

Auf Grund des Allerhöchsten Erlasses vom 23. Februar d. J. (Gesetzsammlung S. 34 folg.) werden mit dem 1. April d. J. die bisher zu dem Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahn-Direction zu Hannover gehörigen Bahnstrecken Emden-Münster-Hamm-Soest, Dortmund-Sterkrade, Dortmund-Welver und Münster-Gronau-Landesgrenze, so wie sämmtliche auf der rechten Rheinseite belegenen Bahnstrecken des Rheinischen Eisenbahn-Unternehmens mit dem Verwaltungsbezirke der unterzeichneten Königlichen Direction vereinigt, wogegen die Bahnstrecken des Köln-Mindener Eisenbahn-Unternehmens Hamm-Minden-Beckum (Ennigerloh)-Beckum, Herford-Detmold, Bremen-Harburg, Hamburg und Kirchweyhe-Sagehorn in den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahn-Direction zu Hannover übergehen.

Von demselben Zeitpunkte wird die unterzeichnete Direction die Firma **„Königliche Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische) zu Köln“** annehmen und für alle Theile ihres Verwaltungsbezirks an Stelle der bisherigen Einrichtungen die durch den Allerhöchsten Erlass vom 24. November 1879 genehmigte Organisation der Staats-Eisenbahn-Verwaltung (publicirt im

Reichs- und Staats-Anzeiger vom 26. Februar 1880) zur Einführung gelangen.

Ausser den bereits bestehenden, bisher der Königlichen Eisenbahn-Direction zu Hannover unterstellten **Eisenbahn-Betriebsämtern zu Münster** und **Dortmund** werden **neue** Betriebsämter errichtet zu **Köln, Düsseldorf, Wesel, Essen** und **Münster.**

Die Bezirke der vorbezeichneten sieben Eisenbahn-Betriebsämter sind, wie folgt, abgegrenzt. Es umfasst

1. der Bezirk des Betriebsamts **Köln** die Bahnstrecken Deutz-Giessen (einschliesslich der Rheinbrücken), Betzdorf-Siegen, Troisdorf-Niederlahnstein und Friedrich-Wilhelms-Hütte-Siegburg,
2. der Bezirk des Betriebsamts **Düsseldorf** die Bahnstrecken Deutz-Düsseldorf-Oberhausen-Emmerich-Landesgrenze und Troisdorf-Düsseldorf-Speldorf,
3. der Bezirk des Betriebsamts **Wesel** die Bahnstrecken Haltern-Wesel-Venlo, Wesel-Bocholt und Duisburg-Rheine-Quakenbrück,
4. der Bezirk des Betriebsamts **Essen** die Bahnstrecken Dortmund-Wanne-Oberhausen, Dortmund-Sterkrade, Dortmund-Merklinde-Herne, Dortmund-Kray-Hochfeld, Wanne-Sterkrade-Ruhrort, Ruhrort-Oberhausen, Duisburg-Hochfeld, Altenessen-Essen, Heissen-Steele-Zeche Altendorf, Kray-Gelsenkirchen und Langendreer-Witten-Löttringhausen,
5. der Bezirk des Betriebsamts **Dortmund** die Bahnstrecken Münster-Hamm-Soest, Dortmund-Hamm, Dortmund-Welver und Dortmund-Hörde-Elberfeld-Düsseldorf,
6. der Bezirk des Betriebsamts **Münster (Münster-Emden)** die Bahnstrecken Münster-Emden und Münster-Gronau-Landesgrenze (letztere für Rechnung der Münster-Enscheder Eisenbahn-Gesellschaft),
7. der Bezirk des Betriebsamts **Münster (Wanne-Bremen)** die Bahnstrecke Wanne-Haltern-Bremen

und zwar hinsichtlich der Bahnstrecken aller Bezirke einschliesslich der zugehörigen Zweig- und Verbindungsbahnen.

Den Eisenbahn-Betriebsämtern, welche in Angelegenheiten der ihnen übertragenen Geschäfte alle Befugnisse und Pflichten einer öffentlichen Behörde haben, liegt nach Massgabe der vorerwähnten Organisation die Erledigung aller Geschäfte der laufenden Bau- und Betriebs-Verwaltung ob, so weit dieselben nicht der Direction oder dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten vorbehalten sind. Innerhalb ihres Geschäftsbezirks vertreten sie in den zu ihrer Zuständigkeit gehörigen Angelegenheiten die Verwaltung selbstständig, so dass sie auch ohne besonderen Auftrag durch ihre Rechtshandlungen (Verträge, Processe, Vergleiche etc.) für die Verwaltung Rechte erwerben und Verpflichtungen übernehmen.

Zu den der Direction vorbehaltenen Angelegenheiten gehören insbesondere die generelle und gleichmässige Regelung des Dienstes für alle Zweige der Verwaltung innerhalb des gesammten unterstellten Bahngebiets, die Fahrplan- und Tarif-Angelegenheiten, die Beschaffung der Bahn-, Betriebs- und Werkstatts-Materialien, sowie der Betriebsmittel, und die Verwaltung der Haupt-Werkstätten.

Die Untersuchung und Entscheidung von Beschwerden und Entschädigungsansprüchen, welche den Verkehr mit anderen, als den im Gebiete des Deutschen Reiches und der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie belegenen Bahnen betreffen, sowie von **allen** Beschwerden über unrichtige Frachtberechnung erfolgt wie bisher, durch die Direction. Alle übrigen Beschwerden und Entschädigungsansprüche aus dem Personen-, Gepäck-, Vieh- und Güterverkehre sind bei demjenigen Betriebsamte anzubringen, in dessen Bezirk die Abgangs- oder die Bestimmungsstation, beziehungsweise diejenige Station belegen ist, über deren Verfahren Beschwerde erhoben wird oder wo die Veranlassung zur Beschwerde gegeben worden ist.

Beschwerden über Verfügungen und Anordnungen der Eisenbahn-Betriebsämter sind an die Königliche Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische) zu Köln zu richten.

Neben der Verwaltung der oben erwähnten Betriebsstrecken geht ferner mit dem 1. April d. J. auch die Leitung des Baues der durch die Gesetze vom 9. März 1880 und vom 25. Februar 1881 genehmigten Eisenbahnen von Emden über Norden nach der Oldenburgischen Landesgrenze in der Richtung auf Jever nebst Abzweigung von Georgsheil nach Aurich (Ostfriesische Küstenbahn) und von Altenkirchen nach Hachenburg, sowie der der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft concessionirten Eisenbahn von Engers nach Montabaur und bis zum Anschlusse an die Lahnbahn bei Limburg nebst Abzweigung nach Altenkirchen (Westerwaldbahn) auf die Königliche Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische) über.

Auf Grund der Bestimmungen des Vertrages vom 27. August/10. October 1879 (Gesetz-Sammlung 1879 S. 663 folg.), betreffend den Uebergang des Köln-Mindener Eisenbahn-Unternehmens auf den Staat, wird die unterzeichnete Direction auch unter der neuen Firma die Functionen des Vorstandes der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft und zwar auch in Beziehung auf die in den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahn-Direction zu Hannover übergehenden Bahnstrecken des Unternehmens genannter Gesellschaft wahrnehmen.

Mit dem Uebergange der Verwaltung des Münster-Enscheder Eisenbahn-Unternehmens von der Königlichen Eisenbahn-Direction zu Hannover auf die Königliche Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische) übernimmt die Letztere ausserdem die Wahrnehmung der Funktionen des Vorstandes der Münster-Enscheder Eisenbahn-Gesellschaft.

Köln, den 15. März 1881.

Königliche Direction der Köln-Mindener Eisenbahn.

Offermann. (764)

Nachdem durch den Allerhöchsten Erlass vom 23. Februar d. J. (G.-S. S. 34) bestimmt worden, dass mit dem 1. April d. J. die Königliche Direction der Berlin-Stettiner Eisenbahn zu Stettin aufgelöst und der Bezirk derselben mit dem Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahn-Direction zu Berlin vereinigt wird, stellt die unterzeichnete Königliche Direction der Berlin-Stettiner Eisenbahn vom 1. April cr. ihre Functionen ein, und geht die Verwaltung der ihr unterstellten Bahnlinien auf die mitunterzeichnete Königliche Eisenbahn-Direction zu Berlin, bezw. auf zwei von derselben ressortirende, mit dem Sitze in Stettin neu errichtete Königliche Eisenbahn-Betriebsämter über.

Diese Betriebsämter werden unter der Firma:

1. Königliches Eisenbahn-Betriebsamt (Berlin-Stettin),
2. Königliches Eisenbahn-Betriebsamt (Stettin-Stralsund) —

das erstere bezüglich der Strecken Berlin-Stettin, Eberswalde-Freienwalde, Angermünde-Frankfurt a/O., Angermünde-Schwedt, Stettin-Stargard;

das andere bezüglich der Strecken Stettin-Pasewalk-Landesgrenze, Angermünde-Stralsund, Ducherow-Swinemünde, Züssow-Wolgast —

die Verwaltung und den Betrieb innerhalb der ihnen nach Massgabe der unter dem 24. November 1879 Allerhöchst genehmigten Organisation der Staats-Eisenbahn-Verwaltung zustehenden Befugnisse übernehmen. (808)

Berlin und Stettin, im März 1881.

Königliche Eisenbahn-Direction zu Berlin.

Königliche Direction der Berlin-Stettiner Eisenbahn.

---

3. Verkehrs-Störungen etc.

Köln-Mindener Eisenbahn. Nachdem die Strecke Oldenburg-Bremen, auf welcher wegen Hochwassers der Betrieb unterbrochen war, dem Verkehre wieder übergeben worden ist, werden wir in Abänderung unserer Bekanntmachung vom 17. d. M. von jetzt an einen Theil derjenigen Sendungen, welche tarifmässig über die noch unterbrochene Strecke Kirchweyhe-Hemelingen resp. Kirchweyhe-Sagehorn zu leiten sind, über die Route via Quakenbrück-Oldenburg-Bremen befördern. Nähere Auskunft ertheilen die Güterexpeditionen.

Eine Frachterhöhung tritt für die über diese Hülfsroute zur Beförderung gelangenden Sendungen ebensowenig ein, wie bei Benutzung der Hülfsroute via Minden vorausgesetzt, dass die Frachtbriefe nicht eine den getroffenen Dispositionen entgegenstehende Route vorschreiben. Zur Vermeidung von Frachtvertheuerungen wird daher empfohlen auf den Frachtbriefen keine bestimmte Route vorzuschreiben. Köln, den 21. März 1881. Königliche Direction. (814)

Ungarische Nordostbahn. Die zwischen Nagy Károly und Szathmár bestandene Verkehrsstörung wurde am 18. d. Mts. gänzlich behoben. Budapest, am 19. März 1881. Für die General-Direction der Gen.-Insp. des Verk. und comm. Betriebes.

---

4. General-Versammlungen.

K. K. pr. Oesterreichische Nordwestbahn. Die unterzeichnete Verwaltung beehrt sich, die Herren Actionäre zur XIII. (ordentlichen) General-Versammlung einzuladen, welche am 14. Mai 1881 um 10 Uhr Vormittags auf dem Nordwestbahnhofe in Wien, Ankunftsseite (Saal für Erwartende) stattfindet.

Gegenstände der Verhandlung sind:

1. Geschäftsbericht für das Jahr 1880;
2. Bericht des in der vorjährigen General-Versammlung zur Prüfung der Rechnungen für das Jahr 1880 gewählten Revisions-Ausschusses;
3. Bericht und Anträge des Verwaltungsrathes, betreffend die Verwendung des Reingewinnes und Einlösung der am 1. Juli d. J. fälligen Actien-Coupons;
4. Wahl von Verwaltungsraths-Mitgliedern;
5. Wahl des Revisions-Ausschusses zur Prüfung der Rechnungen für das Jahr 1881 (nach § 46 der Statuten).

Jene Herren Actionäre, welche der Generalversammlung beizuwohnen beabsichtigen, wollen dem § 37 der Statuten gemäss, die Actien längstens bis 14. April Mittags 12 Uhr in Wien bei der gesellschaftlichen Liquidatur (Administrationsgebäude am Nordwestbahnhofe) oder bei der K. K. priv. allgem. Oesterr. Bodencredit-Anstalt, — in Berlin bei der Deut-

schen Bank, — in Frankfurt a/M. beim Frankfurter Bankverein, — in Hamburg bei den Herren L. Behrens & Söhne deponiren und unter Einem die auf ihre Namen lautenden Legitimationskarten in Empfang nehmen.

Gleichzeitig mit den Actien sind die von den Herren Deponenten eigenhändig zu unterzeichnenden Consignationen über die deponirten Actien in doppelter Ausfertigung einzubringen, deren eine mit der Erlagsbestätigung versehen, sogleich zurückgestellt wird.

Laut § 34 der Statuten haben die Besitzer von Stamm-Actien und jene von Actien Lit. B in der General-Versammlung gleiches Stimmrecht. Je zehn Actien geben das Recht auf Eine Stimme.

Abwesende können sich mittelst Vollmacht durch stimmfähige Actionäre vertreten lassen und haben in einem solchen Falle die auf der Rückseite der Legitimationskarte beigesetzte Vollmacht auszufüllen und eigenhändig zu unterfertigen.

Nach der General-Versammlung können die deponirten Actien gegen Rückgabe der Erlagsbestätigungen wieder erhoben werden.

Consignations - Blanquette werden von der gesellschaftlichen Liquidatur und den bezeichneten Depôtstellen unentgeltlich verabfolgt. Wien, am 18. März 1881. Der Verwaltungsrath. (799)

K. K. priv. Kaiser Franz - Josefbahn. Einladung zur XIV. ordentlichen Generalversammlung. Nach Vorschrift des § 25 der gesellschaftlichen Statuten werden die stimmberechtigten Actionäre der K. K. priv. Kaiser Franz-Josefbahn zu der vierzehnten ordentlichen Generalversammlung eingeladen, welche Donnerstag, den 5. Mai 1881 um 10 Uhr Vormittags in Wien am Kaiser Franz-Josefbahnhofe im IX. Bezirke, Rossau, Althanplatz No. 3 abgehalten wird.

Gegenstände der Verhandlung:

1. Geschäftsbericht prô 1880;
2. Bericht des Revisionsausschusses über die Prüfung der Rechnungen pro 1880;
3. Neuwahl für drei Mitglieder des Verwaltungsrathes mit fünfjähriger Functionsdauer (§ 35 der Statuten);
4. Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung der Rechnungen pro 1881;
5. Bestimmung des Werthes der Anwesenheitsmarken für die Mitglieder des Verwaltungsrathes (§ 45 der Statuten);

Jene Herren Actionäre, welche bei dieser Versammlung zu erscheinen beabsichtigen, werden ersucht, in Gemässheit des § 23 der Statuten die im § 21 daselbst festgesetzte Anzahl von wenigstens 40 Stück Actien bis längstens 21. April 1881 entweder in Wien bei der gesellschaftlichen Hauptcassa (am Bahnhofe im IX. Bezirke, Althanplatz No. 3), oder in Prag bei der Stationscassa am Kaiser Franz-Josefbahnhofe, oder in Frankfurt a/M. bei der Deutschen Vereinsbank, oder endlich in Berlin bei der Direction der Discontogesellschaft zu erlegen und unter Einem die auf ihre Namen lautenden Legitimationskarten in Empfang zu nehmen.

Bei solchen Deponirungen sind nebst den Actien bei der gesellschaftlichen Hauptcassa in Wien zwei, bei der Stationscassa in Prag und bei den genannten Bankinstituten im Auslande jedoch drei arithmetisch geordnete und von den Herren Deponenten eigenhändig unterfertigte Consignationen einzubringen, deren Eine, mit der Erlagsbestätigung versehen, sogleich rückgestellt wird.

Die deponirten Actien können sofort nach abgehaltener Generalversammlung gegen Abgabe der Empfangsbestätigungen wieder behoben werden.

Laut der bezüglichen statutarischen Bestimmungen geben je 40 Actien das Recht auf Eine Stimme; es darf aber ein Actionär nicht mehr als zwanzig Stimmen im eigenen und Vollmachtsnamen in sich vereinigen.

Abwesende können sich mittelst Vollmacht durch stimmfähige Actionäre vertreten lassen, in welchem Falle sie die auf der Rückseite ihrer Legitimationskarte beigesetzte Vollmacht eigenhändig zu unterzeichnen und längstens bis 4. Mai 1881 bei der gesellschaftlichen Hauptcassa in Wien vorzuweisen haben.

In Gemässheit des § 28 der Statuten werden der zum Vortrage kommende Geschäftsbericht, sowie der sub 2 der Tagesordnung erwähnte Bericht des Revisionsausschusses acht Tage vor der Generalversammlung im Bureau der Gesellschaft aufgelegt und jedem der Herren Actionäre, welcher sein Stimmrecht nachgewiesen hat, ein Druckexemplar davon auf Verlangen erfolgt werden. Wien, am 23. März 1881. Der Verwaltungsrath. (Nachdruck wird nicht honorirt.) (825)

K. K. priv. Aussig - Teplitzer Eisenbahn-bahn - Gesellschaft. Wiederholte Einladung für die 23. ordentliche Generalversammlung. Nachdem für die auf den 11. April d. J. ausgeschriebene 23. ordentliche Generalversammlung die nach Massgabe des § 40 alinea 2 der Statuten zur Beschlussfähigkeit erforderliche Anzahl Actien nicht deponirt worden ist, wird diese Generalversammlung in Gemässheit des § 41 der Gesellschaftsstatuten zur Verhandlung und Beschlussfassung über die in der ersten Einladung vom 8. März d. J. auf die Tagesordnung gesetzten Gegenstände neuerlich auf den

11. April 1881, Mittags 12 Uhr

einberufen und findet an diesem Tage in Teplitz im Sitzungssaale der Gesellschaft (Bahnhofsgebäude) statt.

Tagesordnung.

1. Vorlage der Bilanz und Vortrag des Geschäftsberichtes für das Jahr 1880, sowie des vom Revisionsausschusse über den Befund der gesellschaftlichen Rechnungen für das Jahr 1880 eingebrachten Berichtes.
2. Antrag auf Verwendung des im Jahre 1880 erzielten Reingewinnes.
3. Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung der gesellschaftlichen Rechnungen für das Jahr 1881.
4. Antrag auf Aenderung der §§ 20, 23 und 55 der Gesellschaftsstatuten.

Die P. T. Herren Actionäre, welche an dieser Generalversammlung Theil zu nehmen wünschen, werden hiermit eingeladen, nach Massgabe der §§ 35, 37, 38 und 41 der Gesellschaftsstatuten die Actien sammt Couponbogen oder nach Zulass des § 51 der Statuten die Genussscheine (wovon zwei Stück einer Actie gleichgestellt sind)
in Wien: bei den Herren Johann Liebieg & Comp.,
" Prag bei Herrn Moritz Zdekauer,
" Dresden bei der Dresdner Bank oder bei der Filiale der Allgemeinen Deutschen Credit-Anstalt,
" Leipzig bei der Allgemeinen Deutschen Credit-Anstalt,
" Berlin bei der Direction der Disconto-Gesellschaft und bei Herrn S. Bleichröder,
" Frankfurt a/M. bei den Herren M. A. von Rothschild & Söhne,
" Teplitz bei der Haupt-Cassa der Gesellschaft,
u. z. spätestens bis 2. April l. J. mittelst dreifacher Consignation (wovon ein Pare mit der Empfangsbestätigung über die deponirten Actien versehen, dem Deponenten rückgestellt wird), zu überreichen.

Nach der General-Versammlung werden die Actien gegen Rückstellung dieser Consignation wieder ausgefolgt.

Die P. T. Herren Actionäre werden schliesslich auf den Wortlaut des § 41*) der Statuten aufmerksam gemacht, nach welchem die hiermit einberufene General-Versammlung ohne Rücksicht auf die Anzahl der bei derselben vertretenen Actien über die auf die Tagesordnung gesetzten Verhandlungs-Gegenstände giltige Beschlüsse zu fassen berechtigt ist. Teplitz, den 22. März 1881. Der Verwaltungsrath.

*) § 41 lautet:
Kommt eine beschlussfähige General-Versammlung nicht zu Stande, so ist eine neuerliche Versammlung unter Bezugnahme auf die Bestimmungen dieses Paragraphen, jedoch unter Festsetzung einer nur 14tägigen Frist einzuberufen, in welcher ohne Rücksicht auf die Zahl der vertretenen Actien, jedoch nur über solche Gegenstände Beschlüsse gefasst werden können, welche bereits zur Tagesordnung der ersten General-Versammlung gehörten.

Die, § 40 am Schluss getroffene Bestimmung über das Erforderniss der Zweidrittelmajorität gilt auch für diese zweite General-Versammlung.

(Nachdruck wird nicht honorirt.) (803)

5. Ausloosungen.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Am 14. d. M. hat die Verloosung unserer 4½ pCt. Prioritäts-Obligationen stattgefunden.

Es sind folgende Nummern gezogen worden:

I. der 4½ pCt. Prioritäts-Obligationen I. und II. Emission

340 Stück à 100 Thlr. = 300 M.

23 100 213 50 90 303 407 93 902 19 38 1157 225 75 415 33 549 626 40 701 16 864 905 28 2047 107 44 82 92 243 46 599 624 27 776 802 36 3032 130 209 28 62 391 96 418 51 517 67 633 713 24 50 63 86 929 53 4112 45 221 29 384 541 674 87 740 89 892 940 5006 33 60 357 94 95 96 474 515 52 64 68 609 58 791 971 6012 58 597 650 718 31 901 30 7075 114 68 237 65 88 310 12 18 683 836 945 47 8261 359 69 437 64 95 503 73 602 76 764 846 909 29 9126 71 218 71 330 79 82 428 40 54 636 40 710 936 10146 92 304 519 691 98 877 905 95 11086 253 384 407 13 639 794 885 987 12214 37 44 611 836 13036 43 299 405 514 36 42 67 609 50 917 14062 249 338 443 526 82 712 74 94 936 40 76 15056 87 130 465 590 787 984 16053 54 74 107 51 93 214 382 89 616 915 60 62 17047 74 107 21 45 239 67 82 334 437 90 534 52 739 51 876 77 91 921 18155 88 222 68 92 309 65 69 74 417 52 98 500 77 687 726 925 19024 28 59 332 453 507 684 86 786 831 45 901 92 20021 22 42 90 360 94 515 90 614 49 851 910 21058 110 211 387 405 43 52 57 519 61 89 622 50 84 754 863 928 22058 87 382 426 55 688 726 51 90 829 89 902 73 23093 239 89 473 92 522 31 74 692 784 859 60 77 87 90 24004 409 33 612 894 902 25041 285 359 432 47 586 717 40 46 952 26001 48 120 78 90 374 91 657 746 64 954 27015 133 92 252 86 378 466 498.

68 Stück à 500 Thlr. = 1 500 M.

11 109 17 85 425 57 61 509 26 623 60 807 96 988 1043 126 286 336 67 460 549 75 98 656 63 931 34 2032 106 8 261 375 419 56 587 802 17 965 3107 92 256 72 391 452 548 69 660 90 708 880 4051 54 142 75 77 212 41 376 442 623 781 906 67 5214 303 11 63 465.

II. 4½ pCt. Prioritäts-Obligationen Litt. B.

68 Stück à 100 Thlr. = 300 M.

1517 47 603 36 44 54 796 993 2036 161 244 453 581 909 3081 91 188 497 673 701 4052 54 67 116 208 84 329 56 591 656 65 710 92 870 960 83 5002 168 76 322 28 91 487 517 675 771 926 6110 298 332 44 419 27 7262 707 41 878 8012 84 173 213 316 17 468 554 645 85 756.

14 Stück à 500 Thlr. = 1 500 M.
100 21 355 462 70 871 1148 208 10 16 75 94 315 75.

III. 4½ pCt. Prioritäts-Obligationen Littr. C.
157 Stück à 500 M.
441 73 655 729 823 77 1250 591 993 2034 204 767 3474 508 690 861 4520 648 764 810 900 5062 119 553 866 76 6040 329 402 73 508 798 867 972 79 7066 456 679 891 8069 75 477 519 38 628 72 711 935 9103 242 85 622 711 10067 119 541 11633 728 865 982 12163 334 95 417 92 93 582 752 80 867 74 94 902 13055 469 564 675 14025 44 119 207 25 619 771 74 896 15373 564 16487 521 59 685 719 17040 90 220 413 57 570 932 18096 130 56 60 84 856 997 19183 262 451 560 768 20025 520 675 890 922 40 21111 92 22047 60 348 564 603 23146 240 66 84 306 33 440 518 27 861 84 25126 30 516 26180 218 623 820 27340 64 549 28114 263 543 791 29005 47 99 261 543 66 913.
38 Stück à 1 000 M.
30191 285 410 858 946 31029 62 445 882 32187 243 383 690 739 880 33029 185 486 654 845 958 34215 893 35262 385 610 815 29 94 36081 99 556 84 936 51 37372 74 487.
8 Stück à 5 000 M.
37554 79 843 90 38068 360 663 928.

Die Verzinsung dieser Prioritäts-Obligationen hört mit dem 30. Juni d. Jrs. auf, weshalb deren Inhaber ersucht werden, solche vom 1. Juli d. Jrs. ab bei unserer Hauptcasse hierselbst, — am Askanischen Platz No. 5 — nebst den vom 1. Juli cr. ab laufenden Zins-Coupons gegen Empfangnahme des Nennwerthes der Actien und Obligationen einzuliefern.

Der Betrag der etwa fehlenden Zins-Coupons wird bei der Einlösung in Abzug gebracht. In Betreff derjenigen Obligationen, welche auch bis zum 1. December cr. nicht zur Einlösung gelangen, tritt gerichtliches Depositions-Verfahren ein.

Aus früheren Verloosungen sind bis jetzt folgende Prioritäts-Actien und Obligationen noch nicht zur Einlösung gelangt.

I. 4 pCt. Prioritäts-Actien.
à 500 Thlr. = 1 500 M.
71.
à 100 Thlr. = 300 M.
1651 3560 711 846 5996 6442 523 7246 8066 68 85 380.

II. 4½ pCt. Prioritäts-Obligationen I. und II. Emission.
à 500 Thlr. = 1 500 M.
231 498 925 1025 447 538 603 13 90 870 2617 862 3271 863 4633 5409.
à 100 Thlr. = 300 M.
22 800 1045 57 548 828 75 996 2040 340 797 3084 573 880 904 96 4496 631 776 5363 84 6254 543 976 7400 783 939 8311 646 72 9143 44 288 553 10158 281 888 11264 695 765 874 12389 423 555 612 929 13302 543 813 14209 852 15025 254 569 622 709 16082 153 58 320 744 861 17048 669 18061 607 872 19081 261 318 660 803 20054 21158 22291 604 23914 25134 37 305 419 642 730 890 997 26769 27191.

III. 4½ pCt. Prioritäts-Obligationen Litt. B.
à 500 Thlr. = 1 500 M.
1038 1167.
à 100 Thlr. = 300 M.
2908 3328 687 4387 716 5357 989 97 6519 931 71 7085 108 415 811 8112.

IV. 4½ pCt. Prioritäts-Obligationen Litt. C.
à 500 M.
82 443 2260 532 3392 496 7286 10908 11010 12303 14065 16301 624 17028 325 592 20428 23816 24525 25664 963 26356 838 28474 29963.
à 1 000 M.
30436 31444 32125 33790 36610 37181.
à 5 000 M.
37811 38103 38257.

Alle übrigen bisher verloosten und eingelösten Actien und Obligationen nebst den dazu gehörigen Coupons sind vorschriftsmässig vernichtet worden. Berlin, den 14. März 1881. Die Direction. (807)

6. Auszahlungen.

Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft. In Gemässheit des § 20 des Statuts bringt der Ausschuss hierdurch zur öffentlichen Kunde, dass die für das Betriebsjahr 1880 zu zahlende Dividende auf 34 Mark pro Actie festgesetzt worden ist. Lübeck, den 24. März 1881. Der Ausschuss der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft.

Die von dem Ausschusse der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft für das Betriebsjahr 1880 auf 34 Mark pro Actie festgestellte Dividende ist gegen Einlieferung der betreffenden Dividendenscheine bei der Hauptcasse der Gesellschaft auf dem Bahnhofe zu Lübeck, bei der Norddeutschen Bank in Hamburg, sowie bei der Billetexpedition auf dem Bahnhofe zu Oldesloe an den Wochentagen vom 1. April d. J. ab Vormittags von 10 bis 12 Uhr in Empfang zu nehmen. Lübeck, den 24. März 1881. Die Direction. (824)

7. Submissionen.

Oesterreichische Nordwestbahn. Die Lieferung von 9 Stück Eilzugslocomotiven mit separaten Tendern und 11 Stück 3achsigen Tenderlocomotiven für den Rangirdienst, erstere mit Vacuumbremse, System Hardy, letztere mit Dampfbremse ausgerüstet, soll vergeben werden. — Zeichnungen und Bedingnisse können im Büreau unserer Maschinendirection eingesehen werden.

Offerten, gestellt für die Maschinen und Tender, mit Angabe des kürzesten Liefertermines, sind bis 10. April an die Generaldirection der Oesterreichischen Nordwestbahn in Wien einzusenden. Wien, am 21. März 1881. Die Generaldirection. (805)

Pfälzische Eisenbahnen. Die Lieferung nachverzeichneter Oberbaumaterialien zur Unterhaltung bezw. Erneuerung des Oberbaues der Pfälzischen Bahnen soll im Wege der Submission vergeben werden, und zwar:

a) 1 700 000 kg Schienen, 123 mm hoch, von Stahl,
b) 1 200 Paar Seitenlaschen, von Eisen,
c) 200 000 Stück Schienennägel
d) 100 000 Stück Unterlagsplatten
(b–d: zu Schienen von 123 mm Höhe.)

Lieferzeit vom Mai bis September 1881. Die Submissionsbedingungen und Zeichnungen liegen auf dem technischen Büreau der unterfertigten Direction zur Einsicht offen, werden auch auf portofreies Anfragen unentgeltlich mitgetheilt.

Die Offerten, welche pro Tonne = 1 000 kg und in Reichsmark gemacht werden wollen, beliebe man an uns portofrei und mit der Aufschrift „Submission auf Lieferung von Eisenbahnschienen bezw. Kleineisenzeug" längstens bis 20. April d. Js. einzureichen. Ludwigshafen a. Rh., den 18. März 1881. Die Direction. v. Jaeger. (804)

Die Lieferung einer Centralstellung für Weichen und Signale und einer solchen nur für Weichen, beide auf Bahnhof Dresden-Altstadt, soll vergeben werden.

Bedingungen und Zeichnungen können gegen Erlegung von 4,00 M. von der unterzeichneten Verwaltung bezogen werden.

Lieferungsanerbieten sind nebst den anerkannten Bedingungen bis zum 15. April cr. an die gleiche Stelle portofrei einzureichen. Chemnitz, den 23. März 1881. Maschinenhauptverwaltung der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen. (813 J)

Hessische Ludwigseisenbahngesellschaft. Bahnstrecke Erbach-Eberbach. Die erforderlichen Arbeiten zur Herstellung des Bahnkörpers, der Kunstbauten, des Unterbaues und der Chaussirungsarbeiten im Loose 1 der Abtheilung VIII in der Gemarkung Eberbach, der Bahn von Erbach nach Eberbach sollen auf dem Submissionswege vergeben werden.

Die verschiedenen Arbeiten in diesem 3 540 m langen Loose sind veranschlagt, wie folgt:

Erd- und Planirarbeiten	60 149,40 M.
Kunstbauten	25 774,13 „
Herstellung der Unterbaues	18 108,90 „
Chaussirungsarbeiten	3 385,60 „
zusammen	107 418,03 M.

Die betreffenden Kostenanschläge, Pläne und Bedingnisshefte sind auf dem Büreau des Sectionsingenieurs zu Eberbach zur Einsicht der Uebernahmslustigen aufgelegt und sind die Submissionen längstens bis zum 7. April l. Js., Vormittags 10 Uhr, verschlossen und frankirt auf unserem Secretariate dahier abzugeben. Auf dem Umschlage ist zu bemerken: „Submission wegen Uebernahme von Bauarbeiten in der Section Eberbach, Loos 1 der Abtheilung VIII. Mainz, den 20. März 1881. In Vollmacht des Verwaltungsrathes: Die Specialdirection. (815)

Bergisch-Märkische Eisenbahn. In der hiesigen Hauptwerkstatt stehen 150 Stück alte Wagenrädersätze und zwar:

120 Speichen- und 30 Scheibenrädersätze,

welche im Wege der öffentlichen Submission in 3 Loosen an den Meistbietenden verkauft werden sollen.

Offerten mit der Aufschrift: „Ankauf alter Rädersätze" sind bis zum **6. April cr., Vormittags 11 Uhr,** portofrei und versiegelt an den Unterzeichneten einzureichen.

Von demselben können auch die Verkaufsbedingungen gegen Erstattung der Copialien ad 50 ₰ bezogen werden. Witten, den 22. März 1881. Der Königliche Eisenbahnmaschinenmeister. Diedrich. (797)

Oberhessische Eisenbahnen. Die hier lagernden abgängigen Betriebs- und Werkstättenmaterialien aus dem Jahre 1880 sollen verkauft werden.

Die Verkaufsbedingungen nebst dem Verzeichniss der zur Veräusserung kommenden Materialien können bei unserer Magazinsverwaltung eingesehen, auch durch unsere Kanzlei auf frankirtes Ersuchen und gegen Einsendung von 20 ₰ bezogen werden; ebenso steht eine Besichtigung der Materialien frei.

Offerten, welchen ein Exemplar der durch Unterschrift anerkannten Verkaufsbedingungen beizufügen sind, beliebe man bis zum 11. April d. J., Vormittags 10 Uhr, frankirt an die unterzeichnete Direction einzusenden. Giessen, den 18. März 1881. Grossherzogliche Direction. (806)

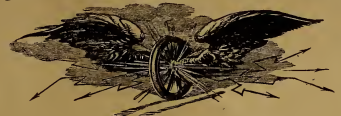
Berlin-Stettiner Eisenbahn. Auctions-Anzeige. Am 30. März cr., Vormittags von 9 Uhr ab sollen auf dem Bahnhofe zu Stargard i/P. gegen sofortige Baarzahlung an den Meistbietenden öffentlich verkauft werden:

unbrauchbare eis. Achsen mit Rädern, eis. u. stähl. Radreifen, Gussstahl-Scheibenräder, Schmelzeisen, Gusseisen, Stahlbrocken, Drehspähne, Siederohre, Rothgussspähne, Kupfer, Zink, Makulatur u. diverse andere unbrauchbare u. brauchbare Materialien u. Gegenstände.

Die Verkaufs-Bedingungen nebst specieller Uebersicht der zum Verkauf kommenden Gegenstände sind im Termine und vorher auf portofreie Anfragen gegen Erstattung der Copialien mit 10 ₰ von der Registratur unseres Central-Büreaus hierselbst zu erfahren resp. zu erhalten. Ein Exemplar derselben liegt in der Redaction des Deutschen Submissions-Anzeigers, im Büreau des Berliner Baumarkts und in der Börsen-Registratur in Berlin zur unentgeltlichen Einsichtnahme aus. Stettin, den 10. März 1881. Königliche Direction. (755 J)

No. 25. **Zeitung des Vereins** 1881.

Die Zeitung erscheint
Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin SW., Kleinbeerenstr. 3.
Commissionär für den Buchhandel:
Adolph Refelshöfer,
Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.



Beilagen zur Zeitung
und
Privat-Inserate
wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei
von H. S. Hermann,
Berlin SW., Beuth-Strasse 8,
einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3000 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Einundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 1. April 1881.

Der neue Centralbahnhof in München.

Zum Ausbau des Centralbahnhofes München wurde am 23. März cr. der Kammer der Abgeordneten durch den Ressortminister Herrn Freiherrn von Crailsheim ein Gesetzentwurf vorgelegt, welcher (unter Weglassung der üblichen Eingangsformel) folgenden Wortlaut hat:

Art. 1. Der Bedarf für die Vollendung des Ausbaues des Centralbahnhofes München wird auf den Maximalbetrag von 2 398 400 ℳ (zwei Millionen dreihundert neunzig acht tausend vierhundert Mark) festgestellt.

Art. 2. Der K. Staatsminister der Finanzen ist ermächtigt, diesen Bedarf aus den Beständen des an den Staat übergegangenen Baufonds der älteren Linie der vormaligen Ostbahnen zu decken.

Die Motive zu diesem Gesetzentwurfe enthalten Folgendes:

Wie die Motive zu Art. 1 Ziff. 2 des Gesetzes vom 27. Juli 1874, den Mehrbedarf für einige theils im Baue vollendete, theils noch in der Ausführung begriffene Staatsbahnen betreffend, entnehmen lassen, bestand zu dieser Zeit die Absicht, die Erweiterung des Bahnhofshauptgebäudes in München durch Anbauten in der Längenrichtung des Bahnhofsareals vorzunehmen. Es sollten unter Beibehaltung der alten Einsteighalle die an beiden Seiten derselben sich hinziehenden Tracte zu Dienst- und Warträumen erweitert und für die beiden Routen Starnberg und Buchloe eingerichtet werden. An diese Tracte sich anschliessende Querbauten würden auf der Nordseite der alten Halle die Warträume für die Routen Augsburg und Ingolstadt und auf der Südseite die Warträume der Routen Braunau und Salzburg, dann Holzkirchen aufgenommen haben. Unmittelbar von den Querbauten aus würde je eine neue Einsteighalle gegen Westen vorgeschoben worden sein und auf der nördlichen und südlichen Seite noch ein Anbau für Restaurationsräumlichkeiten Platz gefunden haben. Für die Ausführung dieser Um- und Neubauten standen aus früheren Crediten 1 000 000 fl. und vermöge der durch Gesetz vom 27. Juli 1874 festgestellten nachträglichen Dotation 750 000 fl., sonach im Ganzen 1 750 000 fl. zur Verfügung.

Inmitten der Vorbereitungen zur Bauinangriffnahme trat nun die Frage der Erwerbung der Ostbahnen durch den Staat auf und gab Veranlassung, den Beginn der Bauarbeiten zu verschieben, da sich die Aussicht eröffnete, dass die Schwierigkeiten, welche der bestehende Ostbahnhof einer vollkommen rationellen Neugestaltung des Bahnhofes München entgegenstellte, durch die Besitzergreifung des Ostbahnareals entfallen würden.

Nach dem Uebergange der Ostbahnen an den Staat entstand von selbst die Aufgabe, das Problem des Bahnhofsumbaues in München auf Grund der neugeschaffenen Sachlage zu lösen und bei der Aufstellung eines neuen Projectes nicht nur die Mitbenützung des für die Breitenausdehnung des Hauptgebäudes bis dahin hinderlich gewesenen Territoriums des Ostbahnhofes, sondern auch die Beseitigung der räumlichen Trennung der Staats- und Ostbahneinsteighallen und Diensträume in Betracht zu ziehen. Letzterer Umstand musste um so mehr Beachtung finden, weil einestheils nur durch Zusammenlegung sämmtlicher in den dermaligen Centralbahnhof München einmündenden Linien und durch die Abfertigung der Personenzüge in einer gemeinsamen Halle eine zweckentsprechende Grundrisslage des Hauptgebäudes und des Spurnetzes möglich war und weil anderntheils anlässlich der vor Uebernahme der Ostbahnen vorgenommenen technischen Untersuchungen constatirt worden war, dass die Ostbahneinsteighalle dahier über kurz oder lang mit einer vollständig neuen Ueberdachung versehen werden müsse.

Nach einer Reihe von graphischen Studien und rechnerischen Versuchen wurde endlich im Sommer 1876 ein Project definitiv festgesetzt, welches auf folgenden allgemeinen Dispositionen beruht:

Für die in den Centralbahnhof München einmündenden acht Linien von Simbach, Rosenheim, Holzkirchen, Starnberg, Buchloe, Augsburg, Ingolstadt und Landshut sind je zwei Geleise, das eine für die ankommenden, das andere für die abgehenden Züge, demnach im Ganzen sechzehn Geleise, so neben einander angeordnet, dass dieselben durch genügend breite Perrons für die Abfertigung der Züge in gleicher Höhe bequem benützbar sind und dass deren Ueberdeckung mit einer zusammenhängenden, die erforderliche Uebersicht für den Dienst und für das reisende Publikum gewährenden Halle ermöglicht ist. Hieraus ergiebt sich bei einer Länge der Halle von 150 m und einer Breite von 140 m die Construction von vier durch eiserne Pfeiler getrennten Hallenschiffen mit je vier Geleisen und dazwischenliegenden breiten über die Halle hinaus verlängerten Zungenperrons, welche in ihren freiliegenden Theilen für einzelne, durch besonders lange Züge frequentirte Routen noch besondere Dachungen erhalten sollen. Um die möglichst rasche, eine Ueberkreuzung der Reisenden vermeidende Communication zwischen den Zügen und den Ausgängen, sowie den Wartsälen zu erreichen, sind diese in drei Gruppen quer an das Hallenende gelegt und Passagen zwischen den Wartsälen, dann Ausgänge an den Enden der Hallenlangseiten geschaffen. Am westlichen Ende der Halle ist eine unterirdische Verbindung der Perrons vorgesehen, welche, durch Treppen von jedem Perron aus zugängig, dem ankommenden Publikum bei langen Zügen noch zwei weitere Ausgänge gegen die Bayer- und Salzstrasse bietet und den Bediensteten einen gefahrlosen Verkehr von einer Seite zur andern ohne Geleiseüberschreitung gestattet. Den drei Wartsaalgruppen entsprechen drei Vestibuls für Abgabe der Billets und Annahme des Gepäcks. Das eine Vestibul ist für die südlichen Linien an der Bayerstrasse, das zweite für die nördlichen Linien an der Salzstrasse situirt und das dritte wird für die westlichen Linien durch Aptirung des von der alten Einsteighalle stehen bleibenden Theiles gebildet. Letzteres erhält seinen Zugang durch die früheren Restaurationsräume und wird in demselben ein Kiosk für die Abgabe von Billets errichtet, während die Gepäck-

annahme in dem beiderseitigen Anbau der alten Einsteighalle stattfinden wird. Die Vestibuls sind unter sich und mit den Wartesälen durch einen breiten Quercorridor in Verbindung gebracht. An den beiden Langseiten der neuen Hallen sind Bureaux und Unterkunftsräume für die Bediensteten situirt; ein besonderer Anbau an der Südseite enthält die Wartelocalitäten für Allerhöchste Herrschaften. Die Localitäten des alten Baues sind für Zwecke des Postdienstes bestimmt.

Nach erfolgter Festsetzung des im Vorgehenden kurz skizzirten Projectes wurde die Frage, ob die vorhandenen Mittel von 1 750 000 fl. oder 3 000 000 *M.* zureichend seien, um dasselbe innerhalb jenes Rahmens ausführen zu können, für welchen diese Mittel bemessen waren, einer sorgfältigen Prüfung unterzogen. Das Ergebniss derselben liess keinen Zweifel darüber aufkommen, dass es thunlich sei, mit dem disponiblen Credite die baulichen Herstellungen und Einrichtungen insoweit vollenden zu können, dass dem Bedürfnisse von sechs einmündenden Staatsbahnrouten genügt und es sich später nur mehr um die Erwirkung einer Dotation behufs des Anschlusses der in die alte Ostbahnhalle einmündenden beiden nördlichen Routen handeln würde.

Das Bauprogramm umfasste demgemäss den südlichen Flügel- und den südlichen Anbau an die Einsteighalle, drei Hallenschiffe und die vor denselben angeordneten Hochbauten und Aptirungen. Die Kostenberechnung entziffert hierfür nachstehende Beträge:

1.	Südlicher Flügelbau	414 615 *M.*
2.	Südlicher Anbau an die Einsteighalle	153 000 „
3.	Südliche Abtheilung der Einsteighalle	470 610 „
4.	Wartsaalbau vor der südlichen Einsteighalle	207 900 „
5.	Die zwei mittleren Schiffe der Einsteighalle	743 220 „
6.	Wartsaalbau vor den zwei mittleren Schiffen	450 450 „
7.	Aptirung der alten Halle als Vestibul	92 180 „
8.	Heizungseinrichtung	48 000 „
9.	Gasbeleuchtungseinrichtung	50 000 „
10.	Wasserleitungen	15 000 „
11.	Möblirung und Ausstattung	73 000 „
12.	Herstellung der Perrons	80 910 „
13.	Herstellung des Perrontunnels	80 000 „
14.	Verschiedenes, Bauführung und Reserve	121 115 „
	Zusammen	3 000 000 *M.*

Im Herbst 1876 wurde zur Bauinangriffnahme geschritten Im September 1879 konnte die erste südliche Einsteighalle mit dem zugehörigen Wartsaaltract für die Züge nach Simbach, Rosenheim und Holzkirchen in Benützung genommen und das bis dahin für die südlichen Linien bestandene Provisorium abgebrochen werden. Nachdem im weiteren Verlaufe auch die Schnellzüge von Augsburg und Buchloe in die neue Halle aushilfsweise eingeführt waren, wurde mit dem Bau des zweiten Hallenschiffes begonnen und dasselbe im November 1880 soweit fertig gestellt, dass neben den Starnberger Zügen auch die Postzüge von Augsburg und Buchloe im Neubau ein- und auslaufen konnten. Damit trat das seiner Zeit für die Ingolstädter Route erbaute Provisorium ausser Benützung.

Dermalen sind die Arbeiten am dritten Hallenschiffe, an dem mittleren Wartsaaltracte und an dem aus der alten Einsteighalle zu aptirenden Vestibule so weit gediehen, dass diese Objecte mit der kommenden Sommerfahrordnung dem Betriebe überlassen werden können.

Hieran wird sich nunmehr die Vollendung des Gesammtprojectes unmittelbar anzureihen haben, welche sich schon um deswillen empfiehlt, weil der Bauapparat noch vollständig vorhanden ist und eine Verzögerung oder Hinausschiebung der Abschlussbauten für den Bau nicht unbedeutende Mehrkosten, für den Betrieb aber grosse Unzukömmlichkeiten verursachen würde.

Dieses vorausgeschickt, wird zur Begründung des vorliegenden Gesetzentwurfes Folgendes ausgeführt:

Zu Art. 1. Die Annahme, dass der gestellten Aufgabe mit den verfügbaren Mitteln von 3 000 000 *M.* genügt werden könne, gewann in der ersten Zeit des Baues nicht nur an Boden, sondern es stand vielmehr im Hinblick auf die billigen Einheitspreise, zu welchen die Eisenconstructionen für die Hallendächer und Giebelabschlüsse vergeben worden waren, zu erwarten, dass einige in dem Kostenanschlage nicht vorgesehene Arbeiten und Einrichtungen ohne Creditüberschreitung sich ausführen lassen würden, wie denn auch unter Anderem der nicht veranschlagte Aufbau eines Stockwerkes auf den Quercorridor vorgenommen und statt der Gasbeleuchtung die in der Herstellung namhaft kostspieligere, für den Betrieb aber sparsamere electrische Beleuchtung der Hallen, welche sich auch vorzüglich bewährt hat, eingeführt wurde.

Leider hat sich nun erst in der jüngsten Zeit herausgestellt, dass die erwartete Ersparung an den Kosten für die Eisenconstructionen nicht eintrete, sondern im Gegentheile der Veraccordirungsbetrag in Folge der Gewichtsvermehrung um den Betrag von 256 674 *M.* überschritten sei.

So bedauerlich und auffällig diese Erscheinung auch sein mag, so wird sie doch ihre Erklärung und billige Beurtheilung finden können, wenn folgende Verhältnisse erwogen werden.

Bei einem generellen Projecte können solch grosse Arbeiten, wie Hallendächer, nicht im Detail berechnet werden, weil dieses bei den zahllosen einzelnen Constructionstheilen oft mehrere Monate Zeit erfordert. Es wird daher von der Eisenbahnbauverwaltung die Construction nur generell projectirt und veranschlagt und die Veraccordirung, zwar unter Zugrundelegung des generell berechneten Gewichtes, jedoch nicht mit definitiver Festsetzung der ganzen Summe, sondern nur des Einheitspreises für den Centner, d i. nicht en bloc, sondern nach dem Ausmasse und dem wirklichen Gewichte bethätigt. Das liefernde Etablissement übernimmt dabei die vertragsmässige Verpflichtung, eine genaue mathematisch-mechanische Berechnung aller einzelnen Dimensionen der sämmtlichen Eisentheile herzustellen und der Bauverwaltung zur Gutheissung vorzulegen. Behufs der späteren Abrechnung werden die einzelnen Theile, sowie sie zum Versandt kommen, gewogen, grössere, nicht auf die Waage zu bringende Stücke aber nach den wirklichen Einzeldimensionen bezüglich ihres Gewichtes berechnet. Auf diese Weise wurden auch die Hallendächer für den Bahnhof München behandelt. Die generelle Gewichtsberechnung war hier bei der Neuheit und dem grossartigen Umfange der Aufgabe weit schwieriger, als bei den häufig vorkommenden Eisenbrücken, für welche viele Erfahrungsresultate zu Gebote stehen. Selbst das liefernde Etablissement bezweifelte nicht die Einhaltung des berechneten Gewichtes und hoffte sogar anfänglich auf die Möglichkeit einer Ersparung, während später, nachdem zur Erzielung vollständig sicherer Stabilität einzelne Verstärkungen von Constructionstheilen von der Bauverwaltung für angemessen erachtet wurden, beiderseitig die Meinung vorherrschte, dass der Accordbetrag für das geschätzte Gesammtgewicht nur eine unbedeutende Ueberschreitung erfahren werde.

In Folge des entstandenen und bereits durch Revision liquid gestellten Mehraufwandes für die Bedachung der 3 Hallenschiffe mangeln nunmehr die Mittel zur Bestreitung der Kosten für mehrere in das Bauprogramm vom Jahre 1876 fallende, zu dessen Erfüllung nothwendige und an sich gebotene Bauvornahmen und bauliche Einrichtungen im Betrage von 237 658 *M.*

Der Dotation für den Bahnhof München steht aber noch ein weiterer aus derselben im Jahre 1876 vorschussweise bestrittener Posten zur Last.

Es ergab sich nämlich das ebenso unaufschiebliche als unabweisbare Bedürfniss einer Erweiterung der Centralwerkstätte München und einer Vermehrung der maschinentechnischen Einrichtungen derselben, um die Leistungsfähigkeit dieses staatlichen Etablissements mit den hervorgetretenen Ansprüchen in Einklang zu bringen. Dieser Zweck vermochte nur durch eine Verlängerung der Locomotivmontirung, eine bedeutende Ausdehnung der Kesselschmiede und, da sich die bestandene einzige Zufahrt zu dem grossen Bereiche der Centralwerkstätte als unzulänglich erwies, durch Anlage eines weiteren Zufahrt- und Verbindungsgeleises erreicht zu werden.

Die Königliche Regierung war um so weniger in der Lage, das Postulat der Betriebsverwaltung abzulehnen, als dasselbe durch die, sowohl vom Standpunkte der Sicherheit als des finanziellen Interesses des Betriebs aus, nothwendige Einhaltung regelmässiger Revisionen des Maschinen- und Fahrparkes begründet, nebstdem aber durch speciellen Nachweis die Dringlichkeit der Erweiterungs- und Ergänzungsbauten dargelegt war.

Da die auf den Bau und die Einrichtung der Centralwerkstätte München erlaufenen Ausgaben stets auf den Credit für den Ausbau des Bahnhofes München verausgabt wurden, so wurde auch die vorschussweise Verrechnung des nachträglichen Aufwandes im Anschlage von 241 715 *M.* auf diesen Credit veranlasst unter dem Vorbehalte, die Begleichung der Ausgabe mit dem Zeitpunkte in die Wege zu leiten, in welchem feststehen würde, ob dieselbe nicht aus dem vorhandenen Credite gedeckt werden könnte, und in welchem ohnehin die Mittel für die Vollendung des Centralbahnhofes München zu erwirken wären.

Der wirkliche Aufwand dagegen betrug 241 331,55 *M.* rund 241 332 *M.*

In Folge der Erweiterung der Centralwerkstätte München war es übrigens möglich, an einem Credite, welchen der Ostbahnverwaltungsrath auf Rechnung des Baufonds der älteren Ostbahnlinien für Ostbahnwerkstätteeinrichtungen im Betrage von 105 792 *M.* noch angewiesen hatte, 80 252 *M.* unverwendet zu lassen.

Was nunmehr die für den gänzlichen Ausbau des Centralbahnhofes München noch erforderlichen baulichen Herstellungen und Einrichtungen anlangt, so umfassen dieselben:

1. Jene Anlagen, welche die Einführung der Ingolstädter und Landshuter Linie in die gemeinsame Halle und den Abschluss derselben gegen die Nordseite bezwecken. Hierher gehört zunächst das 4. Hallenschiff mit 1 Wartesaaltrakt, ein Gebäude mit Abfertigungslocalitäten für Personen und Gepäck, Bureau- und

Wohnungsräumen und der ebenerdige Trakt an der Langseite der Halle mit Dienstlocalitäten.

2. Allgemeine Stationseinrichtungen als: Herstellung der Perrons, Wasser- und Gasleitungen, Beleuchtung mittelst elektrischen Lichtes, Canalisirung, Fortsetzung des Tunnels unter der 4. Halle, Herstellung von Perronüberdachungen ausserhalb der Einsteighalle.

3. Entwässerungs- und Geleiseanlagen behufs Ueberführung der zur Zeit in der ehemaligen Ostbahnhalle abzufertigenden Züge in die neue 4. Halle und definitiver Regulirung des Spurnetzes im Personenbahnhofe, wobei auf theilweise Zusammenlegung des Weichen- und Signaldienstes im äussern Rayon des Bahnhofes Rücksicht genommen ist.

Der auf praktische Erfahrungen gestützte Anschlag des Aufwandes für obige Zwecke entwickelt sich folgendermassen:

I.	Vierte Einsteighalle mit nördlichem Gebäudetrakt	1 234 742 ℳ.
II.	Allgemeine Stationseinrichtungen	216 600 „
III.	Geleiseanlagen	347 000 „
IV.	Bauführung	75 000 „
V.	Reserve	46 000 „
	Totalsumme	1 919 342 ℳ.

Einen nicht unerheblichen Aufwand verursachen die Geleiseanlagen. Die anscheinend hohen Kosten haben aber ihren Grund darin, dass zum Zwecke der definitiven Gestaltung des Spurnetzes, welche sich erst durch und nach Einführung der nördlichen Linien in die gemeinsame Halle bethätigen lässt, nicht weniger als 9 248 laufende Meter bestehender Geleise abzubrechen und 10 773 laufende Meter neu zu legen sind, einschliesslich der vorübergehenden Geleiseführungen für die provisorische Einführung der genannten Linie in das 3. Hallenschiff zur Gewinnung des Bauplatzes für das vierte.

Mit der Vollendung des Gesammtprojectes dürfte der Centralbahnhof München allen vom bau- und betriebstechnischen Standpunkte zu stellenden Anforderungen entsprechen, aber auch dem Reiseverkehr, insoweit die schwierigen Anlageverhältnisse es immer zulassen, die grösstmögliche Bequemlichkeit und Sicherheit darbieten. Nach vorgehenden Auseinandersetzungen bezieht sich die in Art. 1 postulirte Summe auf die Beträge:

1.	für die Erfüllung des Bauprogrammes vom Jahre 1876	237 658 ℳ.
2.	für nachträgliche Aufwendungen in der Centralwerkstätte	241 332 „
3.	für Vollendung des Centralbahnhofes	1 919 342 „
	zusammen:	2 398 332 ℳ.
	rund:	2 398 400 ℳ.

Zu Art. 2. Die für die Vollendung des Ausbaues des Centralbahnhofes München in Aussicht genommenen baulichen Herstellungen und Einrichtungen sind durch den Uebergang der Ostbahnen an den Staat und durch die beabsichtigte Zusammenlegung des Dienstes in diesem Bahnhofe veranlasst. Ebenso sind die nachträglichen Aufwendungen für die Centralwerkstätte München in der Hauptsache durch die Erwerbung der Ostbahnen und die nach diesem Vorgange getroffenen Dispositionen im Betriebs- und Arbeitsplane der drei Centralwerkstätten hervorgerufen worden. Es möchte deshalb angezeigt erscheinen, zur Deckung der Kosten, welche für den Ausbau des Centralbahnhofes oben in der Summe von 1 919 342 ℳ. ausgewiesen sind und welche ferner im Betrage von 241 332 ℳ. für die Centralwerkstätte dahier anfielen, den von den vormaligen Ostbahnen an den Staat übergegangenen sogenannten Baufonds der älteren Ostbahnlinien heranzuziehen und auf denselben, um für einen verhältnissmässig kleinen Betrag nicht den Weg des Anlehens beschreiten zu müssen, auch den zur Erfüllung des Bauprogrammes vom Jahre 1876 noch erforderlichen Bedarf von 237 658 ℳ. zu übernehmen.

Auf die vom Ostbahnverwaltungsrathe à conto des Baufonds der älteren Linien erfolgten Anweisungen, welche sich auf

2 407 680 fl. 48¼ kr. oder =	4 127 367,09 ℳ.
beliefen und auf die finanzgesetzliche Verwendungssumme von	1 358 450,00 „
zusammen	5 485 817,09 ℳ.
sind nach den verbeschiedenen Baurechnungen aber nur verausgabt worden	3 086 610,87 ℳ.
so dass noch verfügbar sind	2 399 206,22 ℳ.

und demgemäss der in Art. 1 des Gesetzentwurfs festgestellte Maximalbetrag von 2 398 400 ℳ. seine vollständige Deckung findet.

Verein für Eisenbahnkunde.

Sitzung vom 8. März 1881.

Vorsitzender: Herr Geh. Oberregierungsrath Streckert.
Schriftführer: Herr Regierungsbaumeister Lantzendörffer.

Herr Generaldirector Weidtman aus Dortmund spricht über Milderung der Folgen von Eisenbahnunfällen.

Trotz der fortführend allseitig gemachten Anstrengungen, die Zusammenstösse auf den Eisenbahnen zu verhüten, ist es bis jetzt nicht gelungen und wird auch unzweifelhaft niemals gelingen, dieselben gänzlich zu vermeiden. Es sei daher zu verwundern, dass bisher so wenige Versuche gemacht worden seien, die Folgen der Zusammenstösse dadurch zu mildern, dass man die Gewalt des Stosses, bevor dieselbe den Eisenbahnfahrzeugen und Passagieren gefährlich werden könnte, unschädlich mache. Der Ingenieur Schinz habe schon 1845 den Vorschlag gemacht, die Stossplatten der damals noch gusseisernen Buffer so stark zu machen, dass sie die gewöhnlichen Rangirstösse aushalten könnten, dahingegen bei gefährlichen Stössen brächen. Der Vortragende hat selbst vor längeren Jahren gelegentlich eines Zusammenstosses, welchen ein Courierzug der Köln-Mindener Bahn erlitt, der zufällig nur Wagen mit hölzernem Untergestell und gusseisernen Buffern enthielt, die Beobachtung gemacht, dass sämmtliche Buffer zerstört, die Wagen selbst vollständig intact waren. Es hatte also die Zerstörung der Buffer die Gewalt des Stosses unschädlich gemacht. In neuerer Zeit ist dem Werkstättenvorsteher Heydrich in Fulda nach jahrelangem Studium gelungen, einen Buffer zu construiren, welcher eine Einrichtung hat, die die Gewalt des Stosses vernichten soll und dabei den Vortheil gewährt, dass sie leicht an vorhandenen Buffern anzubringen ist. Dieselbe besteht darin, dass an Stelle des Widerlagsringes vor der Bufferfeder ein stahlharter Abscheerungsring mit einer Hülse aufgeschoben ist, deren mittlerer Theil mit Schraubengewinden versehen ist, welche bei einem heftigen Zusammenstosse abgeschoren werden. Wenn auch durch diese Einrichtung die Wirkung des Stosses auf das Fahrzeug nicht gänzlich aufgehoben wird, so wird dieselbe doch erheblich gemildert. Bei Versuchen, welche Herr Heydrich angestellt hat, trug die Bufferfeder eine ruhige Last von 2 000 kg, während das Abscheeren der Gewinde einen Druck von ppt. 15 000 kg erforderte. Bei Schlagproben wurde unter den armirten Buffer ein Kupferring von 60 mm innerem und 70 mm äusserem Durchmesser und 12 mm Höhe gelegt. Dieser Ring blieb, während das Gewinde abgeschoren wurde, intact. Derselbe Kupferring wurde unter dem nicht armirten Buffer durch denselben Schlag um 6 mm zusammengedrückt. Aehnliche Versuche wurden mit Bleiringen von 182 mm innerem und 200 mm äusserem Durchmesser bei 25 mm Höhe gemacht. Bei armirtem Buffer wurden dieselben um 2 mm, bei nicht armirtem um 15 mm zusammengedrückt. Der Vortragende glaubt empfehlen zu sollen, dass derartige Stossmilderungsvorrichtungen mindestens an allen Personenwagen angebracht werden.

Der Vortragende spricht sodann über doppelte Drahtzüge.

Den doppelten Drahtzügen wird von den Gegnern der einfachen Drahtzüge nachgerühmt:

1. dass sie keine Compensation bedürfen,
2. dass sie die Flügel stets wieder auf „Halt“ ziehen,
3. dass sie gegen Böswilligkeiten und Fälschungen mehr gesichert sind als die einfachen und
4. dass sie leichter sich bewegen.

Der Vortragende glaubt, dass diese Vorzüge zum Theil nur in beschränktem Masse zuzugestehen seien, zum Theil sich auch bei einfachen Drahtzügen erreichen liessen. Was speciell den sub 3. erwähnten Vorzug betreffe, so dürften Böswilligkeiten doch nur auf schlecht bewachten Strecken vorgekommen sein. Bei Signalen, welche mit Controlapparaten verbunden seien, dürfte schwer ein Motiv zu einer solchen böswilligen Fälschung zu finden sein und deshalb auch kein Grund vorliegen, dieserhalb besondere Complicationen zu machen. Dass Doppelleitungen leichter gehen, sei bisher zwar vielfach behauptet worden, aber stets auf Grund der Vergleichung einer Doppelleitung mit einer an ganz anderer Stelle und unter ganz anderen Verhältnissen angebrachten einfachen Leitung.

Der Vortragende hat an derselben Stelle unter vollständig gleichen Bedingungen Versuche mit einem einfachen und doppelten Drahtzuge gemacht und gefunden, dass der einfache Drahtzug weniger Kraft gebraucht als der doppelte. Er glaubt, dass der Grund der Vorliebe für die doppelten Drahtzüge weniger in den vielfach gerühmten Vorzügen, als darin zu suchen sei, dass dieselben Modesache geworden seien.

Hierauf erwidert Herr Oberingenieur Frischen: Die doppelten Drahtzüge seien in Deutschland schon vor ca. 8—10 Jahren zur Anwendung gelangt und beruhe die Vorliebe für dieselben auf den durch genaue Untersuchungen ermittelten Vorzügen. Er könne auf Grund seiner Erfahrungen constatiren, dass die doppelten Drahtzüge billiger seien als die einfachen und habe niemals das bestätigt gefunden, was der Vorredner behauptet habe. Einfache Drahtzüge ohne Compensation zeigten keine günstigeren Resultate.

Herr Commissionsrath Glaser schliesst sich im Allgemeinen den Ausführungen des Vorredners an. Speciell bemerkt derselbe, dass er die von Herrn Weidtman aufgestellte Behauptung, dass einfache Drahtzüge leichter functioniren als doppelte, niemals bestätigt gefunden habe. Die Französische Nordbahn habe einen grossen Theil ihrer Signale und die Orléansbahn fast ihr ganzes Netz mit zweidrähtigen Transmissionen ausgestattet, keine dieser Transmissionen sei mit Compensationsmitteln versehen.

Herr Oberingenieur Frischen bemerkt hierauf, dass sich seine Mittheilungen nur auf Deutschland bezogen hätten.

Sodann hält derselbe einen Vortrag über weitere Ausbildung der Bahnhofseinfahrts- und Weichensignale.

Die Signalordnung für die Eisenbahnen Deutschlands bestimmt, da wo es für nothwendig erachtet wird die Ablenkung der Züge vom durchgehenden Geleise durch Signale am optischen Telegraphen kenntlich zu machen, — dass der Locomotivführer nur davon in Kenntniss gesetzt wird, dass überhaupt eine Ablenkung stattfindet, aber nicht, dass auch der Ort, wohin die Ablenkung erfolgt, kenntlich gemacht werde. Sei auch dies als ausreichend anzusehen, so erscheine ihm das Letztere auch wünschenswerth und er habe daher Studien gemacht, wie das zu ermöglichen sei. Der Vortragende erläutert hierauf das Modell eines von ihm nach dieser Richtung construirten Einfahrtstelegraphen, welcher ausser dem das Einfahrtssignal anzeigenden Arm und der für dieses bestimmten Laterne auch für die verschiedenen Ablenkungen noch verschiedene nach rechts und links ausschlagende kleinere Arme mit je 2 Laternen trägt, welche je nach ihrer Stellung rechts oder links vom Maste verschieden gefärbtes Licht geben. Wenn auch der Vortragende die Schwierigkeit anerkennt, für die Nachtsignale leicht erkennbare Farben zu erhalten, weil rothes Licht für Fahrtsignale ausgeschlossen ist, so glaubt er doch durch verschiedene Versuche dahin gelangt zu sein, dass er ein blaues und grünes Licht geben könne, welche selbst in dem Falle, dass jedes für sich allein gesehen würde, leicht zu unterscheiden seien.

Die Signale könnten nun so gegeben werden, dass durch einen Zug bei Tage sowohl der das Einfahrtssignal gebende Arm in die richtige Stellung gebracht werde, als auch, je nachdem die Ablenkung rechts oder links in ein beliebiges Geleise erfolgen solle, durch die Stellung der unteren Arme rechts oder links von dem Maste und durch die Zahl derselben nicht nur die Richtung, in welcher das zu befahrende Geleise liege, sondern auch das Geleise genau bezeichnet wird, wohin die Ablenkung erfolgen solle. Bei Nacht erscheine eine der Richtung der Ablenkung und der Nummer des Geleises, in welches die Ablenkung erfolgen soll, entsprechende Anzahl unter einander stehender blau oder grün gefärbter Lichter.

Auch für die halbe und ganze Englische Weiche hat der Vortragende Signale construirt, welche den für die Fahrt freien Weg markiren. Diese Signale bestehen in beweglichen Pfeilen, welche vor einer quadratischen Milchglasscheibe angebracht sind und so gestellt werden können, dass sie entweder mit einer oder beiden Diagonalen des Quadrats zusammenfallen oder einen Winkel bilden, dessen Spitze im Mittelpunkt der Scheibe liegt und dessen Oeffnung nach rechts oder links zeigt. Die erste Stellung giebt an, dass die sich kreuzenden Geleise, die zweite, welches von den beiden krummen Geleisen befahren werden kann, wenn man eine ganze, oder ob die sich kreuzenden geraden Geleise oder die Weiche befahren werden kann, wenn man eine halbe Englische Weiche vor sich hat.

In der sich an diesen Vortrag knüpfenden Discussion, an welcher sich hauptsächlich die Herren Geh. Oberregierungsrath Kinel und Generaldirector Weidtman betheiligen, erkennt der erstere die Bemühungen des Herrn Frischen auf weitere Entwickelung des Signalwesens an, macht jedoch zugleich darauf aufmerksam, dass die vorgeschlagenen Signale den Ergänzungen zur Signalordnung, nach welchen ausschliesslich die Stellung der Eingangsweiche zum Bahnhofe, nicht die verschiedenen Wege im Bahnhofe durch die Einfahrtssignale gekennzeichnet würden, nicht entsprächen. Man sollte jedoch die Signalvorrichtungen so einfach als möglich construiren und es sei nicht recht einzusehen, warum zwei oder mehrere Signalflügel zum Geben eines Signalzeichens verwendet werden sollten, wenn zu diesem Zweck ein Signalflügel genüge.

Herr Weidtman bemerkt, dass er früher viel von den Locomotivführern verlangt habe, auch geglaubt, dass denselben möglichst genaue Kenntniss von der Stellung der Weichen zu geben sei. Er sei jedoch später davon zurückgekommen, allerdings unter der Bedingung, dass die Signale und Weichen unter steter Controle des Bahnhofsinspectors ständen. Er warnt vor einer Complication der Signale und hält dieselbe für sehr bedenklich, da dem Locomotivführer nicht zuzumuthen sei, seine Aufmerksamkeit ausser auf die Locomotive auch noch auf complicirte Signale zu richten. Für denselben sei genügend zu wissen, ob er einfahren dürfe oder halten müsse.

Herr Frischen erwidert, dass er zwar auch die Einfachheit der Signale anstrebe, es aber dennoch für wünschenswerth halte, das Signal so einzurichten, dass es ganz bestimmt den Weg angiebt, der für die Fahrt frei ist. Bei dem heutigen Stande der Technik sei es möglich, derartige Signale zu geben und man müsse sie deshalb nicht von der Hand weisen.

Sodann spricht Herr Betriebsdirector Bessert-Nettelbeck über Bemerkungen über Betriebssicherheit.

Wenn auch durch die statistischen Erhebungen constatirt sei, dass die Sicherheit auf den Deutschen Bahnen sehr erheblich zugenommen habe und dass man jetzt in Deutschland weit sicherer, mindestens aber eben so sicher fahre als in Frankreich und England, so sei doch die Anzahl der Tödtungen und Verletzungen noch so bedeutend, dass es geboten erscheine, sich nach Mitteln zur Verhütung von Unglücksfällen umzusehen. Redner will die vielen Verbesserungen, welche auf technischem Gebiete erreicht worden sind, ausser Acht lassen und nur seine Erfahrungen bezüglich einiger Specialien des Betriebsdienstes zur Sprache bringen. Er rechnet hierher:

1. die Behandlung der kleineren Betriebsstörungen,
2. die Stellung der Maschinisten im Betriebe,
3. die Handhabung der Disciplin.

Ad 1. spricht sich der Redner gegen langathmige schriftliche Vernehmungen aus und empfiehlt den Betriebsinspectoren das persönliche Eindringen in die Ursachen des Unfalles, Recherchen an Ort und Stelle.

Ad 2. Was die Stellung der Maschinisten anbelange, so glaube er dieselben noch verantwortlicher machen zu müssen, als sie seien. Entschieden falsch sei die Parole: „frei Geleise", welcher die „Zeitschrift für Locomotivführer" das Wort rede. Er glaube, dass man im Betriebe die hervorragendste Mitwirkung der Maschinisten für die Betriebssicherheit auch in der Beobachtung der Signale nicht entbehren könne.

Ad 3. Bezüglich des dritten Punktes schliesst Redner sich Herrn M. M. v. Weber an, welcher das grundsätzliche Misstrauen, die principielle Controle aller Controlen das Grab der Disciplin nennt. Er glaubt, dass die Dienstanweisungen sich wesentlich vereinfachen würden, wenn das „Können" beim Untergebenen und das „Vertrauen" in die Ausführung des Befohlenen beim Vorgesetzten zur Grundlage genommen würden. Die Bestrafungen für klare Diestvergehen müssten hart, hingegen die Beurtheilung der geringen Unterlassungen bei den kleinen, täglich vorkommenden Unfällen und Unregelmässigkeiten mild seien. Nur müsse man hierin nicht zu weit gehen.

Zu diesem Vortrage bemerkt Herr Kinel, dass die statistischen Erhebungen, welche die Betriebssicherheit in Deutschland grösser erscheinen liessen als in England, lediglich das Verhältniss zwischen beförderten und beschädigten Reisenden feststellen, dagegen auf die Zahl der beförderten Züge innerhalb einer gewissen Zeit und eines gewissen Bezirkes keine Rücksicht nähmen. Würden die letzteren Verhältnisse als Grundlage der Vergleisung angenommen, so würde auch das Endergebniss ein anderes und für Deutschland weniger günstiges sein. Hinsichtlich des zweiten Punktes, den Herr Bessert-Nettelbeck zur Sprache gebracht habe, glaube er, dass leider die Controle bei uns mangelhaft sei. Die Untersuchungen bei Unglücksfällen würden schematisch geführt, auf das Urtheil der Sachverständigen zu wenig gegeben und der Richter entscheide schliesslich ohne Rückwirkung von Sachverständigungen.

Herr Fabrikbesitzer Rütgers wird durch übliche Abstimmung als einheimisches ordentliches Mitglied aufgenommen.

Statistik der Italienischen Eisenbahnen für das Jahr 1879.

Aus dem offiziellen Geschäftsberichte über Bau und Betrieb der Italienischen Eisenbahnen im Jahre 1879 entnehmen wir dem „Mon. d. Str. F." die nachstehenden wichtigsten Notizen.

Die Länge der im Betrieb befindlichen Strecken betrug:

Eisenbahnen	Absolute Länge am 31. December 1879	Mittlere Betriebslänge in 1879
	Kilometer	
Oberitalienische	3 564,685	3 573,948
Römische	1 672,772	1 666,987
Süd-	1 441,377	1 441,377
Calabro-Sicilische	1 151,653	1 147,940
Sardinische	228,848	228,848
Verschiedene Privat-	281,068	241,751
zusammen	8 340,403	8 300,851
Ab die gemeinschaftlichen Strecken	110,607	—
Bleibt wirkliche Länge des Italienischen Eisenbahnnetzes	8 229,796	—

Locomotiven und Wagen waren am 31. December 1879 vorhanden und im Bau:

Eisenbahnen	Locomotiven	Personenwagen	Güterwagen
Oberitalienische	776	2 216	14 900
Römische	256	910	3 741
Süd	226	653	3 257
Calabrisch-Sicilische	128	480	1 599
Sardinische	16	94	310
Verschiedene Linien	40	191	286
zusammen	1 442	4 544	24 093

Das gesammte Baucapital beträgt . . . . . 2 292 486 200 Lire,
hierzu tritt noch das Capital für die Beschaffung der Betriebsmittel (Locomotiven und Wagen) mit . . . . 226 446 900 „
so dass also das gesammte Anlagecapital der Italienischen Eisenbahnen sich ergiebt zu . 2 518 933 100 Lire.
Die durchschnittlichen Baukosten pro Kilometer betrugen hiernach . . . . 280 976 Lire,
hierzu die Kosten der Betriebsmittel pro Kilometer 27 754 „
also durchschnittliches Anlagecapital pro Kilometer Bahnlänge . . . . 308 730 Lire.

Die Einnahmen betrugen:

	1879 Lire	1878 Lire	Differenz Lire
aus dem Personenverkehr	70 025 586,51	69 111 848,88	913 737,63
„ „ Eilgutverkehr	19 096 489,83	18 788 738,44	307 751,39
„ „ Frachtgutverkehr	72 627 642,63	64 978 241,70	7 649 400,93
„ verschiedenen Einnahmen	2 922 621,67	1 945 396,83	977 224,84
Im Ganzen	146 672 340,64	154 824 225,85	9 848 114,79

Die kilometrische Gesammteinnahme betrug im Jahre 1879 19 866,36 Lire gegen 18 936,42 Lire in 1878. Die Einnahme für den Zugkilometer berechnet sich für 1879 auf 4,97 Lire gegen 4,85 Lire in 1878.

Die gesammte Betriebs-Ausgaben beliefen sich in 1879 auf 101 088 901,59 Lire gegen 102 193 271,70 Lire in 1878.

Die Ausgabe pro Kilometer Bahnlänge betrug in 1879: 12 195,54 Lire gegen 12 499,17 Lire in 1878. Ebenso für den Zugkilometer in 1879 3,05 Lire gegen 3,19 Lire in 1878.

Unfälle ereigneten sich in 1879: 400 Entgleisungen und 256 Zusammenstösse (gegen resp. 407 und 237 in 1878); getödtet wurden in 1879 142 und verwundet 658 Personen (gegen resp. 144 und 481 in 1878). Der Tod erfolgte in 29 Fällen in Folge von Betriebsunfällen (21 Eisenbahnbeamte und 8 andere Personen, darunter kein Reisender); in 66 Fällen war eigene Unvorsichtigkeit die Todesursache (24 Beamte, 6 Reisende, 36 andere Personen); in 47 Fällen Selbstmord (4 Beamte, 43 andere Personen). Verwundet wurden 439 Personen in Folge von Betriebsereignissen (402 Beamte, 24 Reisende, 13 sonstige Personen), 211 durch eigene Unvorsichtigkeit (131 Beamte, 39 Reisende, 41 andere Personen), 8 durch Selbstmordversuch (3 Reisende, 5 andere Personen).

Mit den Zügen für die Indische Post wurden befördert:

Auf der Einsenbahnroute		Zahl der Touren	Zahl der Reisenden	Zahl der Gepäckstücke	Poststücke Englische	Poststücke Französische	Poststücke Holländische	Poststücke Zusammen
von Bologna nach Brindisi	1879	52	809	1 358	11 990	1 307	420	13 717
	1878	52	543	840	11 669	1 136	373	13 178
von Brindisi nach Bologna	1879	51	844	1 241	4 426	591	114	5 131
	1878	53	766	1 200	4 352	626	120	5 098

Der Stand der sehr rasch fortschreitenden Entwickelung der Tramwaybahnen ergiebt sich aus nachstehender Tabelle:

Tramwaybahnen	Tramways mit Pferde-Betrieb	Tramways mit Dampf-Betrieb	zusammen
	Kilometer		
Im Betrieb	113,24	809,88	923,12
Im Bau	10,00	160,50	170,50
Die Concession ist gefordert für	29,60	1 157,15	1 186,75
Zusammen	152,84	2 127,53	2 280,37

Aus dem Deutschen Reich.

Berlin, 28. März. (Politische Wochenschau. Das Secundärbahnwesen. Vorschriften für die gegenseitige Wagenbenutzung. Der Eisenbahnbeirath der Königl. Direction zu Berlin. Rumänisch-Deutsche Eisenbahnconferenz. Neue Schnellzugsverbindung Berlin-Holland. Februareinnahmen. Eisenbahnunfälle im Januar. Geschäftsbericht der grossen Berliner Pferdebahngesellschaft.)

In voriger Woche hat der Deutsche Reichstag die Etatsberathung beendigt. Als ein besonders wichtiges parlamentarisches Ereigniss ist die Entscheidung zu registriren, welche bezüglich eines staatsrechtlichen Conflictes, der sich in der Budgetcommission erhoben hatte, getroffen worden. Es handelte sich dabei um die Frage, ob die Kosten, welche durch den Zollanschluss von Altona entstehen würden, einer Bewilligung des Reichstages bedürfen oder nicht. Seitens der Regierung wurde die Ansicht vertreten, dass die Bewilligung dieser Kosten nicht von einem Votum des Reichstages abhängig zu machen wäre, die Majorität der Budgetcommission brachte dagegen eine Resolution ein, wonach „die zur etwaigen Durchführung des Zollanschlusses erforderlichen Kosten, soweit solche nicht von den betheiligten Einzelstaaten zu decken sind, der Genehmigung des Reichstages bedürfen." Diese Resolution wurde vom Reichstag mit 183 gegen 45 Stimmen angenommen. Hervorragenden Antheil daran hatte der Abgeordnete Hänel, indem er aus den Acten des Bundesraths den Nachweis führte, dass dieser in einer speziellen Entscheidung vom Jahre 1876 Stellung zu der Frage genommen habe und zwar im Sinne der Resolution. Allem Anschein nach wird die Reichsregierung den Streit nicht fortsetzen; der Bundesrath hat einstweilen die vom Reichstag angenommene Resolution den Ausschüssen zur Berichterstattung überwiesen und wird wohl auch nichts dagegen haben, wenn die ganze Angelegenheit bald der Vergessenheit anheimfällt. Die Kosten für den Zollanschluss von Altona werden seiner Zeit auf den Etat gesetzt werden. — Die kirchenpolitische Frage ist in der vorigen Woche einen wesentlichen Schritt vorwärts geführt worden. Es wurde amtlich bestätigt, dass die Verhandlungen der Regierung mit den Domkapiteln zu Paderborn und Osnabrück zur staatlichen Anerkennung der Bisthumsverweser geführt haben. Offiziös wird versichert, dass die Persönlichkeiten der beiden gewählten Bisthumsverweser nach ihrem ganzen Vorleben die Bürgschaft dafür bieten, dass sie das bischöfliche Amt in einem versöhnlichen Sinne führen werden, aber damit wird die Frage nach den Garantien nur sehr unvollkommen beantwortet, denn von bestimmten Zusicherungen oder bindenden Erklärungen bezüglich der Anzeigepflicht ist nicht die Rede. — Die neuen Steuervorlagen, betreffend die Brau-, Wehr- und Stempelsteuer, welche heute zur Berathung standen, an welcher sich auch Fürst Bismarck betheiligte, waren in voriger Woche dem Reichstag zugegangen, auch der Gesetzentwurf wegen Bestrafung der Trunkenheit ist eingebracht worden. — Die Verhandlungen der Deutsch-Oesterreichischen Commissarien wegen eines Handelsvertrages sind mit grossem Eifer geführt worden. Ob dieselben jedoch Aussicht auf Erfolg haben, wird sich erst in einigen Tagen feststellen lassen. Bis jetzt ist man beiderseits voller Hoffnung, nämlich auf die Nachgiebigkeit des Partners. Verschiedene Detailfragen haben übrigens die Entsendung weiterer Oesterreichischer Delegirter nothwendig gemacht.

Das Secundärbahnwesen ist Gegenstand eines Ministerialrescripts, welches dadurch, dass dem Secundärbahnbau darin die Landstrasse unter gewissen Bedingungen zur Benutzung als Bahnkörper eingeräumt wird, auf diesem Gebiete eine neue Epoche zu inauguriren geeignet sein könnte. Das Rescript enthält nämlich die Grundsätze, welche bei Aufstellung und Prüfung von Projecten für Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung, für welche die Mitbenutzung von Chausseen oder andern ähnlichen öffentlichen Wegen in Aussicht genommen ist, bezüglich der Beurtheilung der allgemeinen Bedingungen für die Zulässigkeit dieser Mitbenutzung, sowie bezüglich der Bemessung der im Falle der Mitbenutzung für das Landfuhrwerk freizuhaltenden Wegebreiten zu beachten sind. Die Mitbenutzung eines öffentlichen Weges zur Anlage einer Eisenbahn untergeordneter Bedeutung in der Weise, dass der Bahnkörper von dem für die Benutzung durch das gewöhnliche Fuhrwerk übrig bleibenden Theile des Weges durch Einfriedigung, Gräben, Baumreihen oder in sonstiger Weise nicht vollständig getrennt ist, darf danach, bis hierüber weitere Erfahrungen vorliegen, in der Regel nur dann zugelassen werden, wenn die für die Eisenbahnzüge in Aussicht genommene Maximalgeschwindigkeit 20 km die Stunde nicht übersteigt. Ob und in welchem Masse eine Beschränkung dieser Maximalgeschwindigkeit bei dem Durchfahren von Ortschaften oder für einzelne sonstige besonders frequente Wegestrecken vorzuschreiben ist, muss der Erwägung und Festsetzung für jeden einzelnen speciellen Fall überlassen bleiben. Das Eisenbahngeleise ist in der Regel derartig anzuordnen, dass der für den Verkehr des Landfuhrwerks verbleibende Wegetheil auf einer Seite der Eisenbahn liegt. Bei der Bemessung der Breite dieses Wegetheils wird es nur in Ausnahmefällen erforderlich sein, auf eine solche Breite der Fahrstrasse Bedacht zu nehmen, dass der Eisenbahnzug und zwei Landfuhrwerke gleichzeitig auf derselben Strecke an einander vorbeifahren können. Es wird daher genügen, dass eine Breite von vier Metern für den Verkehr des Landfuhrwerks völlig frei bleibt. Ist aber der von dem Bahngeleis in Anspruch genommene Raum für Landfuhrwerk nicht benutzbar, so würden ungefähr 6 Meter erforderlich sein. Bei Führung einer Bahn durch Ortschaften erscheint es zweckmässig, das Geleise, wenn irgend thunlich, in der Mitte der Strasse zu legen. Sofern, was in der Regel der Fall sein wird, der Raum zwischen und neben den Schienen so beschaffen ist, dass er für Landfuhrwerk benutzbar bleibt, sind die Breiten in der Weise zu bemessen, dass auf jeder Seite eines das Geleise passirenden Zuges Platz für mindestens einen Wagen von grösster vorkommender Ladebreite vorhanden ist. Die ganze Breite der Strasse würde danach ca. 11,2 m betragen müssen. Ist diese Breite nicht vorhanden, so ist das Ge-

leise auf einer Seite der Strasse anzuordnen. Die dann erforderliche Minimalbreite der Strasse von ca. 7,7 m wird aber in der Regel nur für einzelne kurze Strecken, welche durch vorspringende Gebäude, Zäune u. s. w. besonders eingeschränkt sind, als zulässig zu erachten sein.

Die „Vorschriften für die gegenseitige Wagenbenutzung der Staats- und unter Staatsverwaltung stehenden Eisenbahnen", welche am 1. April an Stelle der „Vorläufigen Bestimmungen" vom 7. April v. J. in Geltung treten, hat der Herr Arbeitsminister den Königlichen Eisenbahndirectionen zugehen lassen. Im Allgemeinen ist den Verwaltungen die Möglichkeit belassen, die Wagenvertheilung innerhalb des einzelnen Verwaltungsbezirks durch die bisherigen Dispositionsstellen, welchen die übereinstimmende Bezeichnung „Wagenbureau" beigelegt ist und in deren bisheriger Stellung sich im Uebrigen nichts ändert, in der seither gehandhabten Weise einstweilen fortzuführen. Dagegen hat eine grössere Centralisirung der Wagenvertheilung innerhalb des Gebiets der vom Staat verwalteten Bahnen nicht länger hinausgeschoben werden können. Der Minister spricht in dem Begleitschreiben das Vertrauen aus, dass die Königlichen Directionen und die nachgeordneten Dienststellen mit Eifer bemüht sein werden, die Wirksamkeit des Centralwagenbureaus durch prompte, genaue und zuverlässige Meldungen, wie durch die schleunigste und bereitwilligste Ausführung der von dem Bureau getroffenen Dispositionen nach Kräften zu unterstützen.

Der Eisenbahnbeirath der Königlichen Direction zu Berlin soll im nächsten Monat zusammentreten. Am 4. April wird hierselbst die betreffende Conferenz der Königlichen Direction mit Vertretern der wirthschaftlichen Körperschaften stattfinden, auf deren Tagesordnung u. A. folgende Gegenstände von allgemeinerem Interesse stehen. Die Pommersche öconomische Gesellschaft zu Saleske beantragt: Die Königliche Eisenbahndirection wolle a) die Einführung einer zweiten ermässigten Stückgutclasse und b) die Ermässigung der Frachtsätze der Specialtarife bei Aufgabe von wenigstens 5 000 kg oder bei Frachtzahlung für wenigstens 5 000 kg für den Wagen und Frachtbrief baldmöglichst allgemein veranlassen. Der Verein Deutscher Eisengiessereien zu Osnabrück beantragt, dass die Sätze des Wagenladungstarifs für nicht sperrige Güter auch dann für das aufgegebene Gewicht Anwendung zu finden haben, wenn die Beladung der räumlich vollkommen ausgenutzten bedeckten Güterwagen das Gewicht von 200 Centner nicht erreicht. Endlich geht ein Antrag der Handelskammer zu Hirschberg dahin, die Königliche Eisenbahndirection wolle bewirken, dass von den Eisenbahngüterkassen in Orten unter 80 000 Einwohnern ausser den Noten der Deutschen Reichsbank auch die Noten derjenigen Banken, welche sich dem Reichsbankgesetz unterworfen haben, als Zahlungsmittel angenommen werden.

Die Generalconferenz aller an den Rumänisch-Deutsch-Niederländisch-Belgisch-Schweizerischen Verkehren betheiligten Verwaltungen soll dem Vernehmen nach morgen hier stattfinden. Nebst der von der Oesterreichischen Staatsbahn angeregten Regulirung des Rumänisch-Deutschen Verkehrs soll insbesondere über den Anspruch der Rumänischen Staatsbahnen auf Mitbedienung des bisher ausschliesslich via Suczawa-Krakau geleiteten Verkehres von den Rumänischen Stationen der Lemberg-Czernowitzer Bahn durch die Predealer und Vercierovaer Route entschieden werden. Selbstverständlich werden diesfalls die Oesterreichische und Ungarische Staatsbahn vereint mit der Rumänischen Bahn gegen die Lemberg-Czernowitzer, Karl-Ludwig- und Nordbahn Stellung nehmen.

Eine neue Schnellzugsverbindung zwischen Berlin-Hannover-Hamburg-Bremen und den Holländischen Häfen tritt am 15. Mai in Kraft. Die Brabant-Norddeutsche Eisenbahn (Wesel-Goch-Boxtel) legt nämlich einen Expresszug ein, welcher Reisende, die Vormittags Berlin, Mittags Hannover verlassen, Abends bis Rotterdam und Vlissingen bringt. Der uns vorliegende Entwurf zeigt die Abfahrt eines Anschlussschnellzuges 8,10 Vormittags von Berlin, 12,34 von Hannover an (wahrscheinlich der jetzt 9 Uhr von Berlin abgehende Schnellzug, der dann um 50 Minuten früher fahren würde). Die Route Hannover-Minden-Dortmund-Oberhausen befahrend, zweigt der neue Zug an letztgenanntem Orte von der Berlin-Kölner Linie ab und geht auf der alten Oberhausen-Emmericher Strecke bis Wesel weiter. In Wesel tritt er auf die Nordbrabant-Deutsche Bahn über und geht, nur in Goch und Gennep (wo Zollrevision stattfindet) haltend, nach Boxtel, wo er um 7,31 Abends eintrifft. Der Vlissinger Expresszug geht von Boxtel 7,36 weiter und trifft noch vor Abfahrt der Steamer 10,10 in Vlissingen ein, so dass die Reisenden bereits am andern Morgen 8,15 in London sind. Ferner bietet sich in Boxtel noch Anschluss nach Rotterdam, Ankunft in genannter Stadt 11,15 Abends. Unter den Rheinischen Städten profitiren Düsseldorf, Elberfeld und Köln von der neuen Einrichtung; von Köln geht der in Oberhausen anschliessende Schnellzug 3,30 Nachmittags, von Düsseldorf 4,21 ab; Reisende, die 2,52 ab Elberfeld fahren, erreichen also den Zug noch in Düsseldorf. In umgekehrter Richtung wird eine gleich günstige Verbindung hergestellt. Das Abends 8,35 von London abgehende Schiff übergiebt seine Passagiere einem Schnellzug, der sie 12,23 Mittags in Wesel, 1,45 in Düsseldorf, 2,35 in Köln, 5,58 Nachmittags in Hannover, 11,15 Abends in Berlin abgiebt. Es steht wohl zu erwarten, dass die Deutschen Parallelbahnen durch neue Schnellzüge der Nordbrabant-Deutschen Eisenbahn Concurrenz machen werden.

Die Uebersicht der **Betriebsergebnisse Deutscher Eisenbahnen** für den Monat **Februar d. Js.**, welche das Reichseisenbahnamt im „Staatsanzeiger" publicirt, ergiebt für die 82 Bahnen, welche auch schon im entsprechenden Monate des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, nachstehende — theilweise auf provisorischen Ermittelungen beruhende — Daten: die Einnahme aus allen Verkehrszweigen war im Februar d. J. im Ganzen bei 31 Bahnen = 37,81 pCt. der Gesammtzahl höher und bei 51 Bahnen = 62,19 pCt. der Gesammtzahl geringer, als in demselben Monate des Vorjahres, und auf das Kilometer bei 26 Bahnen = 31,71 pCt. der Gesammtzahl höher, und bei 56 Bahnen = 68,29 pCt. der Gesammtzahl (darunter 13 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) geringer, als in demselben Monat des Vorjahres. Die Einnahme aus allen Verkehrszweigen war vom 1. Januar bis Ende Februar d. J. im Ganzen bei 24 Bahnen = 29,27 pCt. der Gesammtzahl höher und bei 58 Bahnen = 70,73 pCt. der Gesammtzahl geringer, als in demselben Zeitraum des Vorjahres, und auf das Kilometer bei 20 Bahnen = 24,39 pCt. der Gesammtzahl höher und bei 62 Bahnen = 75,61 pCt. der Gesammtzahl (darunter 15 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) geringer, als in demselben Zeitraum des Vorjahres. Bei den unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen, ausschliesslich der vom Staate für eigene Rechnung verwalteten, betrug Ende Februar d. J. das gesammte concessionirte Anlagecapital 1 212 606 500 *M.* (409 350 900 *M.* Stammactien, 45 450 000 *M.* Prioritätsstammactien und 757 805 600 *M.* Prioritätsobligationen) und die Länge derjenigen Strecken, für welche das Capital bestimmt ist, 4 091,70 km, so dass auf je 1 km 296 357 *M.* entfallen. Bei den unter Privatverwaltung stehenden Privatbahnen betrug Ende Februar d. J. das gesammte concessionirte Anlagecapital 1 403 501 657 *M.* (556 319 950 *M.* Stammactien, 216 876 900 *M.* Prioritätsstammactien und 630 304 807 *M.* Prioritätsobligationen) und die Länge derjenigen Strecken, für welche dieses Capital bestimmt ist, 6 943,11 km, so dass auf je 1 km 202 143 *M.* entfallen.

Unfälle im Januar waren auf Deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns (mit Ausschluss der Werkstätten) — im Ganzen zu verzeichnen: 27 Entgleisungen und 6 Zusammenstösse auf freier Bahn, 26 Entgleisungen und 41 Zusammenstösse in Stationen und 173 sonstige Unfälle (Ueberfahren von Fuhrwerken, Feuer im Zuge, Kesselexplosionen und andere Betriebsereignisse, wobei Personen getödtet oder verletzt worden sind). Bei diesen Unfällen sind im Ganzen, und zwar grösstentheils durch eigenes Verschulden, 189 Personen verunglückt, sowie 103 Eisenbahnfahrzeuge erheblich und 198 unerheblich beschädigt. Es wurden von den 11 515 482 überhaupt beförderten Reisenden — getödtet, 1 verletzt und zwar im Verwaltungsbezirke der Königlichen Direction der Rheinischen Eisenbahn; von Bahnbeamten und Arbeitern im Dienst beim eigentlichen Eisenbahnbetriebe 31 getödtet und 83 verletzt und bei Nebenbeschäftigungen 1 getödtet, 39 verletzt; von Post-, Steuer- etc. Beamten 1 getödtet und 3 verletzt; von fremden Personen (einschliesslich der nicht im Dienst befindlichen Bahnbeamten und Arbeiter) 17 getödtet und 5 verletzt, sowie bei Selbstmordversuchen 7 Personen getödtet und 1 verletzt. Von den sämmtlichen Verunglückungen — mit Ausschluss der Selbstmorde — entfallen auf: A. Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen (bei zusammen 22 374 km Betriebslänge und 489 499 615 geförderten Achskm) 163 Fälle, darunter die grösste Anzahl auf die Bahnstrecken im Verwaltungsbezirke der Königlichen Direction der Köln-Mindener Eisenbahn (26), der Bergisch-Märkischen Eisenbahn (22) und der Oberschlesischen Eisenbahn (19), verhältnissmässig, d. h. unter Berücksichtigung der geförderten Achskilometer und der im Betriebe gewesenen Längen sind jedoch auf die Bahnstrecken im Verwaltungsbezirke der Königlichen Direction der Köln-Mindener Eisenbahn, der Bergisch-Märkischen Eisenbahn und der Rheinischen Eisenbahn die meisten Verunglückungen vorgekommen. B. Grössere Privatbahnen — mit je über 150 km Betriebslänge — (bei zusammen 5 856 km Betriebslänge und 86 137 234 geförderten Achskm) 18 Fälle, darunter die grösste Anzahl auf die Berlin-Hamburger Eisenbahn, die Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn und die Rechte Oderufereisenbahn (je 3 Fälle); verhältnissmässig sind jedoch auf der Rechte Oderufereisenbahn, der Mecklenburgischen Friedrich Franzeisenbahn und der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn die meisten Verunglückungen vorgekommen. C. Kleinere Privatbahnen — mit je unter 150 km Betriebslänge — (bei zusammen 1 048 km Betriebslänge und 6 155 791 geförderten Achskm) sind Unfälle nicht zu verzeichnen gewesen.

Dem Geschäftsbericht der Grossen Berliner Pferdebahn-Gesellschaft pro 1880 entnehmen wir Folgendes: Die Ergebnisse des Betriebes können im Allgemeinen als recht zufriedenstellend angesehen werden. Auf dem Bahnnetz wurden 45 620 000 Personen gegen 34 600 000 im Jahre 1879 befördert und es ward damit eine Steigerung des Verkehrs um etwa 11 Millionen oder 31,8 pCt. erzielt.

Dabei kommt in Betracht, dass die durch die Leipzigerstrasse geführten Verkehrslinien nur 54 Tage im Betriebe standen. Die Einnahme aus dem Personenverkehr ist um 29,6 pCt. gewachsen und betrug 5 875 086,69 *M.* gegen 4 530 372,53 *M.* in 1879. Mit Ausnahme nur dreier Linien ist eine Vermehrung der Frequenz und Einnahme auf allen Linien zu verzeichnen; eine weitere Steigerung wird auf den meisten auch schon im laufenden Jahre wahrgenommen. Mit Einschluss der Extraordinarien stellen sich die Einnahmen im Ganzen auf 5 911 951,85 *M.*, die gesammten Betriebsausgaben dagegen auf 3 218 330,63 *M.*, die Bruttoüberschüsse somit auf 2 693 621,22 *M.* Der Ausgabenprocentsatz hat sich gegen das Vorjahr um 0,5 pCt. erhöht und betrug für das Jahr 1880 54,4 pCt. Diese geringe Steigerung ist den Futterpreisen zuzuschreiben. Dem Ueberschusse von 2 693 621 *M.* treten hinzu die Zinsen und der Coursgewinn aus dem Cautionsconto mit 29 673 *M.* und der Vortrag aus dem Jahre 1879 mit 6 421 *M.*, zusammen 2 729 715 *M.* Von diesem Betrage sind in Abzug zu bringen: die Hypotheken- und die Zinsen des Obligationen-Capitals mit zusammen 257 500 *M.*, ferner die Abschreibungen mit 801 098 *M.*, die Abgabe- und die Pflasterrente an die Stadt mit 399 982 *M.* und endlich der statutenmässige Beitrag zum Reservefonds mit 63 236 *M.*, insgesammt 1 521 816 *M.*, so dass zur Vertheilung übrig bleiben 1 207 899 *M.* Aus diesem Betrage sind zur Berichtigung einer Dividende von 9 pCt. 1 080 000 *M.*, zur Bezahlung der Tantième an den Aufsichtsrath, die Direction und deren Beamten 126 471 *M.* entnommen, 1 428 *M.* aber dem neuen Rechnungsjahre vorgeschrieben worden.

Italien.

Eisenbahntarife. In dem vom Minister Magliani dem Senate vorgelegten Berichte über das Gesetz, betreffend die Abschaffung des Zwangscourses, ist bezüglich der Einwirkung der eventuellen Beseitigung des Zwangscourses auf die Eisenbahntarife gesagt: „Es liegt nicht in unserer Absicht, uns zu einer allgemeinen Herabsetzung der Tarife zu verpflichten, da wir einerseits nicht in der Lage sind, eine solche Reduction allen Eisenbahnnetzen aufzuerlegen, andererseits aber dem Staate dadurch bedeutende und nicht immer gerechtfertigte Einbussen verursacht würden. Da indessen die wirthschaftlichen Verhältnisse der Eisenbahnen sich durch die Abschaffung des Zwangscourses günstiger gestalten, so ist es billig, dass wenigstens ein Theil des entstehenden Gewinnes zu entsprechenden Tarifreformen verwendet werde. Wir wünschen, dass das zu bringende Opfer von Nutzen für die Landwirthschaft und die Industrie sei; auch darf nicht vergessen werden, dass gleichzeitig mit der Herabsetzung der Tarife eine entsprechende Vermehrung des Betriebsmaterials und sonstige technische Vervollkommnungen der Eisenbahnen zur Ausführung kommen müssen. Es soll daher zunächst durch sorgfältige Prüfung festgestellt werden, welchen Rohproducten, Arbeitswerkzeugen, Lebensmitteln und Industrieerzeugnissen die Tarifvergünstigungen zukommen sollen; dann aber ist auch für die technische Vervollkommnung unserer Eisenbahnen viel Geld und auch viel Zeit nöthig, letztere namentlich, wenn wir wollen, dass das erforderliche Material im Lande gefertigt werden soll. Das Parlament wird bei der Berathung des Gesetzentwurfs, betreffend Ergänzungsbauten und Beschaffungen für die Oberitalienischen Eisenbahnen, uns sagen, welches System wir für die Reform der Tarife in Anwendung bringen sollen".

Eröffnung neuer Dampftramways. Am 13. März cr. wurde die neue Dampftramwaylinie von Florenz nach Signa in festlicher Weise eröffnet. Diese Bahn wurde von einer Belgischen Gesellschaft, der „Società dei tramways florentine" gebaut und wird auch von derselben Gesellschaft betrieben. Die Maschinen sind aus den Werkstätten von Henschel & Sohn in Cassel hervorgegangen. — Mailänder Journalen zufolge wird bis zum Ende dieses Monats voraussichtlich auch die Dampftramwaylinie Mailand-Gallarate in ihrer ganzen Ausdehnung dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Lieferung von Locomotiven. Die Verwaltung der Oberitalienischen Eisenbahnen hat nach einer am 7. März cr. stattgehabten Submission die nachstehenden Lieferungen vergeben: 5 Locomotiven mit 8 gekuppelten Rädern an die Firma Maffei in München zum Preise von 1,15 Frcs. pro Kilogramm der Maschinen und von 0,74 Frcs. pro Kilogramm der Tender. Ferner 5 Locomotiven mit 4 gekuppelten Rädern an die Hannoversche Maschinenbaugesellschaft in Linden zum Preise von 1,22 Frcs. pro Kilogramm der Maschinen und 0,74 Frcs. pro Kilogramm der Tender.

Attentate gegen die Betriebssicherheit auf den Oberitalienischen Eisenbahnen. Im IV. Quartale des letzten Jahres sind zusammen 18 Vergehen gegen die Betriebssicherheit auf den Oberitalienischen Bahnen constatirt worden. Die Attentate bestanden grösstentheils darin, dass Steine gegen die Züge geschleudert oder Gegenstände auf die Schienen gelegt wurden. Die Folgen haben sich glücklicher Weise auf einige zerbrochene Glasscheiben und eine geringe Verwundung eines Reisenden beschränkt.

Zum Berner Vertrage über das internationale Eisenbahntransportrecht. Die von dem Handelsverein in Florenz angeregte öffentliche Conferenz zur Besprechung des Berner Vertrages über das internationale Eisenbahntransportrecht, über welche wir schon berichtet, hat am 6. d. Mts. in Florenz stattgefunden. Betheiligt hatten sich ausser zahlreichen Vertretern des Handelsstandes die 3 Italienischen Haupteisenbahnverwaltungen durch Delegirte und M. de Seigneux, Mitglied des Grossen Raths von Genf. Nachdem an den Vortrag des Letzteren sich eine lebhafte Discussion geknüpft, wurden schliesslich einstimmig die nachstehenden Resolutionen gefasst, wobei sich jedoch die Delegirten der Eisenbahnen der Abstimmung enthielten.

1. Das öffentliche Interesse und die Entwickelung des Verkehrs machen es nothwendig, dass die Eisenbahnen gehalten sind, die für den internationalen Handel bestimmten Waaren direct ohne Unterbrechung zu befördern.

2. Es ist zweckmässig, dass der Frachtbrief doppelt ausgefertigt werde; eines der Originale wird dem Empfänger bei der Aushändigung des Frachtgutes übergeben.

3. Das Recht, über das unterwegs befindliche Frachtgut zu disponiren, muss auch dem Adressaten zustehen, wenn der Absender auf dem Frachtbrief auf dieses Recht verzichtet hat.

4. Die zollamtliche Abfertigung muss ausschliesslich durch die Eisenbahnverwaltungen veranlasst werden, der Eigenthümer des Gutes muss jedoch das Recht haben, durch einen besonders hierzu Beauftragten die Abfertigung controliren zu lassen.

(Mon. d. Str. f.)

Eisenbahnunfälle in Nordamerika in 1880.

In No. 20 unserer Zeitung brachten wir eine Zusammenstellung der Eisenbahnunfälle in Amerika im Jahre 1880, halten es aber für angezeigt, nachträglich noch einige Erläuterungen hierzu zu geben, um unrichtigen Schlüssen daraus vorzubeugen.

Zunächst ist zu bemerken, dass es in Amerika eine amtliche Statistik in ähnlichem Sinne, wie in Deutschland, nicht giebt, so dass man lediglich auf diejenigen regelmässigen monatlichen und Jahreszusammenstellungen angewiesen ist, welche die „Railroad Gazette" nach den Mittheilungen in den einzelnen Amerikanischen Zeitungen resp. der ihr auf specielle Nachfragen von den betreffenden Bahnen ertheilten Auskunft publicirt.

So werthvoll unter den obwaltenden Umständen auch diese Publicationen sind, so verlieren sie doch dadurch an Bedeutung, dass nach der eigenen Angabe jenes Blattes und wie ohnehin leicht erklärlich, nur von einem Theil der Unfälle überhaupt etwas zur öffentlichen Kenntniss gelangt. Zwar werden beinahe alle Unfälle, durch welche Menschen ums Leben kommen oder erheblich beschädigt werden, und meistens auch solche, welche bedeutende Beschädigungen an Betriebsmaterial oder längere Zugverzögerungen veranlassen, öffentlich zur Sprache gebracht und demgemäss in die Monatsberichte jener Zeitung aufgenommen; dagegen wird über Entgleisung von Güterzügen, sofern sie nicht beträchtlichen Schaden an Betriebsmitteln oder bedeutenden Aufenthalt für Personenzüge herbeiführen, ferner über Entgleisung von Personenzügen, welche nur kurzen Aufenthalt verursachen und ohne Beschädigungen von Menschen oder Betriebsmitteln abgehen, von den betreffenden Verwaltungen oder sonst wie niemals etwas mitgetheilt.

Aus gleichen Gründen beziehen sich die Berichte der „Railroad Gazette" auch nur auf die den Zügen zustossenden, nicht aber auf solche Unfälle, durch welche Personen auf den Geleisen oder dem Bahnterrain durch Züge oder anderweit, ausser Zusammenhang mit einem Zugunfall, beschädigt werden. Bei weitem die meisten der in dieser Weise verletzten und besonders der getödteten Personen werden entweder beim Ueberschreiten der Geleise oder als Beamte im Dienst betroffen. Auch die beträchtliche Zahl derjenigen ist nicht in den zur Veröffentlichung kommenden Zahlen begriffen, welche — Dank dem Amerikanischen Wagensystem — durch Herunterfallen von den Zügen Beschädigung erleiden. Ueber alle derartige Unfälle kann, so wünschenswerth dies auch wäre, keine Nachricht gegeben werden, weil die meisten Verwaltungen hierüber nichts veröffentlichen.

Mit Rücksicht hierauf können daher die in No. 20 veröffentlichten statistischen Zahlen mit den in unseren verschiedenen offiziellen statistischen Werken enthaltenen nicht ohne Weiteres in Parallele gestellt werden.

Polsterung der Sitze in den Personenwagen III. Classe auf Französischen Eisenbahnen.

Nach dem „Bulletin du Ministère des Travaux publics" beabsichtigt die Verwaltung der Französischen Staatseisenbahnen, die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn- und die Orléansbahngesellschaft mit einer wesentlichen Verbesserung der Wagen III. Classe vorzugehen, indem sie die Sitzplätze und theilweise auch die Rücklehnen mit Polsterung versehen lassen. Die Verwaltung der Staatsbahnen hat seit August v. J. 6 Wagen III. Classe in Dienst gestellt, bei welchen Sitze und Rücklehnen gepolstert und mit

Wollenstoff überzogen sind; 70 Wagen gleicher Art sind gegenwärtig im Bau, während 100 weitere dergleichen Wagen kürzlich in Bestellung gegeben sind.

Die Paris-Lyon-Mittelmeerbahngesellschaft beabsichtigt in nächster Zeit bei 800 Personenwagen III. Classe die Sitze polstern zu lassen. Diese Wagen sollen alsdann zunächst hauptsächlich für die grossen Routen (Paris-Ventimille, hiernach Paris-Marseille und Paris-Cette) Verwendung finden, nach und nach auch für kürzere Routen, in dem Masse, als die Zahl der mit Polsterung versehenen Wagen III. Classe zunimmt. Bei der Orléansbahn endlich sollen 150 Personenwagen III. Classe mit je 5 Coupés mit Polsterkissen, welche mit blauem Tuche überzogen sind, sowie mit hölzernen Rücklehnen und Kopfstützen versehen werden. Diese Wagen sollen lediglich für die Expresszüge der grösseren Durchgangsrouten Verwendung finden.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Tarif-Bekanntmachungen.

I. Localtarife.

Königlich Preussische Staats- und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen. Zu dem vom 1. Januar 1881 ab gültigen Gütertarif kommt mit dem 1. April cr. der Nachtrag 1 zu Heft No. 1 nebst Anhang zur Einführung.

Derselbe enthält ausser einigen Ergänzungen und Berichtigungen des Haupttarifs neue Frachtsätze für weitere Stationen der Eisenbahn - Directionsbezirke Bromberg, Magdeburg und Hannover, sowie Ausnahme-Frachtsätze für Eisen und Stahl im Verkehre mit Stationen des Eisenbahn - Directionsbezirks Magdeburg.

Der Tarifnachtrag ist durch die Güter-Expeditionen käuflich zu beziehen, woselbst auch das Nähere zu erfahren ist. Namens der betheiligten Verwaltungen. Frankfurt am Main / Sachsenhausen, den 23. März 1881. Königliche Eisenbahn-Direction. (837)

Königlich Preussische Staats- und unter Staatsverwaltung stehende Eisenbahnen. Mit Gültigkeit vom 1. April cr. kommt der Nachtrag 2 zu unserm **Local-Güter-Tarif** vom 1. Januar 1881 mit einem Anhang zum Tarifkilometerzeiger unseres Verwaltungsbezirks zur Einführung.

Der Nachtrag enthält ausser einigen Berichtigungen etc. eine Bestimmung wegen Aufhebung der Sätze für Mainz (Nass. Bahn). Der Anhang zum Tarifkilometerzeiger enthält die Entfernungen für den aus dem Staatsbahntarif ausscheidenden Verkehr zwischen unseren Stationen einerseits und den Berliner Staats- und Ringbahnhöfen andererseits.

Der Tarifnachtrag ist durch unsere Expeditionen käuflich, der Anhang zum Tarifkilometerzeiger dagegen unentgeltlich zu haben.

Das Nähere ist bei unseren Expeditionen zu erfahren. Frankfurt a/M.-Sachsenhausen, den 24. März 1881. Königliche Eisenbahn-Direction. (844)

Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft. Zu unserem **Local-Güter-Tarif** ist ein mit 1. April cr. in Wirksamkeit tretender Nachtrag XXIII. erschienen, durch welchen die Bestimmungen der Anlage D. zu § 48 des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands sub I und III eine Aenderung erleiden. Exemplare des Nachtrages werden durch unsere Betriebscontrole hier unentgeltlich verabfolgt, auch ertheilen unsere sämmtlichen Güterexpeditionen nähere Auskunft. Altona, 26. März 1881. Die Direction. (842)

Mecklenburgische Friedrich-Franz Eisenbahn. Zum **Local-Güter-Tarif** ist der Nachtrag 13, enthaltend Aenderung des Betriebs - Reglements für die Eisenbahnen Deutschlands und specielle Tarifvorschriften, betreffend die Beförderung von Bier in Fässern und lebenden Fischen, mit sofortiger Gültigkeit erschienen.

Inhaber des Haupttarifs können ein Exemplar dieses Nachtrags unentgeltlich bei den Güter-Expeditionen abfordern. Schwerin, den 24. März 1881. Die Direction. (833)

Kartoffeltransporte werden fortan im **Localverkehre** des diesseitigen Directionsbezirkes, im Nachbarverkehr mit der Berlin-Stettiner, Marienburg-Mlawkaer und Tilsit - Insterburger Eisenbahn, und im Südostpreussischen Verbandverkehre bis auf Weiteres auch während der Monate October bis einschl. April unfrankirt zur Beförderung angenommen. Bromberg, den 20. März 1881. Königliche Eisenbahn-Direction. (851 J)

K. K. priv. Böhmische Westbahn-Rakonitz-Protiviner Staatseisenbahn. Eingetretener Hindernisse wegen kann die mit 1. April l. J. in Aussicht genommene Herausgabe des **Nachtrags VIII zum Local - Güter - Tarife** der Böhmischen Westbahn und des Nachtrags IX zu jenem der Rakonitz-Protiviner Staatsbahn nicht erfolgen. Prag, 20. März 1881. Die Betriebsdirection der K. K. priv. Böhmischen Westbahn zugleich als betriebführende Direction der Rakonitz-Protiviner Staatseisenbahn. (828)

II. Tarife für directe Verkehre mit besonderen Namen.

Deutsch-Ungarischer Eisenbahn-Verband. Zum Verbandtarif — Theil II und III — vom 1. Januar 1880 ist der Nachtrag VII, giltig vom 1. April cr. ab, welcher die laut Bekanntmachung vom 15. Februar cr. eintretende Erhöhung der Ungarischen Transportsteuer ziffermässig nachweist, erschienen.

Exemplare sind bei den bekannten Dienststellen der Verband - Verwaltungen demnächst zu haben. Berlin, den 28. März 1881. Direction der Berlin - Hamburger Eisenbahn als geschäftsführende Verwaltung des Verbandes. (862)

Niederdeutscher Eisenbahnverband. Für Rohgypstransporte von Lüneburg nach Lübeck kommt vom 1. April cr. ab ein Ausnahme-Frachtsatz von 0,29 ℳ pro 100 kg zur Anwendung. Hannover, den 25. März 1881. Königliche Eisenbahndirection. (861)

Oberschlesischer Steinkohlenverkehr. Die ermässigten Tarifsätze für die Beförderung von Steinkohlen und Coaks in Wagenladungen von Stationen der Oberschlesischen und der Rechte - Oder - Ufer-Eisenbahn nach den Stationen Hamburg (K. M.), Harburg, Lüneburg (H. St. B.), Bremen (H. St. B.), Bremerhafen und Geestemünde bleiben widerruflich bis ultimo März 1882 in Kraft. Magdeburg, den 26. März 1882. Königliche Eisenbahndirection. (857)

Am 1. April d. J. tritt der Nachtrag IV zu Theil II (A u. B.) des **Ostdeutsch-Ungarischen Verbands-** Güter-Tarifs vom 1. Januar 1880 in Kraft, welcher die mit unserer Bekanntmachung vom 14. v. M. angezeigten, zu Folge Erhöhung der Ungarischen Transportsteuer zur Erhebung kommenden Frachtzuschläge enthält. — Die Zuschläge zu den Frachtsätzen für die Stationen der Wien-Neu Szonyer Linie der Oesterreichischen Staatsbahn (Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband) sind in diesem Nachtrage gleichfalls enthalten.

Druckexemplare sind bei den bekannten Dienststellen gratis zu beziehen. Breslau, den 26. März 1881. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn im Namen der Deutschen Verband-Verwaltungen. (860)

Posen - Schlesisch - Märkischer Verband. Die z. Zt. im genannten Verbande zwischen Waldenburg B. S. F. einerseits und den Oberschlesischen Stationen Glatz, Habelschwerdt und Mittelwalde andererseits bestehenden directen Frachtsätze treten mit dem 10. Mai cr. ausser Kraft. Breslau, den 20. März 1881. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn als geschäftsführende Verwaltung. (832)

Der im **Sächsisch - Württembergischen Verbandstarife** für den Verkehr zwischen Rehmsdorf und Heilbronn enthaltene Frachtsatz des Specialtarifs II wird von 1,96 auf 1,92 ℳ pro 100 kg abgemindert. Dresden, am 23. März 1881. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen. von Tschirschky. (834)

Schlesisch-Oesterreichischer Kohlenverkehr. In denjenigen Kohlentarifen von Stationen der O/S. und R. O. U. Eisenbahn und von Neurode etc. (Eisb.-Dir.-Bez. Berlin) nach der bezw. K. F. Nord-, Oesterr. Staats-, Oesterr. Nordwest-, Südnordd. Verbdgs-, Oesterr. Süd-, Kais. Elisabeth-, Mähr.-Schles. Central-, Galiz. Karl-Ludwig- und Lemberg-Czernow.-Jassybahn, welche in Oesterr. Notenwährung und zu verschiedenen Coursständen derselben erstellt sind, kommen pro Monat April 1881 die Frachtsätze zum Course von 170/175 zur Anwendung. Breslau, den 24. März 1881. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn. (859)

Schlesisch - Sächsischer Verband. Am 1. April cr. gelangt für den Verkehr von Station Hohenbocka der Berlin-Anhaltischen Bahn nach Station Rauscha des Königlichen Eisenbahndirectionsbezirks Berlin ein Ausnahmetarif für Glassandtransporte in Wagenladungen von 10 000 kg pro Frachtbrief in Höhe von 0,35 ℳ pro 100 kg zur Einführung. Berlin, den 23. März 1881. Königliche Eisenbahndirection als geschäftsführende Verwaltung. (830)

Unter Bezugnahme auf das Inserat vom 14. Februar cr. wird bekannt gegeben, dass der zum 1. April cr. in Kraft tretende, die Erhöhung der Ungarischen Transportsteuer enthaltende gemeinschaftliche Nachtrag für den **Thüringisch - Sächsisch - Ungarischen Verband** einschliesslich des Verkehrs mit Dresden-Elbquai für den Hannover - Magdeburg - Ungarischen und den Niederländisch - Oesterreich - Ungarischen Verbandstarif, ebenso wie Nachtrag I zu dem ab 1. August 1880 giltigen Ausnahmetarife für Getreide aller Art etc. zwischen Stationen der Oesterreichischen Staatseisenbahngesellschaft und der Oesterreichischen Südbahngesellschaft einerseits und Stationen der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen andererseits erschienen und bei den betheiligten Verbandsverwaltungen und Expeditionen zu erlangen ist. Dresden, den 26. März 1881. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung. (840)

Die unterm 8. d. Mts. publicirte Aufhebung des Nachtrags I vom 15. April 1880 (Holztarife) zu dem **Württembergisch-**

Elsass - Lothringisch - Luxemburgischen Gütertarife vom 1. November 1879 wird hiermit zurückgenommen.

Die Frachtsätze dieses Nachtrages gelten vielmehr fortan auch für die Richtung nach Württembergischen Stationen. Strassburg, den 24. März 1881. Kaiserliche Generaldirection der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. (841)

III. Tarife für andere directe Verkehre.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. **Für Glassandtransporte in Wagenladungen** von 10 000 kg von unserer Station **Hohenbocka nach Station Rauscha** des Königlichen Eisenbahn-Directions-Bezirks Berlin kommt mit dem 1. April cr. ein directer Frachtsatz von 0,35 ℳ pro 100 kg zur Einführung. Berlin, den 22. März 1881. Die Direction. (846)

Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen und Königlich Preussische Staats- und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen. Zu dem Tarif vom 1. Januar 1881 tritt mit Gültigkeit vom 1. April cr. der Nachtrag 2 in Kraft.

Derselbe enthält Berichtigungen des Nachtrags 1, sowie neue Entfernungen bezw. Frachtsätze für weitere Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Bromberg, Magdeburg und Frankfurt a./M., ferner Ausnahme-Frachtsätze für Eisen und Stahl im Verkehr mit Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Magdeburg und Ausnahme-Frachtsätze für Sprit und Spiritus im Verkehr mit Station Nordhausen des Eisenbahn-Directionsbezirks Frankfurt a./M.

Soweit durch den Nachtrag Erhöhungen eintreten, behalten die seitherigen Frachtsätze noch Gültigkeit bis zum 15. Mai 1881.

Der Tarifnachtrag ist zu dem darauf vorgedruckten Preise durch die Güter-Expeditionen käuflich zu beziehen, woselbst auch das Nähere zu erfahren ist. Namens der betheiligten Verwaltungen. Frankfurt am Main - Sachsenhausen, den 23. März 1881. Königliche Eisenbahn-Direction. (838)

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. An Stelle des Gütertarifs vom 1. Januar 1880 der Station **Waldshut** für den directen Verkehr mit den Stationen der **Bötzbergbahn, Schweizerischen Nordostbahn, Aargauischen Südbahn, der Linie Wohlen-Bremgarten und der Vereinigten Schweizer Bahnen** tritt mit dem 15. Mai l. J. ein neuer Tarif in Kraft. In demselben sind auch directe Sätze für die Stationen der früheren Schweizerischen Nationalbahn enthalten. Ueber diese und die Tarifsätze für die übrigen Stationen, welche zum Theil kleine Erhöhungen enthalten, giebt unser Tarifbüreau vorläufig und bis zur Ausgabe des Tarifs, worüber besondere Publikation ergehen wird, nähere Auskunft. Karlsruhe, den 23. März 1881. Generaldirection. (829)

Rechte-Oderufer-Eisenbahn-Gesellschaft. Die Gültigkeitsdauer der in den nachbenannten Tarifen und Tarifnachträgen enthaltenen ermässigten Frachtsätze für **Oberschlesische Steinkohlen- und Kokessendungen** von Stationen der Rechte-Oderufer-Eisenbahn und zwar:

1. **Steinkohlentarif** nach Stationen der **Berlin - Anhaltischen** etc. Eisenbahn vom 15. November 1880 bezüglich der im Theil II enthaltenen Sätze,
2. **Steinkohlentarif nach Stationen** des **Eisenbahn - Directions - Bezirks Berlin** vom 15. Januar 1881, bezüglich der unter IIb aufgeführten Sätze,
3. Nachtrag I und III zum directen Tarif mit der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn vom 1. August 1878,
4. Nachtrag I, IV und V zum directen Tarif mit der Berlin-Stettiner Eisenbahn via Wriezen vom 1. Juli 1877,
5. Nachtrag I bis III zum directen Tarif mit der Berlin-Stettiner Eisenbahn via Stargard vom 1. December 1877,
6. Nachtrag I zum directen Tarif mit der Berlin-Görlitzer Eisenbahn vom 1. Juli 1877 (Sätze ad b),
7. Nachtrag II und III zum directen Tarif mit der Berlin-Hamburger Eisenbahn vom 15. März 1877,
8. Nachtrag I zum directen Tarif mit den Stationen Hamburg (K.-M.), Harburg etc. vom 25. März 1877

ist widerruflich bis ultimo März 1882 verlängert worden. Breslau, den 28. März 1881. — VI 1400. — Direction. (854)

Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn-Gesellschaft. Am 1. April cr. tritt zu dem **directen Steinkohlentarife** von **diesseitigen Stationen** nach der **Berlin - Hamburger Eisenbahn** vom 15. März 1877 ein Nachtrag IV mit Ermässigung der im Haupttarif enthaltenen Frachtsätze für die Station Berlin (B. H.), Spandau und Wittenberge in Kraft. Druckexemplare sind auf den Verbandstationen zu haben. Breslau, den 28. März 1881. — VI. 957. — Die Direction. (855)

Am 1. April cr. tritt für die Beförderung von Gütern im Verkehr zwischen **Stationen der Eisenbahn-Directions-Bezirke Köln (linksrheinisch), Köln (rechtsrheinisch) und Elberfeld einerseits und Stationen der Pfälzischen Eisenbahnen andererseits** ein neuer Tarif in Kraft.

Durch denselben werden die nachstehend aufgeführten Tarife aufgehoben:

1. der provisorische Tarif für den Rheinisch-Pfälzischen Verbands-Güter-Verkehr via Bingerbrück vom 1. März 1878 sammt Nachträgen;
2. der provisorische Tarif für den Rheinisch - Pfälzisch - Badischen Güterverkehr via Trier-Bexbach vom 1. März 1878 nebst Nachträgen, sowie des Ausnahmetarifs für Roheisen in diesem Verkehre vom 10. December 1878, bezüglich des Verkehrs mit Pfälzischen Stationen;
3. die Ausnahmetarife im Rheinischen Eisenbahn - Verbande bezüglich des Verkehrs mit Pfälzischen Stationen und zwar:
   a) der Ausnahmetarif 2 vom 1. März 1878 nebst Nachträgen,
   b) die Ausnahmetarife 3—9 vom 15. April 1878 nebst Nachträgen,
   c) der Ausnahmetarif 10 vom 1. Juni 1878 nebst Nachträgen,
   d) der Ausnahmetarif 12 vom 15. Juli 1879 nebst Nachträgen,
   e) der Ausnahmetarif für Eisenerz ab Winnweiler vom 15. Januar 1881;
4. der Tarif für den Bergisch-Märkisch-Pfälzischen Güterverkehr via Bingerbrück vom 15. Januar 1879 nebst Nachtrag;
5. der Tarif für den Köln - Minden - Bergisch - Märkisch - Pfälzischen Güterverkehr via Bingerbrück vom 15. Januar 1879 nebst Nachtrag mit Ausnahme der Frachtsätze für die Stationen der Strecke Ahlen-Minden;
6. der Tarif für den Köln-Minden-Bergisch - Märkisch - Pfälzischen Güterverkehr via Frankfurt a./M. vom 1. Februar 1879 nebst Nachtrag;
7. die Frachtsätze im Hanseatisch-Rheinisch-Westdeutschen Verbande (Heft 4 des Verbandstarifes vom 1. März 1878 nebst Nachträgen) für den Verkehr zwischen den Stationen Diepholz, Hassbergen, Hemelingen und Osnabrück einerseits und Pfälzischen Stationen andererseits;
8. der Ausnahmetarif für Holz im Hanseatisch - Rheinisch - Westdeutschen Verbande vom 15. Februar 1879 nebst Nachträgen bezüglich des Verkehrs der Stationen Diepholz, Hassbergen, Hemelingen und Osnabrück mit Stationen der Pfälzischen Eisenbahnen;
9. die Frachtsätze des Westdeutschen Verbands-Güter-Tarifs vom 1. August 1878 (Heft 162 sammt Nachträgen) für den Verkehr zwischen Stationen der Bergisch-Märkischen Eisenbahn einerseits und Stationen der Pfälzischen Eisenbahnen andererseits;
10. die Tarifsätze für den Güterverkehr zwischen Station Ludwigshafen einerseits und Stationen der Rheinischen, Köln-Mindener und Bergisch-Märkischen Eisenbahn andererseits vom 1. Februar 1881.

Soweit sich nach den vorstehend aufgeführten Tarifen niedrigere Frachten ergeben, als nach dem neuen Tarif, bleiben die ersteren jedoch noch bis zum 15. Mai cr. in Gültigkeit.

Der neue Tarif, welcher bei den betheiligten Güterexpeditionen käuflich zu haben ist, ist in die nachbezeichneten Hefte eingetheilt:

1. Theil II, enthaltend die besonderen Tarifbestimmungen und die allgemeinen Kilometertariftabellen (Preis 0,30 ℳ).
2. Heft 1, enthaltend die Tarif-Entfernungen und Stationstariftabellen für den Verkehr mit Stationen der Königlichen Eisenbahn-Direction (linksrheinische) zu Köln (Preis 1,00 ℳ).
3. Heft 2, enthaltend die Tarif-Entfernungen und Stationstariftabellen für den Verkehr mit Stationen der Königlichen Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische) zu Köln (Preis 1,40 ℳ).
4. Heft 3, enthaltend die Tarif-Entfernungen und Stationstariftabellen für den Verkehr mit Stationen der Königlichen Eisenbahn - Direction zu Elberfeld (Preis 1,50 ℳ).

Köln, den 25. März 1881. Namens der betheiligten Verwaltungen Königliche Direction der Köln-Mindener Eisenbahn. (848)

Kohlenverkehr von den Saargruben nach der Hessischen Ludwigsbahn. Die Station Darmstadt-Rosenhöhe wird ab 1. April cr. in den gedachten Verkehr aufgenommen und zwar mit den Sätzen von Darmstadt plus 1,00 ℳ pro 10 000 kg. Frankfurt a/M., den 22. März 1881. Königliche Eisenbahn-Direction. (839)

Mit dem heutigen Tage treten für die Beförderung von Gütern des Special-Tarifs III im Verkehre zwischen **einigen Stationen der Oberhessischen Bahn und Dechen, Dudweiler, Friedrichsthal Gr., Heinitz, Itzenplitz, Louisenthal, Neunkirchen und Reden Grube** des diesseitigen Verwaltungsbezirks directe Frachtsätze in Kraft, welche auf unseren genannten Stationen eingesehen werden können. Frankfurt a/M., den 21. März 1881. Königliche Eisenbahn-Direction. (843)

IV. Specialtarife für bestimmte Transport-Artikel.

Am 1. April cr. kommt ein **Ausnahmetarif** für die **Beförderung von Steinkohlen und Kokes** aus Rheinland-Westfalen nach Stationen der Sächsischen Staatsbahnen zur Einführung, enthaltend Frachtsätze nach den Stationen Chemnitz, Dresden, Freiberg, Görlitz, Gröditz, Muldenhütten, Radeberg, Reichenberg, Schönheide, Schwarzenberg und Zwickau. Elberfeld, den 25. März 1881. Namens der betheiligten Verwaltungen Königliche Eisenbahn-Direction. (845)

2. Bahnverwaltung.

Auf Grund des Allerhöchsten Erlasses vom 23. Februar d. J. (Ges. S. S. 34) werden mit dem 1. April d. J. folgende Linien der in Verwaltung und Betrieb des Staates übergegangenen Köln - Mindener und

Hannover-Altenbekener Eisenbahn-Unternehmungen mit den von der unterzeichneten Königlichen Eisenbahn-Direction verwalteten Staatsbahnstrecken zu einer gemeinsamen Verwaltung vereinigt:
a) von dem Köln-Mindener Eisenbahn-Unternehmen die Strecken Hamm-Minden, Beckum-Ennigerloh-Beckum, Herford-Detmold, Bremen-Harburg-Hamburg, Kirchweyhe-Sagehorn;
b) von dem Hannover-Altenbekener Eisenbahn-Unternehmen die Strecken Hannover-Altenbeken, Weetzen-Haste, Elze-Löhne, Grauhof-Hildesheim.
Ferner werden vom 1. April d. J. ab die seither zum Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahn-Direction zu Frankfurt a./M. gehörigen Strecken Cassel-Waldkappel und Hanau-Friedberg mit dem Verwaltungsbezirk der unterzeichneten Königlichen Eisenbahn-Direction vereinigt.
Gleichzeitig werden die Königlichen Eisenbahn-Betriebsämter zu Münster und Dortmund aus dem diesseitigen Verwaltungsbezirk ausgeschieden und der Königlichen Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische) zu Köln unterstellt und je ein Königliches Eisenbahn-Betriebsamt zu Hannover (Hannover-Altenbeken) und Harburg mit den Befugnissen und Pflichten öffentlicher Behörden, von der unterzeichneten Königlichen Eisenbahn-Direction ressortirend, errichtet werden. Von den Geschäftsbezirken der ausscheidenden Betriebsämter Münster und Dortmund verbleiben die Strecken Löhne-Rheine und Soest-Paderborn dem diesseitigen Verwaltungbezirk.
Vom 1. April d. J. ab werden demnach 7 Königliche Eisenbahn-Betriebs-Aemter, und zwar 2 zu Hannover (Hannover-Rheine und Hannover-Altenbeken), 2 zu Cassel (Main-Weser Bahn und Hannover-Cassel), je 1 zu Bremen, Harburg und Paderborn von der unterzeichneten Behörde ressortiren. Die Abgrenzung der Geschäftsbezirke derselben ist in der in No. 56 des Deutschen Reichs- und Königlich Preussischen Staats-Anzeigers vom 7. März d. J. enthaltenen Uebersicht speciell bezeichnet, auf welche hier verwiesen wird. Hannover, den 19. März 1881. Königliche Eisenbahn-Direction. (836)

3. Stations-Benennung.

Oels-Gnesener Eisenbahn. Vom 1. April d. J. ab wird der diesseitigen Station Grossgraben mit Rücksicht auf die in der Nähe derselben liegende Stadt Festenberg, der Name Grossgraben-Festenberg beigelegt. Direction.

4. General-Versammlungen.

K. K. priv. Böhmische Westbahn. Die XX. (ordentliche) General-Versammlung der Actionäre findet am 30. April 1881 Vormittags 10 Uhr in Wien im Bureau der Gesellschaft I. Elisabethstrasse Nr. 9 statt.
Tagesordnung:
1. Vortrag des Geschäftsberichtes und des Berichtes des Revisionsausschusses.
2. Beschlussfassung über die Verwendung des Erträgnisses.
3. Aenderung der Pensionsstatuten.
4. Wahl des Revisionsausschusses.
5. Wahl von 3 Mitgliedern des Verwaltungsrathes.

Behufs Ausübung des Stimmrechts, (je 20 Actien geben das Recht auf eine Stimme), sind die Actien zu hinterlegen:
in Wien, bei der Central-Cassa der Böhmischen Westbahn, I. Elisabethstrasse Nr. 9,
„ Prag, bei der Betriebs-Hauptcassa und bei der Filiale der K. K. pr. Oesterr. Credit-Anstalt für Handel und Gewerbe,
„ Frankfurt a/M., bei dem Bankhause M. A. von Rothschild & Söhne und
„ Berlin, bei der Direction der Disconto-Gesellschaft, und zwar: in Wien bis zum 16. April l. J. mittelst zweifach, an den auswärtigen Plätzen bis zum 15. April l. J. mittelst dreifach auszufertigender Consignationen.
Consignationsblankette werden an den bezeichneten Erlagsorten unentgeltlich verabfolgt. Wien, am 27. März 1881. Der Verwaltungsrath. (Nachdruck wird nicht honorirt.) (853)

K. K. priv. Vorarlberger Bahn. Die X. ordentliche Generalversammlung der Actionäre findet am 30. April 1881 Vormittags 10 Uhr im Bureau der Gesellschaft, I. Nibelungengasse No. 3 statt.
Tagesordnung.
1. Vortrag des Geschäftsberichtes.
2. Bericht des Revisionsausschusses.
3. Ergänzung des Verwaltungsrathes.
4. Neuwahl des Revisionsausschusses.
5. Festsetzung des Werthes der Anwesenheitsmarken für die Theilnahme der Mitglieder des Verwaltungsrathes an den Sitzungen im Jahre 1881.

Behufs Ausübung des Stimmrechtes (je zehn Actien geben eine Stimme) sind die Actien sammt den noch nicht fälligen Coupons längstens bis zum 16. April 1881 zu hinterlegen:
in Wien bei der K. K. priv. Oesterreichischen Creditanstalt für Handel und Gewerbe,
„ Berlin bei der Bank für Handel und Industrie,
„ Frankfurt a/M. bei Herren M. A. von Rothschild und Söhne und bei der Filiale der Bank für Handel und Industrie,
„ München bei Herren Merck, Christian & Comp.,
„ Stuttgart bei Herren Pflaum & Comp.
und zwar in Wien mittelst zweifach, an den auswärtigen Plätzen mittelst dreifach auszufertigender Consignation, für welche die Blankette bei den Erlagstellen unentgeltlich verabfolgt werden.
Wien, am 28. März 1881.
Der Verwaltungsrath.
Anmerkung. § 31 der Statuten alin. 3 und 5:
Abwesende können sich durch Bevollmächtigte vertreten lassen, auch wenn diese nicht selbst Actionäre sind.
Pflegebefohlene und juristische Personen werden durch ihre gesetzlichen oder statutarischen Repräsentanten, Frauen durch Bevollmächtigte vertreten, auch wenn diese nicht selbst Actionäre sind.
(Nachdruck wird nicht honorirt). (852)

5. Auszahlungen.

Breslau-Warschauer Eisenbahn. Die am 1. April cr. fälligen halbjährlichen Zinsen unserer Prioritäts-Obligationen können gegen Einlieferung des Coupons No. 13 à ℳ 7,50 bei nachstehenden Zahlstellen:
1. bei unserer Hauptkasse hierselbst,
2. in Breslau bei der Breslauer Discontobank Friedenthal & Co.,
3. in Berlin bei den Herren Gebrüder Guttentag und bei den Herren Born & Busse

erhoben werden.
Die einzulösenden Coupons sind nach der Nummernfolge zu verzeichnen und ist ein Duplicat des Verzeichnisses beizulegen, welches bis zur Auswechselung der Coupons als Quittung dient.
Schriftwechsel und Geldsendungen finden in der Regel nicht statt. Poln. Wartenberg, d. 24. März 1881. Direction. (831)

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Nach erfolgtem Abschluss der Betriebs-Rechnung für das Jahr 1880 haben wir nach Erwägung der von der Direction unterbreiteten Vorschläge die Dividende der Ein und Fünfzig Millionen sieben Hundert und Fünfzig Tausend Mark Stamm-Actien unserer Gesellschaft Lit. A. B. C. D. E. für das Jahr 1880 auf
Sechs Procent
festgesetzt, so dass nach Abrechnung der bereits im Juli v. J. abschlägig gezahlten zwei Procent noch
Vier Procent
oder Vier und zwanzig Mark auf jede Actie zur Zahlung kommen.
Indem wir den Nachweis über die Verwendung der Betriebs-Einnahmen pro 1880 dem Geschäftsberichte vorbehalten, fordern wir die Besitzer von Dividendenscheinen pro 1880 hierdurch ergebenst auf, in der Zeit vom
31. März bis 31. Mai dieses Jahres
in den Werktagen von 9—12 Uhr Vormittags ihre Dividendenscheine No. 78 nach den einzelnen Kategorien geordnet (Lit. A. B. C. D. und E.) und nach der Stückzahl berechnet ohne Nummern-Verzeichniss mit Namens-Unterschrift und Angabe der Wohnung versehen, unserer Haupt-Casse am Askanischen Platz No. 5 zu Berlin einzureichen, und die Zahlung in Empfang zu nehmen.
Bei gleichzeitiger Einreichung von Zins-Coupons ist über diese eine besondere Note aufzustellen.
In Leipzig erfolgt die Zahlung in den Werktagen
vom 1.—12. April einschliesslich
durch die Güter-Casse auf unserem dortigen Bahnhofe. Berlin, den 26. März 1881. Der Verwaltungs-Rath. Löwe. (858)

6. Fahrplan-Aenderung.

Berlin-Görlitzer Eisenbahn. Vom 1. April 1881 ab bis auf Weiteres wird der Bahn-Omnibus-Verkehr zwischen Berlin und Grünau um folgende jedoch nur an Wochentagen coursirende Züge vermehrt:

Grünau	Abfahrt	6 Uhr	10 Min.	Vorm.
Adlershof	„	6 „	19 „	„
Johannisthal	„	6 „	28 „	„
Kanne	„	6 „	32 „	„
Berlin	Ankunft	6 „	46 „	„
Berlin	Abfahrt	8 „	25 „	„
Kanne	„	8 „	40 „	„
Johannisthal	„	8 „	44 „	„
Adlershof	„	8 „	53 „	„
Grünau	Ankunft	9 „	3 „	„

Der Fahrplan der bisher und zwar täglich verkehrenden Züge bleibt unverändert. Die Direction. (835)

7. Submissionen.

Verkauf von Altmaterial. Die in den Magazinen zu Chemnitz, Leipzig, Dresdener und Bayerischer Bahnhof, Dresden-Neustadt, Schlesischer Bahnhof, Zwickau, Werdau und Radeheul vorhandenen abgängigen Werkstatts- und Betriebsmaterialien sollen im Wege öffentlichen Ausgebotes an den Meistbietenden verkauft werden. Das Materialienverzeichniss nebst den Verkaufsbedingungen wird auf portofreie Anträge von uns unentgeltlich verabfolgt. Offerten mit der Aufschrift: „Submission auf alte Materialien" sind bis zu dem auf Montag, den 11. April d. J., Vorm. 10 Uhr im Conferenzzimmer des Personenbahnhofes hier anberaumten Termin franco an uns einzureichen. Chemnitz, am 26. März 1881. Maschinenhauptverwaltung der Königl. Sächs. Staatseisenbahnen. (850 J)

Köln-Mindener Eisenbahn. Die Lieferung von ca. 45 cbm Rothbuchenbohlen, 86 cbm eichene, 102 cbm kieferne und 75 cbm tannene Bohlen und Balken etc. für die beiden hiesigen Rheinbrücken soll im Wege der Submission verdungen werden.
Die Bedingungen liegen in unserem bautechnischen Büreau hierselbst zur Einsicht offen, werden auch von demselben auf frankirtes Ersuchen gegen Einsendung von 30 Pfennig in Briefmarken portofrei übersandt.
Offerten mit entsprechender Aufschrift sind bis zum 11. April cr., Abends versiegelt und portofrei an das hiesige Eisenbahn-Betriebs-Amt Ursulaplatz No. 6 einzusenden.
Die Eröffnung der Offerten erfolgt am

12. April cr., Vormittags 10½ Uhr in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten. Köln, den 25. März 1881. Königliche Direction. (863)

Arth-Rigi-Bahn. Die Lieferung von
1 500 laufende Meter Eisen- oder Stahlschienen von ca. 20 kg per laufenden Meter,
700 kg Eisen- oder Stahllaschen, per Paar ca. 2,6 kg,
200 kg eiserne Schienenlaschenbolzen mit Muttern, per Stück ca. 0,14 kg,
700 kg eiserne Schienennägel, per Stück ca. 0,13 kg,
soll vergeben werden.
Anfragen und Offerte zu richten an: Betriebschef Schäcke. Arth, (Kanton Schwyz) März 1881. (849)

Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn-Gesellschaft. Die Beschaffung von 196 Stück Locomotivradreifen, 34 Stück Tender- und 400 Stück Wagenradreifen soll durch Submission erfolgen. Die Bedingungen der Submission und Lieferung sind von unserer Kanzlei Breslau, Berliner Strasse 76, zu beziehen. Offerten sind, nach Vorschrift in den Bedingungen, bis zum 8. April an uns einzureichen. Direction. (856)

Pfälzische Eisenbahnen. Die Lieferung nachverzeichneter Oberbaumaterialien zur Unterhaltung bezw. Erneuerung des Oberbaues der Pfälzischen Bahnen soll im Wege der Submission vergeben werden, und zwar:
a) 1 700 000 kg Schienen, 123 mm hoch, von Stahl,
b) 1 200 Paar Seitenlaschen, von Eisen,
c) 200 000 Stück Schienennägel
d) 100 000 Stück Unterlagsplatten
(b–d: zu Schienen von 123 mm Höhe.)
Lieferzeit vom Mai bis September 1881.
Die Submissionsbedingungen und Zeichnungen liegen auf dem technischen Büreau der unterfertigten Direction zur Einsicht offen, werden auch auf portofreies Anfragen unentgeltlich mitgetheilt.
Die Offerten, welche pro Tonne = 1 000 kg und in Reichsmark gemacht werden wollen, beliebe man an uns portofrei und mit der Aufschrift „Submission auf Lieferung von Eisenbahnschienen bezw. Kleineisenzeug" längstens bis 20. April d. Js. einzureichen. Ludwigshafen a. Rh., den 18. März 1881. Die Direction. v. Jaeger. (804)

Hessische Ludwigseisenbahngesellschaft. Bahnstrecke Erbach-Eberbach. Die erforderlichen Arbeiten zur Herstellung des Bahnkörpers, der Kunstbauten, des Unterbaues und der Chaussirungsarbeiten im Loose 1 der Abtheilung VIII in der Gemarkung Eberbach, der Bahn von Erbach nach Eberbach sollen auf dem Submissionswege vergeben werden.
Die verschiedenen Arbeiten in diesem 3 540 m langen Loose sind veranschlagt, wie folgt:

Erd- und Planirarbeiten .	60 149,40 ℳ
Kunstbauten	25 774,13 „
Herstellung der Unterbaues	18 108,90 „
Chaussirungsarbeiten . . .	3 385,60 „
zusammen	107 418,03 ℳ

Die betreffenden Kostenanschläge, Pläne und Bedingnisshefte sind auf dem Büreau des Sectionsingenieurs zu Eberbach zur Einsicht der Uebernahmslustigen aufgelegt und sind die Submissionen längstens bis zum 7. April l. Js., Vormittags 10 Uhr, verschlossen und frankirt auf unserem Secretariate dahier abzugeben. Auf dem Umschlage ist zu bemerken: „Submission wegen Uebernahme von Bauarbeiten in der Section Eberbach, Loos 1 der Abtheilung VIII. Mainz, den 20. März 1881. In Vollmacht des Verwaltungsrathes: Die Specialdirection. (815)

Oesterreichische Nordwestbahn. Die Lieferung von 9 Stück Eilzugslocomotiven mit separaten Tendern und 11 Stück 3achsigen Tenderlocomotiven für den Rangirdienst, erstere mit Vacuumbremse, System Hardy, letztere mit Dampfbremse ausgerüstet, soll vergeben werden. — Zeichnungen und Bedingnisse können im Büreau unserer Maschinendirection eingesehen werden.
Offerten, gestellt für die Maschinen und Tender, mit Angabe des kürzesten Liefertermines, sind bis 10. April an die Generaldirection der Oesterreichischen Nordwestbahn in Wien einzusenden. Wien, am 21. März 1881. Die Generaldirection. (805)

Bergisch-Märkische Eisenbahn. In der hiesigen Hauptwerkstatt stehen 150 Stück alte Wagenrädersätze und zwar:
120 Speichen- und 30 Scheibenrädersätze,
welche im Wege der öffentlichen Submission in 3 Loosen an den Meistbietenden verkauft werden sollen.
Offerten mit der Aufschrift: „Ankauf alter Rädersätze" sind bis zum **6. April cr., Vormittags 11 Uhr,** portofrei und versiegelt an den Unterzeichneten einzureichen.
Von demselben können auch die Verkaufsbedingungen gegen Erstattung der Copialien ad 50 ₰ bezogen werden. Witten, den 22. März 1881. Der Königliche Eisenbahnmaschinenmeister. Diedrich. (797)

Oberhessische Eisenbahnen. Die hier lagernden abgängigen Betriebs- und Werkstättenmaterialien aus dem Jahre 1880 sollen verkauft werden.
Die Verkaufsbedingungen nebst dem Verzeichniss der zur Veräusserung kommenden Materialien können bei unserer Magazinsverwaltung eingesehen, auch durch unsere Kanzlei auf frankirtes Ersuchen und gegen Einsendung von 20 ₰ bezogen werden; ebenso steht eine Besichtigung der Materialien frei.
Offerten, welchen ein Exemplar der durch Unterschrift anerkannten Verkaufsbedingungen beizufügen sind, beliebe man bis zum 11. April d. J., Vormittags 10 Uhr, frankirt an die unterzeichnete Direction einzusenden. Giessen, den 18. März 1881. Grossherzogliche Direction. (806)

PRIVAT-ANZEIGEN.

Abonnements-Einladung
auf das volkswirthschaftliche Wochenblatt
Der

Oesterr. Oekonomist,

welches sich im vierzehnten Jahrgang befindet und in den besten Kreisen fortwährend an Verbreitung und Beliebtheit zunimmt. Der „Oesterreichische Oekonomist“ widmet seine Aufmerksamkeit allen grossen, allgemeinen wirthschaftlichen Fragen, aber er bespricht doch vorzugsweise die volkswirthschaftlichen Interessen Oesterreich-Ungarns, und zwar in Artikeln von bleibendem Werthe aus der Feder bewährter und anerkannter Fachmänner, deren er eine ansehnliche Zahl zu seinen Mitarbeitern zählt. Diese Wochenschrift ist ein volkswirthschaftliches Fachblatt im wahren Sinne des Wortes und unterscheidet sich durch ihren wissenschaftlichen Standpunkt von denjenigen Wochenblättern, die nur geschäftliche Interessen verfolgen; trotzdem vernachlässigt sie nicht die actuellen Fragen und ist in ihrer Tendenz entschieden liberal und unabhängig. Ausser mehreren Artikeln bringt jede Nummer eine Wochenschau und kleinere Mittheilungen; es werden ferner die neuen literarischen Erscheinungen besprochen und endlich wird den Handels- und Gewerbekammern und dem Sparwesen besondere Aufmerksamkeit geschenkt. Ein am Schlusse des Jahres erscheinender Index dürfte eine willkommene Beigabe sein.

Das Blatt empfiehlt sich sonach seines reichen Inhaltes wegen, überdies aber auch wegen seines billigen Preises für alle Diejenigen, welche sich für die wirthschaftlichen Fragen der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie interessiren, speciell für Vereine, Lese-Cabinete, Sparcassen, die Mitglieder der Kammern u. A. Inserate werden zu mässigen Preisen aufgenommen, und ist unser Blatt zur Einschaltung von solchen, besonders für die weitesten Kreise des Associationswesens bestens geeignet.

Probenummern werden auf Verlangen gratis und franco zugesendet.

Der „Oesterreichische Oekonomist“, der jeden Sonntag erscheint, kostet mit Postversendung jährlich:
Für Oesterreich-Ungarn . . . 6 fl. Oe.W.
„ das Deutsche Reich . . . 14 Mark
„ England . . . . 16 Shilling
„ Frankreich u. die Schweiz 20 Francs
doch werden auch halb- und vierteljährliche Abonnements angenommen.

Bestellungen sind bei dem nächsten Postamt oder mittelst Postanweisung bei der unterzeichneten Administration zu machen.

Die Administration des „Oest. Oekonomist“,
Wien, IV., Hauptstrasse Nr. 51.

Perron-Glocken,

Kirchen-, Signal - Glocken, überhaupt Glocken jeder Grösse und jeden Gewichts, liefert in vorzüglichster Ausführung und zu billigstem Preise die

Glockengiesserei von J. G. Grosse,
Dresden-Neustadt,

gegründet 1835, vielfach prämiirt, geliefert über 1 030 Kirchenglocken.

Grösste Ausführungen: 1875 Dom Hildesheim 1 Glocke = 8 000 kg, 1876 Dom Halberstadt 1 Glocke = 8 000 kg, 1877 St. Nicolai Hamburg 2 Glocken = 9 500 kg, 1878 Dom Frankfurt a/M. 10 Glocken = 27 000 kg, 1878 St. Petri Hamburg 4 Glocken = 20 000 kg.

Goldene Medaille,
Höchste Auszeichnung im Internationalen
Wettstreit **Arnheim** (Holland) **1879.**

Medaille **Breslau 1869.** — Goldene Medaille **Offenbach a/M. 1879.** — Verdienst-Medaille **Wien 1873.**

Diplom A, erster Preis für ausgezeichnete Leistung **Kassel 1870.**

Goldene Staats-Medaille.


Düsseldorf 1880.

Die Portland-Cement-Fabrik
Dyckerhoff & Söhne

in **Amöneburg** bei **Biebrich a/Rh.** und **Mannheim**
liefert ihr bewährtes vorzügliches Fabrikat in jeder Bindezeit unter Garantie für höchste Festigkeit und Zuverlässigkeit.
Productionsfähigkeit der Fabrik: über 250 000 Tonnen pro Jahr.
Niederlagen an allen bedeutenderen Plätzen.

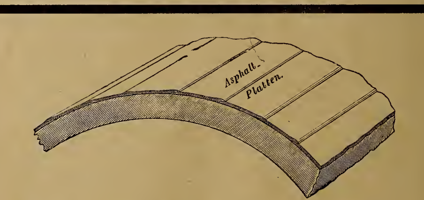
VEREINIGTE RHEINISCH-WESTPHÄLISCHE PULVER-FABRIKEN
IN CÖLN,
GRÖSSTES INSTITUT
SEINER ART AUF DEM CONTINENTE, LIEFERN ALLE SORTEN PULVER SOWIE DYNAMIT, NEBST ZUBEHÖR.

G. Brinkmann & Co., Witten an der Ruhr.

Dampfhämmer,



gangbarste Grössen vorräthig,
Hämmer mit Selbststeuerung für alle in Eisenbahn-Werkstätten vorkommenden Schmiedearbeiten: Reckhämmer, Hämmer für Façon- und Bufferschmiederei, Dampfstanzen für Gesenkschmiederei, grössere Hämmer bis zu 200 Ctr. Fallgewicht mit Hand-, Ventil- oder Kolbensteuerung.



BÜSSCHER & HOFFMANN

Bahnhof Eberswalde,
Halle a/S. und Mariaschein in Böhmen.

Die älteste aller Dachpappenfabriken, empfiehlt:

Steinpappen
zu flachen und feuersicheren Bedachungen, concessionirt durch die Königl. Regierung zu Potsdam unterm 23. Juni 1854.

Asphaltplatten
ihrer Elasticität u. Dehnbarkeit halber das vorzüglichste Material für absolut dichte und dauerhafte Gewölbeabdeckungen von Brücken, Tunnels, Kellereien — sowie zur Isolirung von Mauern und Gebäuden.

Asphalt, Asphaltlack, Holzcement, Steinkohlentheer, Deckleisten, Drahtnägel etc. etc. Fertige Eindeckungen in Steinpappe nach bewährter Methode unter langjähriger Garantie.

Zusammenstellung der Betriebs-Ergebnisse Deutscher Eisenbahnen im Monat Februar 1881.

2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.
Bezeichnung der Eisenbahnen.	Ende Monat Februar	Betriebslänge Ende Februar	Befördert wurden: Personen		Güter		Die Einnahme betrug: im Monat Februar: aus dem Personen- und Gepäckverkehr		a. d. Güterverk.		im Ganzen incl. aus sonstigen Quellen		bis Ende Febr. im Ganzen	
			im Ganzen	auf 1 km	im Ganzen	auf 1 km	im Ganzen	auf 1 km	im Ganzen	auf 1 km	im Ganzen	auf 1 km	im Ganzen	auf 1 km
		Kilomet.	Anzahl.	Anz.	Tonnen.	Tonnen.	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ
A. Hauptbahnen.														
I. Staatsbahnen **d vom Staate für eigene hnung verwaltete Bahnen.**														
s-Eisenb. i. Elsass-Lothr.	1881	1 143,55	612 800	536	475 000	415	523 000	457	1 923 000	1 681	2 592 600	2 266	4 985 500	4 358
gegen	1880	+ 21,62	+ 23 885	+ 11	+ 3 841	− 5	+ 36 833	+ 24	+ 7 882	− 26	+ 10 877	− 35	− 218 461	− 280
ssische Staats-Eisenbahnen														
waltungsbezirk der K. Eisen-ndirection Berlin	1881	994,45	420 092	426	345 930	354	471 139	477	2 196 531	2 245	2 929 619	2 946	5 836 146	5 869
gegen	1880	+ 33,71	+ 8 727	− 24	− 47 438	− 60	− 19 832	− 38	+ 92 295	+ 28	+ 18 274	− 84	− 68 204	− 277
waltungsbezirk der K. Eisen-ndirection Bromberg														
ptbahn	1881	2 222,63	354 622	160	224 592	101	701 156	317	1 637 649	737	2 526 031	1 137	5 370 803	2 416
gegen	1880	+ 1,00	− 14 162	− 7	− 28 706	− 13	− 54 377	− 25	− 233 871	− 105	− 366 889	− 165	− 705 207	− 319
rgard-Cöslin-Colberger B.	1881	172,49	32 127	188	18 637	108	46 068	269	86 395	501	134 595	780	274 229	1 590
gegen	1880	—	+ 1 112	+ 7	− 2 738	− 16	− 1 571	− 9	− 11 299	− 65	− 18 921	− 110	− 31 576	− 183
lin-Danziger B.	1881	198,30	44 058	222	11 933	61	39 991	202	46 822	238	89 649	452	184 604	931
gegen	1880	—	− 9	—	+ 1 130	+ 6	− 1 180	− 6	− 3 680	− 18	− 10 246	− 52	− 18 785	− 95
waltungsbezirk der K. Eisen-ndirection Hannover	1881	1 615,82	541 800	348	676 800	413	770 000	495	2 800 000	1 733	3 947 330	2 443	7 846 555	4 856
gegen	1880	+ 4,47	− 2 800	− 2	− 15 500	− 17	− 4 103	− 2	− 64 079	− 44	+ 19 746	+ 6	− 224 652	− 153
waltungsbezirk der K. Eisen-ndirection Frankfurt a/M.	1881	1 569,98	829 940	543	975 513	623	582 715	381	2 320 620	1 483	3 105 771	1 978	6 180 577	3 937
gegen	1880	+ 54,42	+ 1 310	− 19	+ 99 597	+ 43	+ 47 884	+ 18	+ 490 446	+ 272	+ 492 900	+ 254	+ 812 259	+ 395
waltungsbezirk der K. Eisen-ndirection Magdeburg														
ptbahn	1881	1012,17	378 732	374	426 493	421	551 493	545	1 970 313	1 947	2 691 343	2 659	5 554 569	5 488
gegen	1880	—	+ 4 697	+ 4	+ 10 617	+ 10	+ 7 208	+ 7	+ 24 067	+ 24	+ 57 537	+ 57	+ 167 652	+ 166
gerhausen-Artern u. Stass-	1881	32,56	4 002	287	14 920	458	2 673	192	15 831	486	20 106	618	42 919	1 318
-Hecklingen-Egeln . gegen	1880	+ 13,73	+ 4 002	+ 287	+ 4 716	− 84	+ 2 673	+ 192	+ 5 545	− 60	+ 9 809	+ 71	+ 19 790	+ 90
nover-Altenbeken	1881	289,27	68 748	238	96 716	334	50 670	175	236 386	817	296 305	1 024	650 698	2 249
gegen	1880	—	− 421	− 1	− 20 317	− 71	− 806	− 3	− 62 599	− 217	− 59 008	− 205	− 117 306	− 406
lin-Potsdam-Magdeburg	1881	259,56	221 352	853	140 202	540	248 538	958	516 708	1 991	846 831	3 263	1 675 304	6 454
gegen	1880	—	− 2 464	− 9	− 19 481	− 75	− 2 125	− 8	− 58 921	− 227	− 79 382	− 306	− 155 887	− 601
zen-Langwedel	1881	97,83	8 429	86	10 860	111	12 502	128	54 556	557	68 209	697	138 324	1 414
gegen	1880	—	− 818	− 9	− 1 529	− 16	− 1 183	− 12	− 3 737	− 39	− 4 263	− 44	− 16 039	− 164
waltungsbezirk der K. Direc- der Berlin-Stettiner E.														
mmbahn	1881	350,74	139 623	403	90 399	258	179 001	516	421 406	1 201	746 013	2 127	1 419 681	4 048
gegen	1880	—	+ 9 970	+ 29	− 12 078	− 34	+ 831	+ 2	− 3 376	− 10	+ 75 796	+ 216	+ 104 143	+ 297
rpommersche Eisenbahn.	1881	238,47	53 643	234	26 688	112	69 611	303	92 630	388	172 618	724	356 388	1 494
gegen	1880	—	− 7	—	− 6 776	− 28	+ 2 453	+ 10	− 31 970	− 134	− 34 523	− 145	− 54 311	− 228
waltungsbezirk der K. Direc- der Köln-Mindener E.														
ptbahn	1881	475,22	257 341	579	702 153	1 478	337 807	761	1 706 444	3 591	2 152 566	4 530	4 289 053	9 025
gegen	1880	+ 27,90	+ 7 410	− 21	+ 13 627	− 61	+ 8 549	− 30	+ 57 462	− 95	+ 64 382	− 138	+ 24 552	− 508
n-Giessen	1881	184,16	94 865	515	264 785	1 438	71 460	388	600 310	3 260	712 933	3 871	1 476 733	8 019
gegen	1880	—	+ 138	+ 1	+ 3 475	+ 19	− 673	− 4	− 20 935	− 113	− 20 353	− 111	− 40 922	− 222
lo-Hamburg	1881	466,76	146 549	315	245 468	526	190 346	410	1 020 804	2 187	1 246 992	2 672	2 557 111	5 478
gegen	1880	—	+ 6 118	+ 13	− 2 546	− 5	− 3 990	− 9	− 38 869	− 83	− 42 229	− 90	− 83 033	− 178
waltungsbezirk der K. Direc- der Rheinischen E.														
ptbahn	1881	1 370,78	721 500	584	748 500	546	666 000	539	2 424 000	1 768	3 233 200	2 358	6 541 200	4 769
gegen	1880	+ 74,00	+ 2 404	− 29	− 141 927	− 141	+ 1 577	− 28	− 467 857	− 464	− 546 680	− 560	−1050299	−1092
-Trier	1881	118,16	18 900	160	28 500	241	27 300	231	123 300	1 044	154 500	1 308	305 200	2 584
gegen	1880	—	+ 1 138	+ 10	− 645	− 6	+ 941	+ 8	− 3 190	− 26	− 1 849	− 15	− 780	− 6
Summa 2	1881	11 669,35	—	—	—	—	—	—	—	—	25 074 611	2 149	50 700 094	4 345
gegen	1880	+ 209,23	—	—	—	—	—	—	—	—	− 445 899	− 78	−1438605	− 205
s. Staats-Eisenbahnen	1881	1 959,92	1 116 966	577	843 114	430	911 110	471	3 685 160	1 880	5 112 125	2 608	9 935 688	5 069
gegen	1880	+ 33,19	− 76 822	− 51	+ 30 206	+ 8	− 45 734	− 32	+ 126 071	+ 33	+ 254 503	+ 87	+ 499 919	+ 172
tembergische Staats-Eisenb.	1881	1 528,04	673 085	440	201 376	132	580 097	380	979 958	641	1 640 690	1 074	3 386 408	2 216
gegen	1880	+ 40,58	− 5 691	− 16	− 2 055	− 5	+ 8 002	− 4	− 87 677	− 77	− 48 306	− 61	− 185 935	− 185
sche Staats-Eisenbahnen	1881	1 314,02	467 510	359	309 118	235	520 252	400	1 084 346	825	1 635 751	1 245	3 105 919	2 364
gegen	1880	—	− 23 791	− 18	− 5 243	− 4	− 14 280	− 11	− 85 114	− 65	− 110 463	− 84	− 315 250	− 240
-Neckar-Eisenbahn	1881	94,50	134 770	1 426	49 620	525	100 000	1 058	188 264	1 992	313 264	3 315	661 494	7 000
gegen	1880	+ 7,00	+ 1 065	− 102	+ 1 280	− 27	+ 986	− 74	+ 4 350	− 110	+ 6 789	− 188	− 17 498	− 360
hessische Eisenbahn	1881	175,73	29 776	169	15 967	91	23 418	133	41 492	236	68 401	389	139 778	795
gegen	1880	—	− 1 853	− 11	+ 1 483	+ 9	− 2 392	− 14	+ 1 121	+ 6	− 919	− 6	− 19 512	− 111
burgische Eisenbahn	1881	290,25	81 638	281	40 051	138	64 177	221	124 277	428	191 182	659	376 157	1 296
gegen	1880	—	− 7 247	− 25	− 3 018	− 10	− 5 903	− 20	− 11 323	− 39	− 17 756	− 61	− 58 148	− 200
lmsh.-Oldenburger E.	1881	52,37	22 364	427	13 364	255	17 375	332	24 089	460	41 984	802	78 372	1 497
gegen	1880	—	− 1 884	− 36	+ 1 680	+ 32	− 1 815	− 34	+ 2 286	+ 44	+ 486	+ 10	− 3 159	− 60
Summa A 1	1881	18 227,73	—	—	—	—	—	—	—	—	36 670 608	2 012	73 369 410	4 025
gegen	1880	+ 311,62	—	—	—	—	—	—	—	—	− 350 688	− 54	−1721653	− 166

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.
			Betriebslänge in km	Personen	auf 1 km	Güter	auf 1 km	Einnahmen Personen	auf 1 km	Güter	auf 1 km	im Ganz. incl. sonst. Quell.	auf 1 km	bis Ende im Ganze
	II. Privatbahnen unter Staatsverwaltung.													
10	Bergisch-Märkische Eisenbahn:													
	a. Hauptb. u. Hess. Nordbahn	1881	1 271,25	930 871	761	1 300 700	1 023	693 640	567	3 377 356	2 657	4 417 496	3 475	8 850 5[illegible]
	gegen	1880	+ 101,75	− 20 735	− 88	− 67 035	− 146	− 21 410	− 71	− 124 243	− 337	− 145 653	− 427	− 392 74[illegible]
	b. Ruhr-Sieg-Eisenbahn	1881	142,92	52 011	375	242 600	1 697	37 806	272	432 228	3 024	496 834	3 476	992 7[illegible]
	gegen	1880	+ 9,20	+ 536	− 22	− 10 400	− 195	+ 361	− 17	− 56 223	− 629	− 55 862	− 657	− 121 6[illegible]
11	Berlin-Dresdener Eisenbahn . .	1881	183,97	37 220	211	34 513	188	44 739	254	154 260	839	219 918	1 195	416 3[illegible]
	gegen	1880	—	− 1 875	− 11	− 8 763	+ 48	− 4 627	− 26	+ 36 465	+ 199	+ 31 922	+ 173	+ 32 1[illegible]
12	Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn	1881	301,37	66 612	226	75 036	249	65 924	224	349 064	1 158	440 882	1 463	900 4[illegible]
	gegen	1880	—	+ 4 534	+ 15	− 20 718	− 69	− 5 570	− 19	− 38 294	− 127	− 49 716	− 165	− 58 4[illegible]
13	Münster-Enscheder Bahn . .	1881	56,46	12 960	229	5 566	99	8 100	143	11 000	195	25 100	444	69 3[illegible]
	gegen	1880	—	− 380	− 7	− 390	− 6	− 35	− 1	− 800	− 14	− 1 802	− 32	+ 16 7[illegible]
14	Oberschlesische Eisenbahn:													
	a. Hauptb. einschl. Neisse-Brieg, Wilhelms-B., Oppeln-Gr.-Strehlitz-Morgenroth u. Posen-Thorn-Bromberg	1881	824,46	264 187	349	636 453	772	260 664	345	2 375 989	2 882	2 910 653	3 530	5 944 15
	gegen	1880	+ 24,08	− 561	− 12	− 23 959	− 53	+ 4 777	− 4	+ 99 054	+ 37	+ 102 631	+ 22	+ 19 58
	b. Breslau-Posen-Glogauer Eisenb.	1881	211,08	50 200	240	100 295	475	72 877	349	417 961	1 980	531 338	2 517	1 096 87
	gegen	1880	—	− 157	− 1	− 24 721	− 117	− 1 189	− 5	− 31 784	− 151	− 33 473	− 159	− 72 10
	c. Breslau-Mittelwalder Eisenb.	1881	375,76	111 703	297	157 417	419	94 677	252	375 295	999	526 972	1 403	1 073 27
	u. Niederschl. Zweigb. gegen	1880	—	− 696	− 2	+ 7 276	+ 19	− 462	− 1	+ 14 473	+ 39	− 13 211	+ 36	− 4 09
	d. Stargardt-Posener Eisenbahn .	1881	172,31	24 754	144	36 282	211	33 561	194	149 001	865	220 062	1 277	442 29
	gegen	1880	—	− 1 118	− 6	− 1 204	− 7	− 708	− 5	− 3 437	− 20	− 5 645	− 33	− 16 82
15	Rhein-Nahe-Eisenbahn	1881	120,60	64 548	535	47 580	395	52 730	437	136 880	1 135	206 112	1 709	441 50
	gegen	1880	—	− 4 742	− 40	+ 751	+ 7	+ 6 659	+ 55	+ 6 206	+ 51	+ 5 558	+ 46	+ 13 40
16	Zittau-Reichenberger Eisenbahn .	1881	26,73	16 230	607	17 026	637	9 419	352	28 179	1 054	53 152	1 988	95 40
	gegen	1880	—	− 1 379	− 52	+ 1 089	+ 41	− 780	− 30	− 76	− 3	− 3 103	− 117	− 94
	Summa A II	1881	3 686,91	—	—	—	—	—	—	—	—	10 048 519	2 725	20 292 86
	gegen	1880	+ 135,03	—	—	—	—	—	—	—	—	− 141 932	− 144	− 584 99
	III. Privatbahnen unter eigener Verwaltung.													
17	Altona-Kieler Eisenbahn	1881	288,01	121 105	420	65 294	227	131 132	455	275 484	957	406 616	1 412	818 45
	gegen	1880	—	− 10 742	− 38	− 2 948	− 10	− 12 667	− 44	− 37 502	− 130	− 50 169	− 174	− 101 91
18	Berlin-Anhaltische Eisenbahn .	1881	431,27	161 497	374	148 080	343	259 500	602	611 030	1 417	940 530	2 181	1 980 07[illegible]
	gegen	1880	—	− 5 472	− 13	− 25 281	− 59	+ 907	+ 2	− 51 992	− 120	− 31 085	− 72	− 24 09
19	Berlin-Görlitzer Eisenbahn . . .	1881	327,35	77 885	238	97 159	297	77 848	238	366 845	1 121	469 988	1 436	920 23[illegible]
	gegen	1880	—	− 9 129	− 28	+ 1 760	+ 6	− 6 739	− 20	+ 18 055	+ 55	+ 10 483	+ 32	+ 22 43[illegible]
20	Berlin-Hamburger Eisenbahn . .	1881	441,66	126 399	286	118 822	269	225 018	509	1 224 924	2 773	1 494 094	3 382	2 776 78[illegible]
	gegen	1880	—	+ 3 368	+ 7	− 14 774	− 33	+ 14 752	+ 33	− 159 077	− 361	− 155 569	− 353	− 329 54[illegible]
21	Breslau-Schweidnitz-Freiburger E.	1881	600,12	141 240	238	188 231	314	161 702	273	694 270	1 157	862 180	1 437	1 792 32[illegible]
	gegen	1880	—	− 7 502	− 13	− 8 114	− 13	− 8 181	− 13	− 22 383	− 37	− 37 648	− 62	− 67 65[illegible]
22	Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn	1881	153,77	23 744	154	34 544	225	17 596	114	105 883	689	132 529	862	271 39[illegible]
	gegen	1880	—	− 6 881	− 45	− 3 520	− 23	− 8 509	− 56	− 9 644	− 62	− 16 194	− 105	− 28 98[illegible]
23	Dortmund-Gronau-Enscheder E.	1881	96,08	25 105	261	37 925	395	13 080	136	47 938	499	74 740	778	155 53[illegible]
	gegen	1880	—	− 1 553	− 16	− 261	− 3	− 790	− 8	− 3 280	− 34	+ 528	+ 6	+ 4 21[illegible]
24	Holsteinische Marschbahn . . .	1881	96,50	27 436	284	11 124	115	23 051	239	28 348	294	51 401	533	101 75[illegible]
	gegen	1880	+ 8,40	+ 1 315	− 12	+ 454	− 6	− 90	− 24	+ 3 181	+ 8	+ 2 876	− 18	+ 5 14[illegible]
25	Lübeck-Büchen. u. Lübeck-Hamburger Eisenb.	1881	111,00	38 455	346	32 194	290	46 543	419	111 680	1 006	176 223	1 588	367 17[illegible]
	gegen	1880	—	− 3 245	− 30	− 13 480	− 121	− 5 085	− 46	− 48 635	− 438	− 61 821	− 557	− 108 82[illegible]
26	Märkisch-Posener Eisenbahn . .	1881	271,90	39 050	144	49 732	183	75 176	276	162 077	596	238 833	878	468 61[illegible]
	gegen	1880	—	− 2 648	− 9	− 4 149	− 15	− 8 067	− 30	− 4 671	− 17	− 14 815	− 54	− 37 85[illegible]
27	Marienb.-Mlawkaer Eisenbahn .	1881	143,03	13 106	92	16 070	112	15 759	110	65 660	459	98 169	686	204 47[illegible]
	gegen	1880	—	− 237	− 1	− 2 942	− 21	− 3 422	− 24	− 23 949	− 161	− 24 249	− 170	− 37 071
28	Nordhausen-Erfurter Eisenb. . .	1881	78,28	16 479	211	13 828	182	17 380	222	40 857	536	64 237	835	139 19[illegible]
	gegen	1880	—	− 212	− 2	− 4 956	− 65	− 630	− 8	− 8 935	− 118	− 7 565	− 100	− 15 391
29	Oberlausitzer Eisenbahn: Strecke Kohlfurt-Falkenberg .	1881	148,00	15 128	102	11 066	75	11 830	80	33 350	225	45 180	305	93 400
	gegen	1880	—	− 2 218	− 15	− 8 822	− 59	− 388	− 3	− 14 942	− 101	− 15 330	− 104	− 22 185
30	Oels-Gnesener Eisenbahn . . .	1881	159,71	18 379	115	15 084	94	19 951	125	56 609	354	90 863	569	185 056
	gegen	1880	—	− 224	− 1	+ 412	+ 2	+ 493	+ 3	+ 885	+ 6	+ 1 378	+ 9	− 9 236
31	Ostpreussische Südbahn	1881	243,00	32 199	133	26 129	108	50 146	206	131 406	541	193 552	796	426 318
	gegen	1880	—	− 1 839	− 7	− 12 434	− 51	+ 5 222	+ 21	− 70 144	− 288	− 64 922	− 267	− 133 555
32	Posen-Creuzburger Eisenbahn .	1881	203,66	18 613	93	24 963	123	26 211	130	92 545	454	128 956	633	268 149
	gegen	1880	+ 1,56	+ 771	+ 4	− 2 250	− 11	+ 280	+ 1	− 12 648	− 62	− 13 948	− 69	− 29 373
33	Rechte Oderufer-Eisenbahn . .	1881	317,99	60 608	208	176 663	556	76 560	261	686 190	2 158	817 750	2 572	1 655 280
	gegen	1880	+ 0,09	− 410	—	+ 195	+ 1	+ 1 025	+ 4	+ 914	+ 2	+ 1 939	+ 6	− 105 802
34	Schleswigsche Eisenbahn . . .	1881	229,80	38 835	169	19 342	84	59 174	257	130 444	568	189 618	825	374 520
	gegen	1880	—	− 2 672	− 12	+ 672	+ 3	− 2 496	− 11	− 3 045	− 13	− 5 541	− 24	− 29 572
35	Thüringische Eisenbahn: a. Stammbahn . . .	1881	359,77	219 076	609	143 240	398	242 074	673	636 900	1 770	878 974	2 443	1 819 612
	gegen	1880	+ 1,26	− 10 964	− 33	+ 503	—	− 4 901	− 16	− 8 242	− 29	− 13 143	− 45	− 59 059
	b. Gotha-Leinefelde .	1881	67,13	26 183	390	14 094	210	17 348	258	41 461	618	58 809	876	112 400
	gegen	1880	—	− 1 427	− 21	− 319	− 5	+ 375	+ 5	+ 1 809	+ 27	+ 2 184	+ 32	− 6 107
	c. Gera-Eichicht . .	1881	77,00	24 788	322	20 206	262	17 113	222	43 111	560	60 224	782	122 641
	gegen	1880	—	− 1 443	− 19	− 4 436	− 58	− 1 444	− 19	− 7 662	− 99	− 9 106	− 118	− 9 075
36	Tilsit-Insterburger Eisenbahn . .	1881	53,93	8 004	148	6 447	120	11 340	210	20 614	382	36 871	683	74 726
	gegen	1880	—	− 291	− 6	+ 21	+ 1	− 3 646	− 68	+ 2 706	+ 50	− 946	− 18	− 1 049
37	Braunschweigische Eisenbahn .	1881	345,00	—	—	—	—	135 493	393	588 826	1 707	725 867	2 104	1 412 089
	gegen	1880	—	—	—	—	—	− 8 019	− 23	− 17 432	− 50	− 32 025	60 224	− 59 059

2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.
		Betriebslänge in km	Personen	auf 1 km	Güter	auf 1 km	Einnahmen Personen	auf 1 km	Güter	auf 1 km	im Ganz. incl. sonst. Quell.	auf 1 km	bis Ende Febr. 1881 im Ganzen	auf 1 km
n-Lübecker Eisenbahn . . .	1881	33,00	12 813	388	2 899	87	8 808	267	8 123	246	17 839	541	35 466	1 075
gegen	1880	—	— 147	— 5	— 151	— 5	— 420	— 13	+ 213	+ 6	— 763	— 23	— 1 215	— 37
a-Ohrdruffer Eisenbahn . .	1881	17,35	6 366	367	1 164	67	3 853	222	2 292	132	6 145	354	11 673	673
gegen	1880	+ 0,05	— 95	— 6	+ 210	+ 12	— 200	— 12	+ 230	+ 13	+ 30	+ 1	— 538	— 33
ische wigs- hn: a. nicht garant. Linien	1881	463,84	279 682	603	163 683	353	239 715	517	495 93[illegible]	1 069	757 084	1 632	1 490 408	3 213
gegen	1880	+ 14,87	— 16 914	— 58	— 59 618	— 144	+ 1 155	— 14	— 86 990	— 229	— 84 444	— 242	— 124 120	— 383
b. garantirte Linien .	1881	179,15	85 394	477	48 944	273	42 559	238	58 079	324	103 278	577	207 305	1 157
gegen	1880	—	— 3 052	— 17	— 28 303	— 158	— 1 389	— 7	— 21 311	— 119	— 22 643	— 125	— 44 705	— 250
klenburg. Friedr.-Franz E. .	1881	349,17	61 962	177	36 681	105	108 309	310	218 403	626	338 364	969	666 568	1 909
gegen	1880	—	— 3 566	— 11	+ 3 912	+ 11	— 6 128	— 18	+ 6 158	+ 18	+ 2 067	+ 6	+ 5 195	+ 15
-Eisenbahn	1881	74,80	27 251	364	11 116	149	17 478	234	27 383	366	45 642	610	85 586	1 144
gegen	1880	—	— 737	— 10	+ 1 866	+ 25	— 421	— 5	+ 1 913	+ 25	+ 1 492	+ 20	+ 1 910	+ 25
s.-Thüringische Ost-Westb. .	1881	33,80	5 612	166	12 369	366	2 849	84	14 110	417	20 607	609	39 881	1 180
gegen	1880	—	+ 99	+ 3	— 682	— 20	+ 139	+ 4	— 280	— 9	+ 152	+ 4	+ 3 106	+ 92
nar-Geraer Eisenbahn . . .	1881	68,11	16 679	245	10 397	153	17 256	253	21 641	318	39 173	575	72 874	1 070
gegen	1880	—	— 2 724	— 40	+ 2 099	+ 31	— 1 491	— 22	— 411	— 6	— 1 801	— 27	— 4 561	— 67
nshausen-Schmalkaldener E.	1881	7,00	1 832	262	1 931	276	659	94	2 511	359	3 518	503	6 423	918
gegen	1880	—	— 85	— 12	— 861	— 123	— 24	— 4	— 561	— 80	— 592	— 85	— 1 456	— 208
a-Eisenbahn	1881	172,00	33 037	192	31 513	183	46 335	270	137 109	797	198 761	1 156	383 368	2 229
gegen	1880	—	— 86	— 1	— 83	— 1	+ 2 474	+ 15	+ 4 737	+ 27	— 7 298	+ 42	+ 4 324	+ 25
Summa A. III.	1881	6 642,18	—	—	—	—	—	—	—	—	9 766 645	1 470	19 539 744	2 942
gegen	1880	+ 26,23	—	—	—	—	—	—	—	—	— 633 892	— 102	—1345798	— 215
Summa A.	1881	28 556,82	—	—	—	—	—	—	—	—	56 485 772	1 978	113202021	3 964
gegen	1880	+ 472,88	—	—	—	—	—	—	—	—	—1126512	— 73	—3652449	— 197
Bahnen untergeordneter Bedeutung.														
Privatbahnen unter Staatsverwaltung.														
rm.-Schwedter Eisenbahn .	1881	23,11	6 302	273	1 667	72	3 477	150	3 249	141	6 885	298	13 732	594
gegen	1880	—	+ 102	+ 5	— 148	— 7	+ 14	—	— 566	— 24	— 552	— 24	— 2 463	— 107
burg-Zeitzer Eisenbahn . .	1881	25,15	12 562	499	30 115	1 197	4 969	198	47 226	1 878	52 281	2 079	104 770	4 166
gegen	1880	—	+ 644	+ 25	— 1 467	— 59	+ 105	+ 5	+ 1 165	+ 47	+ 1 192	+ 48	+ 6 261	+ 249
nitz-Würschnitzer Eisenb. .	1881	12,23	4 929	403	37 415	3 059	1 440	118	24 411	1 996	26 341	2 154	52 281	4 275
gegen	1880	—	— 263	— 21	+ 4 751	+ 388	— 106	— 9	+ 3 383	+ 277	+ 3 239	+ 265	+ 2 927	+ 240
hwitz-Meuselwitzer Eisenb. .	1881	27,76	11 432	412	15 269	550	4 503	162	18 545	668	23 206	836	49 269	1 775
gegen	1880	—	+ 231	— 8	+ 936	+ 34	— 143	— 5	+ 578	+ 21	+ 526	+ 19	+ 2 160	+ 78
Summa B. I.	1881	88,25	—	—	—	—	—	—	—	—	108 713	1 232	220 052	2 494
gegen	1880	—	—	—	—	—	—	—	—	—	+ 4 405	+ 50	+ 8 885	+ 101
Privatbahnen unter eigener Verwaltung.														
en-Jülicher Eisenbahn . .	1881	31,98	12 040	506	47 312	1 479	2 997	126	36 591	1 144	44 166	1 381	91 632	2 865
gegen	1880	—	— 1 206	— 51	+ 1 876	+ 58	— 233	— 10	— 840	— 26	+ 429	+ 13	+ 763	+ 24
au-Warschauer Eisenbahn .	1881	55,34	9 204	166	6 938	125	7 792	141	16 437	297	26 999	488	56 211	1 016
gegen	1880	—	— 1 257	— 23	+ 1 834	+ 33	+ 86	+ 2	+ 2 574	+ 47	+ 2 810	+ 52	+ 3 838	+ 70
lder Eisenbahn	1881	41,69	31 818	763	3 906	94	9 311	223	4 189	100	17 319	415	36 603	878
gegen	1880	—	— 4 057	— 98	— 196	— 4	— 947	— 23	— 475	— 12	— 2 402	— 58	— 2 654	— 64
and-Lauchhammer Eisenb. .	1881	6,61	1 897	287	1 920	290	339	51	1 843	279	2 182	330	3 881	587
gegen	1880	—	+ 50	+ 8	— 249	— 38	— 5	— 1	— 67	— 10	— 72	— 11	— 115	— 18
Unstrut Eisenbahn	1881	52,77	16 135	306	6 654	126	8 848	168	13 902	263	25 250	478	49 416	936
gegen	1880	—	+ 1 230	+ 24	— 1 554	— 30	+ 323	+ 6	— 1 051	— 20	— 728	— 14	— 6 944	— 132
elburen-Heider Eisenbahn .	1881	14,50	3 901	268	498	34	1 792	124	760	52	2 561	177	6 771	467
gegen	1880	—	— 737	— 52	+ 192	+ 13	— 264	— 18	+ 223	+ 15	— 61	— 4	+ 900	+ 62
holsteinische Eisenbahn . .	1881	78,50	9 892	126	1 745	22	8 318	106	5 951	75	14 316	182	30 616	390
gegen	1880	—	+ 1 205	+ 15	— 561	— 7	+ 983	+ 13	— 1 158	— 16	— 201	— 3	— 414	— 5
rstadt-Blankenburger E. .	1881	24,50	4 600	188	10 511	429	2 700	110	12 500	510	16 050	655	32 160	1 329
gegen	1880	+ 5,70	+ 408	— 35	+ 2 735	+ 15	+ 236	— 21	+ 2 748	— 9	— 1 881	— 299	— 2 943	— 538
Summa B. II.	1881	305,89	—	—	—	—	—	—	—	—	148 843	487	307 290	1 005
gegen	1880	+ 5,70	—	—	—	—	—	—	—	—	— 2 106	— 16	— 7 569	— 44
Summa B.	1881	394,14	—	—	—	—	—	—	—	—	257 556	653	527 342	1 338
gegen	1880	+ 5,70	—	—	—	—	—	—	—	—	+ 2 299	— 4	+ 1 316	— 16

Wasserdichte Leinen-Pläne und Waggon-Decken
chemisch präparirt und unverstocklich, die nie kleben oder brechen und bei jeder Witterung ihre Elasticität behalten.
Uebernahme von Reparaturen zu den günstigsten Bedingungen.
Segeltuch zu Waggonbedachung bis 4 Meter Breite in grösster Auswahl. Muster und Kosten-Anschläge gratis und franco.
Wolff & Speyer, Berlin S.,
Neue Jacobstrasse 5.



Fackeln
Teer- und Weissstricke
für Rohrleitungen empfiehlt
A. Dietrich in **Eberswalde.**



C. Rüger,
Berlin N., Chausséestrasse 101.
Leder-Treibriemen
und
gepresste Ledermanschetten
liefere in allen Dimensionen und vorzüglicher Qualität.

Auf der Gewerbe- und Kunst-Ausstellung zu Düsseldorf 1880 mit der goldenen Staats-Medaille prämiirt.

Gegründet 1808. **GUTEHOFFNUNGSHÜTTE,** *Gegründet 1808.*

Aktienverein für Bergbau & Hüttenbetrieb

in Oberhausen II. a. d. Ruhr, Rheinprovinz,

liefert:

A. Walzwerks-Produkte

aus Schweisseisen, Flusseisen u. Flussstahl.

Eisenbahnschienen und **Pferdebahnschienen.**
Laschen und **Unterlagsplatten.**
Lang- u. Quer-Schwellen für ganz eisernen Bahn-Oberbau.
Stab- u. Fein-Eisen, Rund-, Quadrat-, Flach-, Schneid- und Band-Eisen.
Universal-Eisen.
Façon-Eisen, als ⌊-T-I-[-, Speichen-, Reifen-, Säulen-, Halbrund-, Fenster-, Roststabeisen etc.
Gruben- und **Winkelschienen.**
Bleche als: Kesselbleche in allen Qualitäten, Fein-, Brücken- und Reservoir-Bleche.
Streckengestelle für Gruben.
Walzdraht.

Produktionsfähigkeit pro Jahr:

Eisenbahnschienen	60,000 t
Eisenbahnschwellen	10,000 t
Sonstige Stahlfabrikate	10,000 t
Bleche	6,000 t
Handelseisen incl. Brückenmaterial	40,000 t

B. Stahlwerks-Produkte.

Façonguss aus Flusseisen und Flussstahl nach eigenen und fremden Modellen.

C. Hochofen-Produkte.

Puddel-, Giesserei- und **Bessemer-Roheisen.**
Spiegeleisen und **Ferro-Mangan.**
Produktionsfähigkeit pro Jahr:
Roheisen 170,000 t.

D. Maschinelle Produkte etc.

Dampfmaschinen, besonders für Zechen, als Förder-, Wasserhaltungsmaschinen, Ventilatoren, Dampfkabel, Dampfpumpen etc.
Schiffsmaschinen bis zu den grössten Dimensionen.
Druck- und **Hebepumpen** für Bergwerke.
Gestänge für Bergwerkspumpen von Façoneisen.
Geschmiedete Rund-Gestänge mit Patentschlössern aus bestem Hammereisen.
Waggonkipper, vollständig selbsttätig, Patent Gutehoffnungshütte.
Maschinenguss jeder Art und Grösse.
Poterieguss.
Geschosse in allen Kalibern, roh und mit Hartblei-Ummantelung oder Kupferführung.
Schmiedestücke jeder Façon und jeder Grösse.
Schiffs-Ketten, Anker und **Steven.**
Dampfkessel, Reservoirs etc.
Eiserne Brücken, Dachkonstruktionen jeder Grösse.
Dampfschiffe, vollständig ausgerüstet für den Personen- und Güterverkehr, **eiserne Kähne** etc.
Schwimmende Docks.

E. Bergbau-Produkte.

Förderkohlen von den eigenen Zechen Oberhausen, Osterfeld und Ludwig, vorzüglich geeignet für Lokomotiv- und Kessel-Feuerung, Ziegeleien und Kalkbrennereien sowie für Hausbrand.
Gewaschene Nusskohlen der Zeche Oberhausen.

PATENTE: Wasserhaltungsmaschinen mit Rotation und Hubpausen, System Kley. **Flachschieber und Präzisions-Steuerungen** für Dampfmaschinen, System Gutehoffnungshütte. **Fördermaschinen** mit Expansionssteuerung, System Versen. **Waggonkipper,** vollständig selbsttätig, System Gutehoffnungshütte. **Schlösser** für Rundeisengestänge. **Façoneisen-Biegmaschine,** System Gutehoffnungshütte. **Verfahren zum Reinigen des Roheisens** von Phosphor und anderen schädlichen Bestandteilen unter Anwendung von Schlacke, System Gutehoffnungshütte.

Der Verein besitzt folgende Werke:

I. Gutehoffnungshütte zu Sterkrade.
II. St. Antonyhütte zu Osterfeld bei Sterkrade.
III. Hammer Neu-Essen bei Oberhausen II.
IV. Walzwerk Oberhausen in Oberhausen II.
V. Walzwerk Neu-Oberhausen in Oberhausen II.
VI. Eisenhütte Oberhausen in Oberhausen II.
VII. Zeche Oberhausen in Oberhausen II.
VIII. Schiffswerft Ruhrort in Ruhrort.
IX. Zeche Neu-Essen II-Ludwig in Rellinghausen.
X. Zeche Neu-Essen IV in Rellinghausen.
XI. Zeche Osterfeld in Osterfeld.
XII. Diverse Eisensteingruben in Nassau, Siegen, Bayern, der Eifel etc.

Gegenwärtig beschäftigte Arbeiterzahl: 7000, gegen 9000 im Jahre 1873/74.

Die

Werkzeugmaschinenfabrik „Vulkan“

(vorm. William Benndorf)

Chemnitz

Industrie-Ausstellung zu Chemnitz 1867.

empfiehlt sich zur Lieferung ihrer: **Schraubenschneid - Support - Drehbänke** nach Whitworths Scala, **Support-Drehbänke** zum selbstthätigen Lang- und Plandrehen, **Bohr-Drehbänke, Plan-Drehbänke, Locomotiv-** und **Eisenbahnwagenräder-Drehbänke, Horizontal-, Vertical-Radial-** und **Langlochbohrmaschinen, Shaping-, Stoss-** und **Hobelmaschinen, Räderschneidmaschinen, Mutter-** und **Schraubenschneidmaschinen, Mutterstoss-** und **Fraismaschinen, Blechdurchstossmaschinen** und **Scheeren, Blechbiegmaschinen, Dampfhämmer, Ventilatoren, Parallelschraubstöcke;**

ferner: **Holzbearbeitungsmaschinen,** als:

Bohr- und **Stemmmaschinen, Hobelmaschinen, Kreissägen, Sägegatter,** verticale **Bandsägen, Zapfenschneid-** und **Schlitzmaschinen, Fraismaschinen** zu allen möglichen Façonhölzern etc.

Courante Maschinen befinden sich auf Lager.

H. S. HERMANN. BUCHDRUCKEREI. LITHOGRAPHISCHE ANSTALT & STEINDRUCKEREI. VERLAGS-BUCHHANDLUNG. PHOTOLITHOGRAPHIE & LICHTDRUCK-ANSTALT. BUCHBINDEREI. BERLIN SW., BEUTH-STRASSE 8.

Die im Jahre 1837 begründete Anstalt, welche vorzüglich für Druck von Formularen, Tarifen, Billets sowie von Steindruck-Arbeiten, wie Bau- und Situations-Plänen eingerichtet ist, empfiehlt sich den geehrten Bahn-Verwaltungen zur Lieferung des Drucksachen-Bedarfs bei schleuniger Herstellung zu billigsten Preisen.
Annahme der Privat-Anzeigen für diese Zeitung, welche für Fabrikanten und Lieferanten von Eisenbahn-Bedarf ein geeignetes Insertions-Mittel bietet.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin SW. (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 26. **Zeitung des Vereins** 1881.

Die Zeitung erscheint **Montags und Freitags.**

Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes; Kreuzband-Porto wird extra berechnet.

Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction: **Dr. jur. W. Koch,** Berlin SW., Kleinbeerenstr. 3.

Commissionär für den Buchhandel: **Adolph Refelshöfer,** Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung und **Privat-Inserate** wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von **H. S. Hermann,** Berlin SW., Beuth-Strasse 8, einsenden.

Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt. Auflage der Zeitung: 3000 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Einundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 4. April 1881.

Zur Erkrankungsstatistik des Eisenbahnpersonals

mit besonderer Beziehung auf den bahnärztlichen Dienst bei den Königlich Bayerischen Staatsbahnen.

Im letzten Decennium ist der Erkrankungsstatistik des Eisenbahnpersonals an Deutschen Bahnen eine grössere Aufmerksamkeit geschenkt. Die ersten Bemühungen Wigand's (Ende der fünfziger Jahre) bezweckten die Schaffung einer Grundlage für Invaliditäts- und Pensionscassen. In Folge des Mahnrufes des Freiherrn von Weber im Jahre 1860, welcher auf die schädlichen Einflüsse des Eisenbahnfahrdienstes, auf die zu frühzeitige Abnutzung des physischen Organismus hinwies, liess die Preussische Staatsregierung bekanntlich bei einigen unter Staatsverwaltung stehenden Bahnverwaltungen (Niederschlesisch-Märkische, Bergisch-Märkische, Saarbrücker, Westfälische, Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Bahn) statistische Erhebungen anstellen, welche in einigen Punkten die Befürchtungen von Weber's zu bestätigen schienen. Aber der Mangel gleicher systematischer Erhebungen zeigte, dass man ohne letztere ein sicheres Urtheil nicht gewinnen konnte. Die Oesterreichische Südbahn hat das Verdienst, durch die Bemühungen ihres Chefarztes, Dr. Richter, für die Erkrankungsstatistik ihres Personals eine bestimmte Organisation geschaffen zu haben, und seitdem hat auch der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen in mehrfacher Beziehung sich mit dieser Frage beschäftigt. (Das Nähere hierüber findet sich in Finkelnburg's Referat in der Deutschen Vierteljahrsschrift für öffentliche Gesundheitspflege, Bd. IX S. 577, Bd. X S. 238; auch im Correspondenzblatt des Niederrheinischen Vereins für öffentliche Gesundheitspflege, Bd. IV S. 64.)

Was von einer Anzahl Eisenbahnverwaltungen im Laufe der letzten Jahre an Material der Erkrankungsstatistik eingeliefert wurde, hat in den durch Behm bearbeiteten Zusammenstellungen Veröffentlichung gefunden. Diese Veröffentlichungen sind in der jüngsten Zeit durch die Trennung der Kategorien und dadurch, dass sich eine grössere Zahl von Bahnverwaltungen an der Berichterstattung betheiligten, umfangreicher geworden. Als Kategorien wurden zuletzt unterschieden:

A. Bahnbewachungspersonal.
B. Zugbegleitungspersonal.
C. Locomotivpersonal.
D. Alles übrige Personal excl. A, B, C.
Summa von A, B, C, D.

Jede Lebensaltersclasse zeigt die Zahl der im Anfange des Jahres Vorhandenen, der im Laufe des Jahres Hinzugetretenen, der am Ende des Jahres Vorhandenen, die Zahl der mit und ohne Pension (aus Invaliditäts- und anderen Ursachen) Ausgeschiedenen, die Zahl der Gestorbenen, die Zahl der Krankheitsfälle und Krankheitstage.

Man kann nun nicht behaupten, dass aus diesen Zahlen sich werthvolle, sichere Schlüsse ableiten lassen; auf der einen Seite erscheint es nicht zulässig, das Personal aller zum Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen gehörenden Verwaltungen so zu sagen in einen Topf zu werfen, ein Uebelstand, der auch für die Invaliditäts- und Pensionsfrage zu den grössten Bedenken Anlass geben möchte, — und auf der anderen Seite fehlt für die Krankheitsstatistik (und folgerichtig dann auch für die Todesfall- und Pensionsstatistik) das Eingehen auf die Krankheitsformen. Aus diesem Grunde hat Dr. Rachel durchaus recht, wenn er über diese Zusammenstellungen sagt: „Die Ziffernaufstellungen der Krankenstatistik wollen wir ganz übergehen, da dieselben schwerlich im Interesse der Eisenbahnstatistik einen allgemeinen Werth erlangen werden, auch ein etwa anderweit daraus zu entnehmender Nutzen noch nicht evident sich herausgestellt hat". Vor Allem ist eine Specialisirung für jede einzelne Bahnverwaltung nothwendig, wie solche seit 1873 durch den Niederrheinischen Verein für öffentliche Gesundheitspflege bei der Rheinischen, Bergisch-Märkischen, Saarbrücker, Rhein-Nahebahn ins Leben gerufen wurde. Der weitere Fortschritt, der diese Erkrankungsstatistik kennzeichnet, besteht in der möglichst sicheren Constatirung jedes einzelnen Erkrankungsfalles durch vom Arzte ausgestellte Zählkarten und in der durch das Zählkartensystem möglichen sicheren Verarbeitung und Zusammenstellung des Materials. Für diese Bahnen ist die Erkrankungsstatistik für die Jahre 1873—1878 im Correspondenzblatte des Vereins veröffentlicht (Bd. IV S. 70, Bd. VI S. 20, Bd. VII S. 132, Bd. VIII S. 144). Diese Veröffentlichungen enthalten folgende Tabellen:

Tab. I. Die Erkrankungen nach den Monaten, Altersclassen, nach der Dauer der Erkrankung, nebst Procentberechnung über die Häufigkeit der Erkrankung der einzelnen Beamtenkategorien, und Verhältniss der Arbeitsunfähigkeitsdauer zur Zahl der Arbeitsfähigkeitstage.

Tab. II. Die Krankheitsformen und ihre Vertheilung auf Beamtenkategorien und Lebensaltersclassen.

Tab. III. Die Procentberechnung der Erkrankungshäufigkeit der einzelnen Lebensalterclassen der verschiedenen Beamtenkategorien.

Diese Veröffentlichungen hatten, wie man sich erinnern wird, das Kaiserlich Deutsche Gesundheitsamt veranlasst, mit dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen in Verbindung zu treten, um die Erkrankungsstatistik der Eisenbahnbeamten bei möglichst vielen Deutschen Verwaltungen zu organisiren. Das Kaiserliche Gesundheitsamt hat nun bekanntlich im November v. J. sich von seinen bei jenen Vereinbarungen getroffenen Verpflichtungen losgesagt, auch das statistische Material für das Jahr 1879 einer Bearbeitung nicht unterzogen.

Da nunmehr die Frage vielleicht zur Erörterung kommen möchte, ob und wie der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen die Erkrankungsstatistik des Eisenbahnpersonals weiter cultiviren soll, so möchte ich in diesem Augenblicke nicht versäumen, die Aufmerksamkeit auf die bei den Königlich Bayerischen Staatsbahnen getroffenen Einrichtungen zu lenken, durch welche meines

Erachtens die richtigen Wege vorgezeichnet sind, welche die Erkrankungsstatistik zu gehen hat, um praktische Ziele zu erreichen, wenn ich auch vorweg erklären muss, dass ich hiermit nicht sagen will, dass jede Verwaltung ohne Weiteres die Einrichtungen bei den Bayerischen Staatsbahnen bis in das Kleinste nach der Schablone copiren müsse; ich glaube vielmehr, dass jede Verwaltung je nach den bei ihr bestehenden Verhältnissen ihre Einrichtungen treffen muss, welche sich ja auch wesentlich an die Formen der vorhandenen Krankencassen werden anschliessen müssen. Anlass zu diesen Bemerkungen giebt mir der Separatabdruck zur „28. Nachweisung über den Betrieb der Königlich Bayerischen Verkehrsanstalten pro 1879, Bahnärztlicher Dienst." Dieser Bericht giebt zunächst eine Uebersicht über die im Laufe des Jahres Gestorbenen und Pensionirten des activen Personals, der Pensionirten, der Relicten; die monatsweise Uebersicht der Anzahl der Erkrankten und der Krankentage mit Procent- und Durchschnittsberechnung. Sodann in Tabelle II eine Uebersicht der Leistungen des Fahrpersonals im Zusammenhalte mit den Erkrankungs-, Invaliditäts- und Sterbefällen, sowie dem Lebensalter der einzelnen Kategorien. Auf diese Tabelle möchte ich die Aufmerksamkeit ganz besonders richten; sie bringt a) die Leistungen des Fahrpersonals ausgedrückt in der Summe der zurückgelegten Kilometerzahl (bei Güterzügen, bei Personenzügen, im Ganzen), der Rangirstunden und der Ausbleibestunden (1 Rangirstunde = 10 km, 1 Ausbleibestunde = 4 km gerechnet), b) die Erkrankungsverhältnisse des Fahrpersonals mit ihrer durchschnittlichen Leistung pro Tag, in Procenten auf das Fahrpersonal überhaupt, auf Kilometerzahl und durchschnittlich gleichem Lebensalter, c) die Invaliditäts- und Sterblichkeitsverhältnisse bezogen auf die durchschnittliche Leistung pro Jahr, in Procenten auf das Gesammtpersonal, auf Kilometerleistung und durchschnittlich gleichem Lebensalter.

Es folgt die Uebersicht der Krankenbewegung bei den einzelnen bahnärztlichen Bezirken (Tab. III), wodurch also der Einfluss der klimatischen Verschiedenheit der verschiedenen Abtheilungen des Bahnnetzes veranschaulicht wird; dann die Uebersicht der Krankheiten, welche zur Pensionirung oder Tod führten (Tab. IV) und zwar nach den einzelnen Kategorien. Tab. V: die Vertheilung der 10 Krankheitsgruppen bei den einzelnen Kategorien. Tab. VI: die Verletzungen mit Beziehung auf Kategorien, Arbeitsunfähigkeitsdauer. Tab. VII: vergleichende Uebersicht der Erkrankungen mit dem Lebensalter der Erkrankten. Tab. VIII: Zusammenstellung des Standes, Zu- und Abganges des pensionirten Personals nach Lebensalter. Tab. IX: dasselbe nach den Pensionsjahren. Tab. X: dasselbe mit Beziehung auf die Relicten.

Der ärztliche Dienst bei den Bayerischen Staatsbahnen wird von Bahnärzten versehen, die im Dienste der Bahnverwaltung, nicht einer Krankencasse stehen; sie beziehen ihr — nicht unbedeutendes — Honorar aus dem Betriebsfonds. Die Beamten erhalten durch die Bahnärzte freie ärztliche Behandlung. Der bahnärztliche Dienst ist mit straffer Disciplin organisirt: jeder Beamte, welcher wegen Krankheit vom Dienste fern bleibt, wird sofort der bahnärztlichen Controle unterstellt, die ihre Obercontrole am Sitze der Centralverwaltung in der Person des Oberarztes findet; hier laufen alle Krankenrapporte (Anmeldung, Abmeldung durch Genesung, Tod) unter Benutzung des Kartensystems ein. Bei der Centralverwaltung befindet sich ein förmliches Standesamt für sämmtliche Beamte, ähnlich wie die Personalmeldeämter grosser Städte, wo die Notizen jedes Beamten in Form einer Zählkarte auf dem Laufenden erhalten bleiben. Jeder Beamte hat sein Conto, auf welchem seine Arbeitsleistung pro Monat gebucht wird (cfr. oben Tab. II), gerade so wie auch die Krankheitstage, Beurlaubungen, stets controlirt durch die Lohnzahlungen. Der Chefarzt der Bahn ist in jedem Augenblick unterrichtet nicht nur über die tägliche Zahl der Kranken, ihre Stellvertretung, die Krankheitsform, sondern auch über das Curriculum vitae überhaupt, wie oft die menschliche Maschine defect war, wieviel Reparaturkosten nothwendig waren; der Oberarzt kann beurtheilen, ob der Beamte etwa von seiner Beschäftigung überhaupt oder auf längere Zeit fern gehalten werden muss, ob er einer anderen Kategorie zu überweisen sei, ob eine Versetzung aus einer klimatisch ungünstig wirkenden Gegend nothwendig erscheint; — kurz der Oberarzt ist der Obermaschinenmeister für die lebenden Maschinen, ohne welche eine Eisenbahn nun einmal nicht zu betreiben ist, und er rechnet mit dieser Maschine im Interesse des Beamten selbst und im Interesse der Bahnverwaltung. Das humane Interesse fällt mit dem geschäftlichen in der That vollständig zusammen. Die Frage, auf welche Weise der Eisenbahnbeamte möglichst lange leistungsfähig erhalten bleibt, steht sowohl auf dem Blatte der Humanität als Fürsorge für das Einzelindividuum, als die Frage auch vom Standpunkt des Betriebes, der finanziellen Rücksichten, der Invalidität und Pensionen beantwortet werden muss. Ist diese Erkenntniss durchgedrungen, so wird man gewiss nicht säumen, obiger Forderung vollständig Rechnung zu tragen. Die ärztliche Wissenschaft ist im Stande die von ihr zu fordernde Hülfe zu leisten, und ich glaube nicht zu irren, wenn ich behaupte, dass die Verwaltung der Bayerischen Staatsbahnen schon jetzt mit den Einrichtungen ihres bahnärztlichen Dienstes zufrieden ist, trotzdem erst einige Jahre nach diesen Grundsätzen gehandelt wird. Durch die bei den Bayerischen Staatsbahnen bestehende Beobachtung wird man bald genau und practisch zu verwerthende Anhaltspunkte über die Normalleistung des Individuums gewinnen, über welche bis jetzt nichts Genaues bekannt ist, sondern welche nur auf subjectiver Abschätzung beruht. Ich darf an dieser Stelle wohl auf die Forderung aufmerksam machen, welche Engel bei Gelegenheit des internationalen statistischen Congresses in Budapest mit Beziehung auf die Statistik der Erkrankungen, der Invalidität und der Sterbefälle der Eisenbahnbeamten aussprach: „Die Wichtigkeit der über die Sanitätsverhältnisse der Bediensteten und Arbeiter anzustellenden Erhebungen ist den Bahnverwaltungen sehr ans Herz zu legen. In Folge des bei allen Productionszweigen eingeführten intensiven Betriebes wird das Maximum der Leistung in einem Minimum von Zeit und Raum verlangt und dadurch werden die Kräfte der Arbeitenden in einem immer mehr sich verstärkenden Masse verbraucht. Er ersuche daher die Bahnverwaltungen, die statistischen Beobachtungen auf die Verschiedenheit der geographischen Lage des Bahnnetzes, des Klimas, der Beschaffenheit und Bedingungen des öconomischen Lebens und des Bahndienstes zu richten, um den Einfluss auf den sanitären Stand des Bahnpersonals kennen zu lernen". Diese Beobachtungen sind aber nur auf Grund der Einführung der Einzelbeobachtung möglich, und verlangt Engel daher ein förmliches Kataster für das Personal, wie solches bei den Bayerischen Staatsbahnen eingeführt ist. Auf diese Weise ist auch die engste und nothwendige Verbindung der Erkrankungs- und Sterblichkeitsstatistik mit der Invaliditätsstatistik geschaffen, aber nicht nur in der Intention, dass man sich bei den Zahlen beruhigt, welche durch die Wahrscheinlichkeitsrechnung für die Pensions-, Wittwen- und Waisensätze in Rechnung zu stellen sind, sondern dass die Krankheitsursachen, welche schliesslich zur Invalidität und Tod führen, notirt und studirt werden, dass die ganze fortlaufende Arbeitsleistung des Individuums gebucht wird, um den Einfluss der Beschäftigung festzustellen. Mit einem solchen statistischen Material ist die ärztliche Technik im Stande hülfebringend und rettend einzugreifen, wo es sich zeigt, dass der physische Organismus zu sehr abgenutzt wird; ein Blick auf das Arbeits- und Krankheitsconto des Bahnbeamten lässt erkennen, ob durch Versetzung in eine andere Gegend, in eine andere Kategorie, ob eine Badecur, ein Aufenthalt in der Gebirgsluft u. s. w. die zu frühzeitige Invalidität, den zu frühen Tod abwenden kann. Eine günstigere Gestaltung der Lebensverhältnisse und wenn auch nur auf kurze Zeit fällt bei einem nach Tausenden zählenden Beamtenpersonal finanziell schwer ins Gewicht.

Ich zweifle nun nicht, dass sehr leicht der Gedanke aufkommen kann, dass derartige genaue statistische Beobachtungen, wie wir sie verlangen und wie die Bayerischen Staatsbahnen sie eingeführt haben, mit grossen Kosten verknüpft sind; das ist nun aber nicht der Fall; wie schon oben bemerkt, betragen die bahnärztlichen Honorare allerdings eine nicht unerhebliche Summe, aber das statistische Bureau bei der Centralverwaltung ist mit sehr geringen Kosten zu führen. Die Bahnverwaltungen müssen in ihrem Interesse so viel Statistik treiben, dass diese Gesundheitsstatistik in der That nur einen kleinen Theil der allgemeinen Verwaltung ausmacht; ich erinnere hier an einen Ausspruch L. v. Stein's in seinem Aufsatze über die Personalstatistik der Eisenbahnen und ihre Aufgaben*): „Stein hebt die ungleiche Würdigung hervor, mit welcher von Seiten der Bahnstatistik eines Theils die technischen und commerciellen Verhältnisse des Betriebs, anderen Theils die socialen Verhältnisse der Bediensteten von den Bahngesellschaften behandelt werden. Die Statistik der technischen und commerciellen Verhältnisse der Eisenbahnen überragt fast jedes andere Gebiet der statistischen Publicationen an Umfang und Intensität und steht ihr nur die Handelsstatistik zur Seite. Umsomehr aber tritt die Nothwendigkeit hervor, dass die insbesondere von dem Verein der Deutschen Eisenbahnverwaltungen ins Leben gerufene und befürwortete Personalstatistik aus ihrer Dürftigkeit und Unfertigkeit möglichst zu der Höhe der commerciellen und technischen Eisenbahnstatistik emporgehoben werde".

Wenn es mir gelungen sein sollte, die Aufmerksamkeit auf die Einrichtungen zu lenken, welche meines Erachtens geeignet sind, die Erkrankungsstatistik der Eisenbahnbeamten in die richtige, practische Resultate liefernde Bahn zu lenken, so ist der Zweck erfüllt. Was nun jede Bahnverwaltung von diesen Einrichtungen bei den Bayerischen Staatsbahnen für sich verwerthen kann, hängt von localen Einrichtungen ab, und ist aus diesem Grunde auch die Verarbeitung und Zusammenstellung des statistischen Materials für jede Bahnverwaltung getrennt absolut nothwendig. Jede Bahnverwaltung hat zunächst das nächste und grösste Interesse an der Erkrankungs-, Sterblichkeits- und Invaliditätsstatistik ihrer Bahn und kann die Resultate derselben auch nur richtig verstehen, wenn sie die näheren Einrichtungen ihrer Verwaltung mit den statistischen Ergebnissen zusammen-

*) Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt in Oesterreich-Ungarn 1879 No. 4—10.

hält. Eines ist allerdings für die Einführung der statistischen Erhebungen nothwendig, der strenge bahnärztliche Dienst; die Bahnverwaltungen, denen dieser Dienst nicht zur Verfügung steht, müssen von jenen statistischen Beobachtungen absehen; wo der ärztliche Dienst aber gut organisirt ist, dort wird die Erkrankungsstatistik nach dem Vorgange der Bayerischen Staatsbahnen leicht zu organisiren und in der That dem Einzelindividuum sowie der Verwaltung von grossem und segensreichem Nutzen sein. L.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Wien, 28. März 1881. (Eisenbahnclub in Budapest. Schienenbedingnissheft. Ragusa-Sarajewo. Serbische Bahn und Pest-Semlin. Tarifregelung. Ofen - Fünfkirchen. Böhmische Localbahnen. Sparverein. Assecuranzverband. Börsennotiz.)

Zur Bildung eines Eisenbahnclubs in Budapest fordert das Magyarische Fachblatt mit der Motivirung auf: „Vortheilhaft wäre der Club oder Cirkel schon deshalb, damit darin nebst wissenschaftlichen Abhandlungen und Vorlesungen unseren mit schwierigen Verrichtungen belasteten Collegen auch Gelegenheit zu einer so nothwendigen Zerstreuung geboten werde. Der Vereinigungspunkt von Vereinsgenossen wird auch zu einem Ideenaustausch führen, Discussionen erwecken etc., was namentlich für die jüngere Generation von Vortheil wäre. Es kann dies keine Entschuldigung sein, dass schon genug Clubs in der Hauptstadt existiren, die Zahl der Eisenbahner ist gross genug, um auf eigenen Füssen stehen und ihre von den Dienstverhältnissen anderer Beamten so abweichenden Verhältnisse selbstständig wahrnehmen zu können. Für die Modalitäten wird eine Basis leicht zu finden sein, dort ist der Wiener Eisenbahnclub, welcher ein ausgezeichnetes Fachblatt herausgiebt, unausgesetzt für interessante Vorlesungen sorgt, Discussionen veranstaltet und auch bei ungezwungener Conversation die Eisenbahnwissenschaft pflegt, überdies dem von der Arbeit ermüdeten Collegen in seinen Lese- und Spielzimmern und durch die arrangirten Unterhaltungen eine Zerstreuung bietet."

Der Entwurf eines Schienenlieferungsbedingnissheftes, welcher von der durch das Oesterreichische Handelsministerium berufenen Commission ausgearbeitet wurde, lag der bereits erwähnten Enquête zur Discussion vor. Der Entwurf schliesst sich den bestehenden Bedingnissen im Allgemeinen an, doch erscheinen die Zerreissproben, welche in den vom Deutschen Eisenbahnvereine aufgestellten Schienenlieferungsbedingungen obligatorisch und deren Resultate für die Uebernahme massgebend sind, nicht aufgenommen. Dagegen enthält der Entwurf die neue Bestimmung, dass die Abnützung der Schienen während der Garantiezeit eine gewisse Grenze nicht überschreiten darf, widrigenfalls der Lieferant sich einen Abzug von der Verdienstsumme gefallen lassen muss, welcher proportional mit der Ueberschreitung der festgesetzten Maximalgrenze der Abnützung des Schienenkopfes zunimmt. In der Bestimmung bezüglich der Garantie der Eisenwerke ruht der Schwerpunkt des ganzen Entwurfes. Während die Eisenwerke eine wesentliche Abkürzung der Garantiezeit begehren, die bisher sehr häufig 10 Jahre umfasste, verlangen die Vertreter der Eisenbahnen, indem sie in eine Verminderung der Garantiedauer auf 5 Jahre gerne einwilligen, auch eine Bürgschaft für die Qualität. Die Stahlschiene dürfe bei einer bestimmten Verkehrsmenge über eine gewisse Dimension hinaus nicht abgenützt werden. Gegenwärtig beschränkt sich die Garantie im Wesen nur auf die Deformation, Bruch u. dgl., auf die Qualität erstreckt sie sich nicht. Nun suchen die Vertreter der Eisenbahnen auf Grund der statistischen Daten nachzuweisen, dass die Haftung für die Deformation von untergeordneter Bedeutung sei, weil diese eben im Verhältnisse zu den Schäden qualitätswidriger Lieferung einen geringen Procentsatz ausmache. Die Eisenwerke weigern sich, die Garantie für die Qualität zu übernehmen. Es ist begreiflich, dass die in Rede stehende Bestimmung einen heissen Kampf der beiden Parteien hervorrufen muss, da hier die materiellen Interessen der Eisenbahnen und Eisenwerke in erster Linie in Frage kommen. Der Kampf wird durch das Cartell der Eisenwerke nur noch verschärft. Die Regierungsvertreter scheinen vorläufig im Grossen und Ganzen den Anschauungen der Commission, beziehungsweise der Eisenbahnen, beizupflichten.

Die Studien und Vorarbeiten zur Feststellung einer Eisenbahntrace von Ragusa in das Narentathal nach Mostar und von da über Konjiza nach Sarajewo sollen unter den Auspicien der Oesterreichischen Regierung beginnen. Nachdem bei dem Zustandekommen der projectirten Bahn in erster Linie Ragusa interessirt ist, so haben Handelsfirmen dieser Stadt eine grössere Summe zusammengeschossen, um mit derselben die Tracirungsarbeiten zu fördern. Der Bau dieser, Dalmatien mit der Herzegowina verbindenden Eisenbahn selbst aber würde ungemein kostspielig sein, weil es sich da um die Herstellung einer Gebirgsbahn mit ganz enormen Schwierigkeiten handelt, deren Rentabilität angesichts der von Spalato, dem reichsten Handelsplatz Dalmatiens, projectirten zwei Concurrenzlinien sehr fraglich ist.

Die Eisenbahnconvention zwischen der Serbischen Regierung und Herrn Bontoux wurde von der Skuptschina angenommen. Die Concession für die Eisenbahn Pest-Semlin wird nun voraussichtlich der Oesterreichischen Länderbank ertheilt werden, welche bekanntlich vom genannten Generaldirector a. D. der Südbahn gegründet wurde. Die bezüglichen Verhandlungen sollen eigentlich nur mit der Ungarischen Regierung finalisirt werden, da dieselbe für die gedachte Concession die Genehmigung der Serbischen Convention als Hauptbedingung aufstellt und nur noch kleine Differenzen wegen der Finanzirung und des Begebungscourses der zu emittirenden Eisenbahnobligationen bestehen.

Ueber die Regelung der Eisenbahntarife wurde in der Prager Handelskammer ein dem Handelsministerium und dem Reichsrathe vorzulegendes Referat erstattet, welches für die allmälige Verstaatlichung der Eisenbahnen, sowie dafür eintritt, dass die Regierung inzwischen die Tarifirung der Bahnen beeinflussen möge. Der Referent (Reichsrathsabgeordneter Schwab) empfiehlt die Einführung von Wagenladungsclassen für Güter aller Art, wenn sie in solchen Mengen zur Aufgabe gelangen, dass die Tragkraft des Bahnwagens ausgenützt erscheint. Er beleuchtete sodann die bestehenden Frachtsätze, die er als in erschreckender Weise ungleichmässig und vollkommen systemlos bezeichnete. Für Roheisen, Rohstahl, Eisenguss- und Stahlwaaren bestehen bei den Tarifen einzelner Bahnen Differenzen von 5—100 pCt.; die Frachtsätze Oesterreichischer Bahnen für diese Waaren sind um 50 bis 100 pCt. höher als die der Ungarischen Staatsbahnen, um 60 bis 150 pCt. höher als die der Deutschen Bahnen; für Getreide und Hülsenfrüchte seien billigere Frachtsätze als für Mahlproducte einzuführen; durchwegs zu hoch seien die Kohlentarife Oesterreichs; bei 45 Oesterreichischen Bahnen bestehen für Kohlen auf Distanz von 50 km 12 verschiedene Frachtsätze, die unter einander um 22—344 pCt. differiren, wobei die Aussig-Teplitzer Bahn die billigste und die Ostrau-Friedländer Bahn die theuerste ist. Diese 12 Frachtsätze seien um 12—500 pCt. höher als die Deutschen. — Die theilweise Unrichtigkeit der vorstehenden Ausführungen wird unschwer zu beweisen sein.

Wegen des Baues der 20 Meilen langen Eisenbahn Ofen-Fünfkirchen wurde von der Ungarischen Creditbank (Filiale der Oesterreichischen Creditanstalt) beim Communicationsministerium eine Eingabe überreicht. Das Gesuch ist ganz allgemein gehalten, da alle Details den mündlichen Verhandlungen vorbehalten bleiben. Dem Vernehmen nach sollen sich die Kosten des Baues auf ungefähr 12 Millionen Gulden belaufen und durch Ausgabe von Actien und Prioritäten aufgebracht werden. Die Anrainer und in erster Linie die Donaudampfschifffahrtgesellschaft haben die Uebernahme des weitaus überwiegenden Theiles der Actien zugesagt.

Wegen Concessionirung einer Anzahl von Böhmischen Localbahnen in der Gesammtlänge von 140 km verhandelt der Bauunternehmer Muzika im Handelsministerium. Diese Linien sollen von den folgenden Punkten ausgehen, und zwar von Nusle-Prag — diese Linie ist noch sehr fraglich, da rücksichtlich derselben eine scharfe Concurrenz besteht — und Blovitz an der Franz-Josefbahn; Rokytzan an der Böhmischen Westbahn; Nimburg, Podiebrad, Gitschin und Ostromierz an der Oesterreichischen Nordwestbahn; Smirzic und Königgrätz an der Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Der Spar- und Vorschussverein der Beamten der Königlich Ungarischen Staatsbahnen als Genossenschaft hielt seine ordentliche Generalversammlung. Aus seinem Geschäftsberichte pro 1880 sind folgende Daten von allgemeinem Interesse. In Folge der Vereinigung der Verwaltung der Theissbahn mit jener der Königlich Ungarischen Staatsbahnen erfreute sich im abgelaufenen IX. Geschäftsjahre der Verein eines bedeutenden Aufschwunges. Am Schlusse des Jahres 1880 stieg die Anzahl der Mitglieder auf 532 mit den Einlagen von 94 800 fl. An Vorschüssen und Darlehen wurden 173 670 fl. liquidirt, worauf im Laufe des Jahres 162 242 fl. zurückgezahlt wurden. Hierbei wurde ein Gewinn von 5 819 fl. erzielt.

Bei dem gegenseitigen Versicherungsverbande der Ungarischen Bahnen ist das Ergebniss des ersten Geschäftsjahres als ein günstiges Prognostikon für die Zweckmässigkeit dieses Instituts anzusehen, nachdem die Voraussetzung der Regierung, es werde ein guter Theil der früher gezahlten Versicherungsprämien zu Gunsten der Eisenbahnen und mittelbar des Staatsärars erspart werden, sich schon im ersten Jahre verwirklichte. Die Regierung nahm bei der Creirung des Instituts eine jährliche Ersparniss von circa 80—100 000 fl. in Aussicht; wie aus dem Nachfolgenden hervorgeht, übersteigt das Resultat des ersten Jahres — rein die entstandenen Schäden in Betracht gezogen — diese Ersparniss in unerwartetem Masse, dieselbe wird sogar, wenn die den Assecuranzgesellschaften für die noch nicht abgelaufenen Versicherungsverträge der beigetretenen Bahnen gebührenden Prämien, welche im ersten Jahre gezahlt werden mussten, in Rechnung gezogen werden, nahezu erreicht. Bezüglich der Ergebnisse des Schadenjahres 1880 sind folgende Daten von hohem Interesse:

Die Länge der Verbandslinien betrug . . . . . km 5 356 653
Der einbekannte Gesammtwerth der Gebäude und Objecte betrug . . . . fl. 31 273 513
Der einbekannte Gesammtwerth der Verkehrsmittel „ 48 578 794
Der Werth der i. J. 1880 verbrauchten Materialien „ 6 889 830
Anzahl der Tonnenkilometer 1 215 963 320
Die reinen Ausgaben des Verbandes betrugen:
für 61 zu Lasten des Verbandes bestimmte Schadenfälle . . . . fl. 7 885,24
die Manipulationskosten . . . . „ 5 151,80
Es kostete daher dem Verbande die Versicherung im ganzen Jahre blos . . . . fl. 13 037,04
während im vorangegangenen Jahre die in den Verband eingetretenen Eisenbahnen an Assecuranzprämien zusammen . . . . fl. 187 006,32
an die Versicherungsgesellschaften gezahlt haben, sodass die durch den Verband erzielte Ersparniss fl. 173 969,28 beträgt.

Diese Ersparniss ist jedoch im Jahre 1880 noch nicht factisch, weil den Verband auf Grund der erwähnten, noch nicht abgelaufenen und durch den Verband übernommenen Assecuranzverträge im Jahre 1880 noch die Zahlung der Assecuranzprämie von . . . . fl. 108 753,15
belastete, von welcher nach Abschlag der von den Assecuranzgesellschaften im Jahre 1880 gezahlten Schadensumme von . . . . fl. 3 711,71
noch zu zahlen verbleiben . . . . fl. 105 041,44
hierzu die obigen reinen Ausgaben . . . . . „ 13 037,04
betrug die Gesammtausgabe des Verbandes 1880 fl. 118 078,48
entgegenhalten den im Jahre 1879 gezahlten Assecuranzprämien von . . . . fl. 178 006,32
resultirt eine factische Ersparniss von . . . . fl. 68 927,80
wovon 20 pCt. oder 13 785,57 fl. zur Bildung eines Reservefonds zu verwenden sind, daher die wirkliche Ersparniss 55 142,23 fl. ausmacht, welche grösstentheils zu Gunsten des Ungarischen Staatsärars fällt, nachdem der überwiegende Theil des Verbandes aus den Königlich Ungarischen Staatsbahnen und aus im Genusse der Garantie stehenden Eisenbahnen besteht.

Der Bahnactienmarkt verfolgte wieder eine steigende Tendenz. Die Befürchtungen der Nordbahn (2295) und Karl-Ludwigbahn (265,50) beginnen zu schwinden; Nordwestbahn erhält sich über pari (200,25) in Folge der günstigen Bilanz, wonach die Staatsgarantie nur mit 100 000 fl. für das Vorjahr in Anspruch genommen werden soll. Die grössten Avancen hatten Staatsbahn (287 : 292,50) und Südbahn (104 : 107,50) aufzuweisen. Böhmische Bahnen werden noch immer favorisirt.

Württemberg.

⊙ Betreffend die Verwaltung und Beaufsichtigung der Königlich Württembergischen Verkehrsanstalten wurde unterm 20. März d. Js. folgende Allerhöchste Verordnung genehmigt: § 1. Die obere Leitung und Beaufsichtigung der Verkehrsanstalten des Staates (Eisenbahnen, Bodenseedampfschifffahrt, Posten und Telegraphen) in ihrem ganzem Umfange steht dem Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten zu. Bei demselben wird eine Abtheilung für die Verkehrsanstalten gebildet, welcher die für die Bearbeitung der Geschäfte erforderlichen Beamten zugetheilt werden. § 2. Zu dem Geschäftskreis des Ministeriums gehören: 1. Die Feststellung der allgemeinen Verwaltungsgrundsätze, Dienstinstructionen, Betriebs- und Bauvorschriften; die Erledigung von Zweifeln und Anständen, welche sich bei der Anwendung von Gesetzen, Verordnungen und allgemeinen Vorschriften ergeben; die Genehmigung von Abweichungen von bestehenden Normen und Vorschriften im einzelnen Fall. 2. Aenderungen in der Organisation der verschiedenen Dienstzweige der Verkehrsanstalten, insbesondere Errichtung und Aufhebung von Aemtern und Stellen, von Eisenbahnstationen, Post- und Telegraphenanstalten. 3. Die Entscheidung über Competenzconflicte und Meinungsverschiedenheiten zwischen den Directivbehörden (§ 7); sowie von Beschwerden gegen dieselben. 4. Die Beziehungen der Verkehrsanstalten zum Deutschen Reich und zu den Reichsbehörden, sowie zu auswärtigen Staaten; die Ausübung der den Landesaufsichtsbehörden vom Reiche überwiesenen Befugnisse; dauernde Vereinbarungen mit anderen Eisenbahn-, Post- und Telegraphenverwaltungen, bei welchen es sich nicht blos um die Anwendung bestehender Vorschriften oder allgemeiner Verwaltungsgrundsätze handelt. 5. Die Feststellung der Etats; die Genehmigung von Abweichungen von den verabschiedeten Etats und von Ueberschreitungen derselben; Activ- und Passivanweisungen auf Rechnung des Staatsgrundstocks. 6. Anordnungen in Bezug auf die Statistik der einzelnen Verkehrszweige. 7. Die Aufstellung der Normen für die Aufnahme und den Befähigungsnachweis von Dienstaspiranten, sowie die obere Leitung der Prüfungen für den Dienst der Verkehrsanstalten. 8. Die Anstellung, Versetzung, Beförderung, Quieszirung, Pensionirung und Entlassung der bei den Verkehrsanstalten auf Lebenszeit oder auf vierteljährige Kündigung angestellten Beamten (Beilage I. und II. des Beamtengesetzes vom 28. Juni 1876); die Einsetzung und Vorrückung dieser Beamten in die etatsmässigen Gehalte; die Regulirung ihrer Nebenbezüge; die Bewilligung von Zulagen, Belohnungen und Gratificationen, sowie nicht regulativmässiger Nebenbezüge an dieselben; die Bestellung von Collegial- und Canzleihilfsarbeitern bei den Directivbehörden; die Ermächtigung der Vorstände und Mitglieder der Directivbehörden zu Dienstreisen ausserhalb Landes, mit Ausnahme der in § 2 Absatz 3 des Diätenregulativs vom 23. Juni 1873 vorgesehenen Fälle; die Genehmigung der Diäten- und Reisekostenrechnungen der Vorstände der Directivbehörden. 9. Die Feststellung der Normen über die Dienstverhältnisse der bei den Verkehrsanstalten auf jederzeitigen Widerruf angestellten oder unständig verwendeten Bediensteten, über ihre Anstellung, Versetzung, Beförderung und Entlassung und über die Regulirung ihrer Gehalte, Taggelder und Nebenbezüge, soweit dieselben nicht im Etat festgestellt sind; die Gewährung von ausserordentlichen Belohnungen und von Auszeichnungen an dieselben; die allgemeine Regelung der rechtlichen Verhältnisse zwischen der Verwaltung und den bei den Verkehrsanstalten beschäftigten Arbeitern und die Anordnungen in Betreff der Fürsorge für diese Arbeiter; die Bewilligung von Unterstützungen, Kur-, Verpflegungs- und Begräbnisskosten etc. aus Staatsmitteln an Bedienstete und Arbeiter bezw. deren Hinterbliebene, wenn solche den Betrag von 100 *M.* übersteigen. 10. Die Ausübung der obersten Dienstaufsicht über die Beamten und Bediensteten der Verkehrsanstalten; insbesondere die durch das Beamtengesetz und die hierzu erlassenen Ausführungsvorschriften der obersten Dienstbehörde vorbehaltenen Verfügungen; ferner die Entschliessung auf die Heiratbsanzeigen der Beamten von der achten Rangstufe einschliesslich an aufwärts, sofern nicht von dem Ministerium andere Behörden hierzu ermächtigt werden, endlich die Bestimmungen über die Dienstkleidung sämmtlicher Beamten und Bediensteten. 11. Die Erledigung von Gesuchen um gänzlichen oder theilweisen Nachlass von Haftstrafen, sowie von Geldstrafen in höherem Betrage als 100 *M.*; desgleichen die Entscheidung über Gesuche um Nachlass von den Betrag von 100 *M.* nicht übersteigenden Geldstrafen, einschliesslich der Conventionalstrafen, dann, wenn die betreffende Directivbehörde die Ertheilung eines Nachlasses für begründet erachtet, oder ein Bittsteller bei der Zurückweisung durch dieselbe sich nicht beruhigt. 12. Die Bestimmungen über die Verwaltung der den sämmtlichen Verkehrsanstalten oder mehreren derselben gemeinsamen Institute (Montirungsverwaltung, Druckmaterialienverwaltung, die nach dem Gesetz vom 19. Januar 1869 erbauten Dienstwohnungen und Gebäulichkeiten, Centralbibliothek, Amtsblatt der Verkehrsanstalten); die Genehmigung der Statuten des Unterstützungsvereins für die Angestellten bei den Verkehrsanstalten und ihre Hinterbliebenen, die Aufsicht über die Verwaltung der Casse dieses Vereins, die Festsetzung oder Genehmigung der Normen über Verwilligung ausserordentlicher Unterstützungen aus dieser Casse, sowie aus den bei den einzelnen Zweigen der Verkehrsanstalten verwalteten besonderen Fonds für die Unterstützung von Bediensteten und Arbeitern. 13. Die Anordnung von Vorarbeiten zu neuen Bahnlinien und von Detailentwürfen sonstiger Neu- und Erweiterungsbauten; ferner von Ermittlungen und Versuchen über neue Einrichtungen im Verkehrswesen, sofern dadurch besondere Kosten entstehen; die Genehmigung der allgemeinen Pläne von neuen Verkehrsanlagen, insbesondere der Zugsrichtung neuer Bahn- und Telegraphenlinien, der Anlage und Situirung der Eisenbahnstationen, der Herstellung von neuen Stationen und von umfassenden Veränderungen der Stationen an bestehenden Bahnen, der Pläne bedeutenderer Hochbauten, der Voranschläge sämmtlicher Neu-, Erweiterungs- und Verbesserungsbauten, wenn die Voranschlagssumme bei einem einheitlichen Bauobject 25 000 *M.* übersteigt; die Genehmigung erheblicher Abweichungen von den genehmigten Plänen und von Ueberschreitungen der genehmigten Voranschläge um mehr als 10 pCt. im Ganzen oder bei einem einheitlichen Bauobject. 14. Die Festsetzung der Normen über die commissarische Prüfung der Betriebsfähigkeit vollendeter Verkehrsanlagen und die Anordnung der Eröffnung des Betriebes derselben. 15. Die Erlassung allgemeiner reglementarischer Vorschriften für den Betrieb und die Benutzung der einzelnen Verkehrsanstalten, die Festsetzung der Tarifnormen und Tarifeinheitssätze; die Genehmigung von Abweichungen von den bestehenden reglementarischen Vorschriften und Tarifen; die Bestimmungen über die Gewährung freier Beförderung auf der Eisenbahn, den Bodenseedampfschiffen und der Post; sowie über die Befreiung von Eisenbahn- oder Schiffsfracht, Postporto oder Telegraphengebühren. 16. Die Feststellung des Eisenbahnfahrplans und des Postkursplans, sowie dauernder Aenderungen derselben. 17. Die Ermächtigung zum Kauf, Tausch oder Verkauf von Liegenschaften; jedoch können Erwerbungen von Liegenschaften, welche zur Ausführung eines genehmigten Plans erforderlich sind, wenn der Kaufpreis im einzelnen Fall weniger als 10 000 *M.* beträgt, von den Directivbehörden vorgenommen werden, auch sind dieselben befugt, von den zur Ausführung einer Bauanlage erworbenen Liegenschaften diejenigen Theile, welche nach Vollendung des Baues entbehrlich sind, wieder zu veräus-

sern, wenn der auf den betreffenden Theil sich berechnende ursprüngliche Erwerbungspreis 2 000 M. nicht übersteigt. 18. Die Genehmigung der dinglichen Belastung von Liegenschaften und der Uebernahme dauernder Leistungen auf die Verwaltung; ferner die Gewährung von Abfindungssummen für solche Lasten und Leistungen bei Beträgen von über 2 000 M. 19. Die Ermächtigung zur Veräusserung von Materialien, Inventarstücken, Betriebsmitteln, Geräthschaften etc. bei einem Werthanschlag von über 25 000 M. 20. Die Genehmigung von Verträgen über Vergebung von Bauten, Arbeiten oder Lieferungen, a) wenn nach Erlassung eines öffentlichen Ausschreibens die Vergebung an den Wenigstnehmenden geschieht, bei Beträgen von mehr als 50 000 M., b) andernfalls bei Beträgen von mehr als 2 000 M. 21. Die Genehmigung von Vergleichen, Verzichten, Nachlässen und Anerkennungen bei bestrittenen oder zweifelhaften Ansprüchen, von Preisaufbesserungen und Entschädigungen aus Billigkeitsgründen bei Beträgen von mehr als 2 000 M. 22. Das Eisenbahnconcessionswesen und die Wahrnehmung der Interessen und Aufsichtsrechte des Staats gegenüber den Privateisenbahnen. § 3. Das Ministerium kann auch andere, als die in § 2 bezeichneten Gegenstände an sich ziehen, wie auch einzelne der in § 2 bezeichneten Gegenstände in widerruflicher Weise den Directivbehörden zur Erledigung zuscheiden. Im Verkehr mit den Directivbehörden wird das Ministerium in den geeigneten Fällen seine Entschliessungen in den Acten jener Behörden ertheilen. § 4. Der Verkehr mit dem K. Staatsministerium, den einzelnen K. Ministerien, dem K. Geheimenrath und dem K. Staatsarchiv, ferner mit den obersten Reichsbehörden und mit auswärtigen Stellen kommt auch in anderen als den in § 2 bezeichneten Angelegenheiten dem Ministerium zu, mit Ausnahme der von der Eisenbahnverwaltung dem Reichseisenbahnamt innerhalb seiner Zuständigkeit über alle Einrichtungen und Massregeln zu ertheilenden Auskunft, sowie des aus den laufenden Geschäften der einzelnen Zweige der Verkehrsanstalten sich ergebenden Verkehrs mit den entsprechenden Verwaltungsbehörden des Reichs oder anderer Staaten, wobei übrigens, wenn Fragen von staatsrechtlicher oder politischer Bedeutung erscheinen, dem Ministerium ungesäumt Anzeige zu erstatten ist. § 5. Von der Einleitung gerichtlicher Untersuchungen gegen auf Lebenszeit oder auf Kündigung angestellte Beamte, sowie überhaupt von aussergewöhnlichen Vorkommnissen von Bedeutung, ist dem Ministerium unverweilt Anzeige zu erstatten. § 6. Dem Ministerium wird zum Zwecke der Begutachtung derjenigen in § 2 bezeichneten Gegenstände, welchen eine allgemeine Bedeutung für mehrere Dienstzweige zukommt, oder die sonst von grösserer Wichtigkeit sind, ein „Rath der Verkehrsanstalten" beigegeben. Der Rath der Verkehrsanstalten besteht aus: 1. den Präsidenten, zweiten Vorständen und Abtheilungsvorständen der Directivbehörden, 2. einem vortragenden Rathe des Ministeriums, 3. sechs weiteren Mitgliedern, welche von dem König aus der Zahl der Mitglieder der Directivbehörden auf die Dauer ihres Hauptamts ernannt werden. Die Berufung des Raths der Verkehrsanstalten erfolgt durch den Staatsminister, welcher den Vorsitz bei den Berathungen führt, und in Verhinderungsfällen einen der Präsidenten der Directivbehörden mit seiner Vertretung beauftragt. Bei Berathungen über solche Gegenstände, welche den Geschäftskreis nur einer Directivbehörde berühren, können die der andern Directivbehörde angehörenden Mitglieder von der Theilnahme entbunden werden. Die Sitzordnung bei den Berathungen richtet sich nach dem Dienstrang der Mitglieder und innerhalb derselben Rangstufe nach dem Dienstalter in dieser; die Abstimmung erfolgt nach der Sitzordnung. Der Staatsminister kann auch andere Beamte der Verkehrsanstalten zum Vortrag und zur Auskunftsertheilung in einzelnen Angelegenheiten in die Sitzungen des Raths der Verkehrsanstalten berufen. Dieselben sind, soferne sie einer Directivbehörde als Mitglieder angehören, bei den betreffenden Gegenständen stimmberechtigt. Ueber die Berathungen wird von dem Kanzleivorstand ein Protocoll geführt. § 7. Als selbstständige Directivbehörden mit den Rechten und Pflichten von Landescollegien werden dem Ministerium unmittelbar untergeordnet: I. Die Generaldirection der Staatseisenbahnen (und der Bodenseedampfschifffahrt) für die unmittelbare Leitung und Beaufsichtigung des Betriebs der dem Verkehr übergebenen Eisenbahnen (einschliesslich des Eisenbahntelegraphendienstes und des electrischen Signaldienstes) und der Bodenseedampfschifffahrt; ferner des Neubaues von Eisenbahnen, sowie von Bauten an den im Betrieb befindlichen Bahnen; der Verwaltung des für Betriebszwecke bestimmten Staatseigenthums; der Unterhaltung der sämmtlichen für Zwecke des Eisenbahn- und Dampfschifffahrtsbetriebs bestimmten Baulichkeiten und Einrichtungen; endlich für die Verwaltung der Eisenbahnpolizei, auch auf Privatbahnen. II. Die Generaldirection der Posten und Telegraphen für die unmittelbare Leitung und Beaufsichtigung des Betriebs der Posten und des Telegraphendienstes für den öffentlichen Verkehr, der Herstellung und Unterhaltung der für Post- und Telegraphenzwecke erforderlichen Einrichtungen und der Verwaltung des für diese Zwecke dienenden Staatseigenthums. Die durch Unsere Verordnung, betreffend die Verwaltung und Beaufsichtigung der Verkehrsanstalten, vom 28. Juni 1875 (Regierungsblatt Seite 373) eingesetzte Generaldirection der Verkehrsanstalten sowie die nach § 6 dieser Verordnung gebildeten 4 Sectionen derselben sind aufgehoben und die letzteren durch die unter I. und II. genannten zwei Directivbehörden ersetzt. § 8. Die Generaldirection der Staatseisenbahnen und die Generaldirection der Posten und Telegraphen bestehen aus je einem Präsidenten als erstem Vorstand und der erforderlichen Anzahl von rechtskundigen, administrativen und technischen Mitgliedern. Denselben werden Beamte zur unmittelbaren Ueberwachung des Betriebsdienstes, ferner das erforderliche Personal für Kanzleizwecke und für Cassen- und Rechnungsführung, sowie die nöthigen Hilfsbureaux beigegeben. Sie vertreten innerhalb ihres Geschäftskreises die Verwaltung in allen Rechtshandlungen und Rechtsstreitigkeiten. Sie üben die Aufsicht und Disciplin über das ihnen untergebene Personal und sind befugt, die zulässigen Ordnungsstrafen gegen die ihnen untergebenen Beamten in der vollen gesetzlichen Höhe zu verhängen. § 9. Die Präsidenten der Directivbehörden sind für die ganze Geschäftsführung des betreffenden Verwaltungszweiges verantwortlich; ihnen liegt die Leitung und Beaufsichtigung der Thätigkeit sämmtlicher dem betreffenden Dienstzweig angehörigen Behörden und Beamten, die Wahrung des einheitlichen Zusammenwirkens derselben, die Mitwirkung bei allen principiellen und allgemeinen Fragen, und die Sorge für die Regelung des Geschäftsgangs ob. Alle in dem betreffenden Dienstzweig angestellten Beamten sind ihnen untergeordnet und zur Folgeleistung verpflichtet. Den Präsidenten steht die Befugniss zu, die zulässigen Ordnungsstrafen, jedoch Geldstrafe nur bis zum Betrage von 30 M. oder Haftstrafe bis zu 3 Tagen wegen Verfehlungen im Dienste selbst zu verhängen gegen die der betreffenden Directivbehörde beigegebenen Kanzleibeamten und Unterbediensteten, sowie gegen das übrige derselben untergebene Personal, wofern solches die Verfehlung in unmittelbarer amtlicher Berührung mit dem Präsidenten begeht. In Fällen der Abwesenheit oder sonstigen Verhinderung der Präsidenten wird ihre Stelle zunächst durch den etwa ernannten zweiten Vorstand der betreffenden Directivbehörde, in Ermangelung eines solchen durch die Abtheilungsvorstände nach ihrem Rang und Dienstalter und weiterhin durch den ältesten rechtskundigen oder administrativen Rath vertreten, wofern nicht bei länger dauernden Verhinderungen der Präsidenten durch das Ministerium eine andere Anordnung getroffen wird. § 10. Die Mitglieder der beiden Directivbehörden bilden für die Erledigung derjenigen zum Geschäftskreis derselben gehörenden Angelegenheiten, bei welchen nach der vom Ministerium genehmigten Geschäftsordnung collegialische Berathung und Beschlussfassung einzutreten hat, Collegien, welche von den Präsidenten oder ihren Stellvertretern zu regelmässigen oder ausserordentlichen Sitzungen berufen werden. Der Staatsminister kann jederzeit den Sitzungen der Directivbehörden anwohnen und den Vorsitz in denselben übernehmen. Die Beschlüsse des Collegiums werden nach absoluter Stimmenmehrheit gefasst. Der Präsident oder sein Stellvertreter hat, wenn er den Vorsitz führt, nur bei Stimmengleichheit eine Stimme abzugeben. Zu einem giltigen Collegialbeschluss wird a) bei der Generaldirection der Staatseisenbahnen die Gegenwart eines Vorsitzenden und von wenigstens fünf Mitgliedern, von welchen eines den rechtskundigen, zwei den administrativen und zwei den technischen Mitgliedern angehören müssen, b) bei der Generaldirection der Posten und Telegraphen die Gegenwart eines Vorsitzenden und von wenigstens drei Mitgliedern, von welchen in der Regel eines rechtskundig sein soll, erfordert. Dem Präsidenten steht die Befugniss zu, die Mitglieder auf ihr Ansuchen von der Theilnahme an einzelnen Sitzungen zu dispensiren. Er kann auch andere Beamte desselben Verwaltungszweigs ohne Stimmrecht zu einzelnen Sitzungen der Directivbehörde oder zur Berathung einzelner Gegenstände beziehen. Bezüglich der Sitzordnung und der Reihenfolge der Abstimmung finden die Bestimmungen des § 6 entsprechende Anwendung. Die Abtheilungsvorstände nehmen ihren Platz nach dem Präsidenten und dem etwaigen zweiten Vorstand der betreffenden Directivbehörde. Der Vorsitzende hat für die Ausfertigung und Vollziehung der gefassten Beschlüsse Sorge zu tragen; falls er glaubt, die Ausführung beanstanden zu sollen, so hat er solches dem Collegium mitzutheilen und die Entschliessung des Ministeriums über den Gegenstand einzuholen. § 11. Durch Verfügung des Ministeriums werden bei beiden Directivbehörden nach Erforderniss für einzelne Dienstzweige Abtheilungen je unter einem von dem König zu ernennenden Abtheilungsvorstand mit Feststellung ihres Geschäftskreises und Zuweisung des Personals gebildet. Die Vorstände der Abtheilungen üben bezüglich der Erledigung der denselben zugewiesenen Geschäfte sowie bezüglich der Verhängung von Ordnungsstrafen gegenüber den der Abtheilung beigegebenen Kanzleibeamten und Unterbediensteten, sowie dem übrigen derselben untergebenen Personal, wofern dasselbe eine Verfehlung im Dienste selbst in unmittelbarer amtlicher Berührung mit dem Abtheilungsvorstand begeht, die Befugnisse der Präsidenten (§ 9) als deren ständige Vertreter

aus. Sie sind für die gesetz- und sachgemässe Erledigung der Geschäfte zu ihrem Theile verantwortlich. Die Präsidenten sind jedoch berechtigt, jeden zum Geschäftskreis einer Abtheilung gehörenden Gegenstand an sich zu ziehen und denselben entweder sich zur Behandlung vorzubehalten oder zur Berathung im Collegium der Directivbehörde zu verweisen, was stets dann zu geschehen hat, wenn der Abtheilungsvorstand in der Sache bereits thätig war und eine Meinungsverschiedenheit zwischen ihm und dem Präsidenten besteht. Die Geschäftsbehandlung bei den Abtheilungen ist bureaumässig. § 12. Im Uebrigen wird der Geschäftsgang bei dem Rath der Verkehrsanstalten, den Directivbehörden und ihren Abtheilungen durch vom Ministerium festzustellende Geschäftsordnungen geregelt. § 13. Gegenwärtige Verordnung tritt mit dem 1. April 1881 in Wirksamkeit. Die K. Verordnung, betreffend die Verwaltung und Beaufsichtigung der Verkehrsanstalten, vom 28. Juni 1875, ist aufgehoben; in der K. Verordnung, betreffend die Zuständigkeit der Behörden und Beamten zur Verhängung von Ordnungsstrafen gegen die ihnen untergebenen Beamten, vom 13. Februar 1877 sind die Bestimmungen in § 3 Ziffer 4 und 5, sowie in § 7 Ziffer 2 und 3 durch die Vorschriften oben § 8 Absatz 4, § 9 Abs. 3 und § 11 Abs. 2 ersetzt. Das Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten ist mit der Vollziehung dieser Verordnung beauftragt. Gegeben Cannes, den 20. März 1881. Karl. Mittnacht. Renner. Gessler. Sick. Wundt. Faber.

Im Anschluss an die obige Verordnung, betreffend die Verwaltung und Beaufsichtigung der Verkehrsanstalten, wurde weiters verfügt: § 1. Dem K. Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, Abtheilung für die Verkehrsanstalten, wird für seinen Geschäftskreis wie für denjenigen der ihm unterstellten Directivbehörden ein aus Vertretern des Handels, der Gewerbe und der Landwirthschaft gebildeter Beirath der Verkehrsanstalten beigegeben. § 2. Aufgabe des Beiraths ist es, an das Ministerium in wichtigen, den Handel, die Gewerbe und die Landwirthschaft berührenden Fragen des Verkehrswesens gutachtliche Aeusserungen abzugeben. Er kann Wünsche und Beschwerden aus jenen Interessekreisen zur Kenntniss des Ministeriums bringen. § 3. Der Beirath besteht aus 16 Mitgliedern und zwar 8 Vertretern von Handel und Gewerbe und ebenso vielen Vertretern der Landwirthschaft. § 4. Von den 8 Vertretern des Handels und der Gewerbe wird je 1 Seitens der 8 Handels- und Gewerbekammern des Landes im Anschluss an die je nach 3 Jahren stattfindende Neuwahl von Mitgliedern dieser Kammern (Gesetz vom 4. Juli 1874, betreffend die Errichtung von Handels- und Gewerbekammern) gewählt. Die Wahl wird nach der Vorschrift des Art. 24 Abs. 4 des genannten Gesetzes vorgenommen. Die Wahl von 8 Ersatzmännern findet gleichzeitig auf dieselbe Weise statt. § 5. Zu gleicher Zeit mit der Bestellung der Vertreter des Handels und der Gewerbe (§ 4) erfolgt die Wahl der 8 Vertreter der Landwirthschaft, sowie von 8 Ersatzmännern derselben, durch das Gesammtcollegium der Centralstelle für die Landwirthschaft in Gemässheit der für die Beschlussfassung dieses Gesammtcollegiums gegebenen Bestimmungen. § 6. Die Handels- und Gewerbekammern und die Centralstelle für die Landwirthschaft sind bei der Wahl der Mitglieder des Beiraths der Verkehrsanstalten und der Ersatzmänner derselben nicht auf die Mitglieder ihres eigenen Collegiums beschränkt. Die je nach 3 Jahren austretenden Mitglieder des Beiraths, sowie die Ersatzmänner sind wieder wählbar. § 7. Der Beirath wird durch das Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, Abtheilung für die Verkehrsanstalten, nach Bedürfniss, jedoch mindestens zweimal jährlich, berufen. Derselbe verhandelt unter dem Vorsitz des Staatsministers oder eines von diesem beauftragten Stellvertreters. Zu den Verhandlungen des Beiraths können von dem Ministerium sowohl Mitglieder des Raths der Verkehrsanstalten und andere Beamte derselben, als auch Vertreter anderer Staatsbehörden zugezogen werden. Die Beschlussfassung des Beiraths erfolgt mit Stimmenmehrheit seiner anwesenden Mitglieder. Die Tagesordnung für die Sitzungen des Beiraths ist mindestens 8 Tage vorher von dem Vorsitzenden bekannt zu geben. § 8. Der Beirath der Verkehrsanstalten kann für die Erledigung dringender Angelegenheiten, sowie zur Vorbereitung seiner Berathungen einen ständigen Ausschuss durch Wahl aus seiner Mitte bestellen. Der ständige Ausschuss ist befugt, Anträge der Mitglieder des Beiraths entgegenzunehmen und mit seiner gutachtlichen Aeusserung an das Ministerium zu bringen, sowie den Antrag auf Berufung einer Beirathssitzung zu stellen. Der ständige Ausschuss besteht aus 6 Mitgliedern und 6 Ersatzmännern, von welchen je 3 den Vertretern des Handels und der Gewerbe und je 3 den Vertretern der Landwirthschaft zu entnehmen sind. Die Wahl der Mitglieder und der Ersatzmänner erfolgt auf 1 Jahr in der auf eine Neuwahl des Beiraths, beziehungsweise auf den Ablauf des Jahres folgenden nächsten Beirathssitzung. Bei Stimmengleichheit entscheidet das Loos. § 10. Der ständige Ausschuss verhandelt auf Berufung und unter der Leitung eines von dem Staatsminister der auswärtigen Angelegenheiten aus der Mitte des Ausschusses zu bestimmenden Vorsitzenden. Die Beschlüsse des Ausschusses werden durch Stimmenmehrheit seiner anwesenden Mitglieder, einschliesslich des Vorsitzenden, gefasst, bei Stimmengleichheit giebt die Stimme des Vorsitzenden den Ausschlag. § 11. Der Zeitpunkt, sowie die Berathungsgegenstände für die Sitzungen des Ausschusses sind dem Ministerium zuvor anzuzeigen; die Verhandlungen des Ausschusses sind zur Kenntniss des Ministeriums zu bringen. Der Ausschuss kann einzelne Mitglieder des Beiraths zu schriftlicher Aeusserung über bestimmte Gegenstände veranlassen. Das Ministerium kann Commissäre in die Sitzungen des Ausschusses abordnen. Auch kann dasselbe in den geeigneten Fällen den Ausschuss im Wege schriftlicher Umfrage hören. § 12. Im Uebrigen wird der Geschäftsgang des Beiraths der Verkehrsanstalten und seines ständigen Ausschusses durch eine von dem Ministerium zu genehmigende Geschäftsordnung geregelt. § 13. Das Amt der Mitglieder des Beiraths der Verkehrsanstalten und seines Ausschusses ist ein Ehrenamt, ihre Dienstleistung unentgeltlich. Die Mitglieder des Beiraths und des ständigen Ausschusses erhalten für Reisen aus Anlass der Sitzungen Eisenbahnfreikarten nach und von dem Orte der Sitzung. § 14. Durch gegenwärtige Verordnung, welche gleichzeitig mit der Verordnung, betreffend die Verwaltung und Beaufsichtigung der Verkehrsanstalten, in Kraft tritt, werden die Bestimmungen der K. Verordnung vom 4. Juni 1878, betreffend die Bildung eines berathenden Ausschusses von Vertretern des Handels und der Gewerbe, sowie der Landwirthschaft bei der Generaldirection der Verkehrsanstalten, ersetzt. Gegeben Cannes, den 20. März 1881. Karl. Mittnacht. Renner. Gessler. Sick. Wundt. Faber.

Aus Bayern.

⊙ Eine Allerhöchste Verordnung vom 16. März cr., die Bildung eines Eisenbahnrathes für die Staatseisenbahnverwaltung betreffend, verordnet, in der Absicht bei der Staatseisenbahnverwaltung eine regelmässige Vertretung der hauptsächlichsten Gruppen der Verkehrsinteressenten zu schaffen, Folgendes: § 1. Der Generaldirection der K. Verkehrsanstalten wird ein Eisenbahnrath beigegeben. § 2. Der Eisenbahnrath hat die Aufgabe, in wichtigen den Handel, die Gewerbe oder die Landwirthschaft berührenden Fragen des Eisenbahnbetriebes gutachtliche Aeusserungen abzugeben. Insbesondere ist derselbe über wichtige Aenderungen der reglementären Bestimmungen, soweit diese die Verkehrsinteressenten berühren, dann der Tarifvorschriften und Tarifsätze, sowie über Aenderungen im Fahrplane zu vernehmen. Aenderungen der reglementären Bestimmungen der bezeichneten Art, dann der Tarifvorschriften und der Tarifsätze, sowie Ausnahmetarife, welche ohne vorherige Vernehmung des Eisenbahnrathes zur Einführung gelangt sind, hat die Generaldirection den Mitgliedern desselben vor seinem nächsten Zusammentritt zur Kenntniss zu bringen. Der Eisenbahnrath kann innerhalb des ihm zugewiesenen Wirkungskreises Wünsche und Beschwerden an die Generaldirection richten und Auskunft von derselben verlangen. § 3. Der Eisenbahnrath besteht aus 25 Mitgliedern, welche von dem König ernannt werden. Von jeder Handels- und Gewerbekammer diesseits des Rheines können 2 Mitglieder und von jedem der diesseits des Rheines bestehenden Kreiscomités des landwirthschaftlichen Vereines ein Mitglied des Eisenbahnrathes gutachtlich in Vorschlag gebracht werden, wobei diese Corporationen nicht auf ihre eigenen Mitglieder beschränkt sind. § 4. Die Bestellung der Mitglieder des Eisenbahnrathes erfolgt auf die Dauer von 3 Jahren. (Auflösung vor Ablauf dieser Periode und Neubildung wird vorbehalten.) § 5. Der Eisenbahnrath wird von der Generaldirection der K. Verkehrsanstalten nach Bedürfniss, mindestens aber 2 Mal jährlich, berufen. Die Tagesordnung ist den Mitgliedern 14 Tage vor dem Sitzungstermine zuzustellen. Den Mitgliedern ist gestattet, Anträge auf Erweiterung der Tagesordnung spätestens 8 Tage vor dem Sitzungstermine bei der Generaldirection einzubringen. § 6. Den Vorsitz im Eisenbahnrathe führt der Generaldirector der K. Verkehrsanstalten oder in dessen Verhinderung der Director der Betriebsabtheilung der Generaldirection. Zu den Sitzungen des Eisenbahnrathes werden nach Bedürfniss Beamte der Generaldirection oder anderer Staatsbehörden oder sonstige Sachverständige beigezogen. § 7. Die Abgabe der Gutachten des Eisenbahnrathes geschieht nach Stimmenmehrheit, wobei der Vorsitzende nicht mitzustimmen hat. Ueber die Sitzungen des Eisenbahnrathes wird ein Protocoll aufgenommen, aus welchem der Gang der Verhandlung, die gutachtlichen Aeusserungen des Eisenbahnrathes und gegebenen Falls die Anschauungen der Minderheit zu entnehmen sind. Jedes Mitglied ist berechtigt, eine schriftliche Begründung seiner Anschauung dem Protocolle beizugeben. § 8. Die Mitglieder des Eisenbahnrathes üben ihre Function als Ehrenamt. Die nicht in München wohnenden Mitglieder erhalten behufs Theilnahme an den Sitzungen freie Hin- und Rückfahrt in beliebiger Wagenclasse auf den Bayerischen Staatsbahnen.

Russische Correspondenz.

Die Eisenbahn über das Eis zwischen Kronstadt und Oranienbaum bei St. Petersburg ist nicht von langer Dauer gewesen. Sie hat am 14. März n. St. bereits ihren Betrieb einstellen müssen. Man räumt schon die Schienen und Schwellen und fährt sie nach

Oranienbaum zurück. Eine Locomotive mit 3 Waggons verkehrt freilich noch bis zu einem Hauptspalt im Eise, etwa 2 Werst vom Oranienbaumer Ufer, aber nur um die Materialien zu transportiren. Der Betrieb auf dieser Bahn war überhaupt oft unterbrochen durch Spalten, welche sich häufig im Eise bildeten, quer durch die Schienen und diese sogar zerrissen; die Reparaturen waren stets sehr kostspielig. Im Ganzen hat man von Kronstadt nach Oranienbaum etwa 50 000 Pud Waaren herübergeschleppt, kein sehr glänzendes Resultat, welches mit den aufgewendeten Mitteln in keinem Verhältnisse steht!

Ueber die Sibirische Bahn wird in No. 7 (S. 95 und 96) Ihrer geschätzten Zeitung eine Mittheilung gemacht, welche leider der Wahrheit durchaus nicht entspricht. Es ist dort gesagt: „die Arbeiten auf der Strecke Jekaterinenburg-Tjumen wären bereits unter der Leitung des Communicationsministeriums in Angriff genommen". Leider ist dort weder ein Spatenstich gethan, noch ein Pflock geschlagen! Ich denke nicht zu irren, wenn ich glaube in einer meiner letzten Correspondenzen bereits dessen erwähnt und zugleich mein tiefes Bedauern ausgesprochen zu haben, dass der Wunsch und Wille des nun bereits verewigten Kaisers bisher so schlecht erfüllt worden ist. Der Bau der Bahn soll der Uralgesellschaft überlassen werden, dass heisst mit anderen Worten: dem vielgenannten Eisenbahnunternehmer Gubbonin, um demselben die Möglichkeit zu gewähren seine bei dem Bau und Betriebe der Uralbahn etwas detruirten Finanzverhältnisse wieder zu restauriren. Freilich ein anderer Grund als den, welchen der sel. Kaiser im Auge hatte, als er vor jetzt bald 8 Monaten den Befehl gab die Bahn zu bauen, um der nothleidenden Bevölkerung Arbeit zu geben!

Leider scheint das zweite Project eines Eisenbahnbaues seitens der Regierung dasselbe Schicksal zu haben, ich meine die **Kriwoirogbahn.** Auch hier hat ein Consortium Amerikanischer Geschäftsleute dem Ministerium so vortheilhaft scheinende Vorschläge gemacht über einen Bau von Bahnen, Hochöfen und Häfen — Alles dort im Süden — dass die Regierung bereits in ihrem anfänglich gefassten Entschluss, die Bahn auf Staatskosten zu bauen, schwankend geworden ist. Freilich werden im Augenblick detailirte Studien auf Regierungskosten für die Bahn fortgesetzt, aber ob es zum Bau durch die Regierung kommen wird, ist fraglich.

Der Charkower Appellationshof verhandelte am 1. März n. St. in der Strafsache gegen den Stationsvorstand der Woronescher Bahn, Edelmann Dschiwalkowsky, und den Maschinisten Bjelow, welche angeklagt waren, bei der Expedition eines Zuges nicht die gehörigen Vorsichtsmassregeln getroffen zu haben, in Folge dessen ein Bauer Worotnikow, während er über die Bahn bei geöffnetem Schlagbaum fuhr, sammt seinem Pferde zermalmt worden war. Das Woronescher Bezirksgericht hatte die Angeklagten schuldig befunden und den Maschinisten Bjelow zu 2 Monaten Gefängniss und den Stationsvorsteher Dschiwalkowsky zu 2 Monaten Hauptwache verurtheilt und der Frau des Worotnikow freigestellt, bei der Verwaltung der Koslow-Woronescher Bahn um Schadenersatz auf civilem Wege nachzusuchen. Der Appellationshof bestätigte nach Durchsicht der Acten lediglich den Entscheid des Bezirksgerichts. Die Eisenbahngesellschaften sind hiernach in Fällen von Verletzung dritter Personen, welche durch Nachlässigkeit des Personals, dessen sich die Gesellschaften bedienen, veranlasst wurden, haftbar.

Mit einer neuen Gasbeleuchtung für Waggons (nach dem Bärlund'schen System) wurde am 8. März n. St. auf der Baltischen Bahn Versuche angestellt. Das Gas wird im Waggon selbst aus Wasserstoff bereitet, welcher durch Einwirkung von Schwefelsäure auf Zink gewonnen ist und mit Kohlenwasserstoff gesättigt wird dadurch dass er über Naphthaäther streicht. Den Versuchen wohnten nicht nur die Spitzen der Baltischen Bahn, sondern auch Vertreter des Ministeriums bei. Die Versuche hatten den besten Erfolg. Das gewonnene Gas hat fast gar keinen Geruch und brennt mit heller weisser gleichmässiger Flamme. Nach Angabe des Erfinders Bärlund ist das Gas billiger als Stearinlicht, auch bedeutend heller als dieses und weit vortheilhafter als das Pintsch'sche Gas.

Personalien. In den ersten Tagen des März alten Styls wurde die seit dem Tode König's vacante Stelle des Directors der Nicolaibahn durch den bisherigen Director der Warschauer Bahn, Ingenieur P. Michalzew besetzt. Die dadurch wieder entstandene Vacanz ist durch den ehemaligen Regierungsinspector Ingenieur Litwinowsky ausgefüllt, zu dessen Nachfolger vermuthlich wohl Baron Taube, der jetzige Gehilfe des Inspectors der Nicolaibahn, bestimmt werden wird.

Frankreich.

Verhältnisse der Eisenbahnbeamten. Die Deputirtenkammer hat den Vorschlag für ein Gesetz, durch welches das Verhältniss zwischen den Eisenbahngesellschaften und ihren Beamten geregelt werden sollte, zurückgewiesen.

Erklärung des öffentlichen Interesses für Bahnlinien. Das „Journal officiel" vom 24. Februar verkündet das Gesetz, nach welchem die Eisenbahnen von localem Interesse (d'intérêt local) von Avranches nach Domfront und von Lisieux nach Orbec zu den Bahnen von allgemeinem Interesse gerechnet werden sollen.

(J. d. ch. d. f.)

Die Spanischen Eisenbahnen in 1879.

Der Chef der Statistik der Eisenbahngesellschaft von Taragona M. Folch y Parellada hat eine interessante Statistik der Spanischen Eisenbahnen veröffentlicht, welcher folgende Angaben entnommen sind. Im Jahre 1879 waren danach im Ganzen in Spanien 6 744,70 km in Betrieb, auf welchen im Ganzen 14 115 268 Passagiere (pro km 2 093 Personen) und 5 841 505 t Güter (pro km 866 t) befördert wurden. Die Gesammteinnahmen betrugen im Ganzen 131 722 026 Frcs. oder 19 530 Frcs. pro Kilometer.

Bahnen	Betriebslänge km	Passagiere pro km	Tonnengut pro km	Einnahme in Frcs. pro km
Nord de l'Espagne	1734	7000	3487	101638
Asturische Galicische (Nordwestbahn)	434	5694	3523	31527
Madrid-Saragossa-Alicante	1542	6381	4233	139912
Ciudad Real à Badajoz	576	481	484	9380
Tarragona-Barcelona-Französ. Grenze	347	19914	3936	87512
Almansa-Valencia	393	12770	2870	48175
Andalusische Eisenbahn	642	8331	4516	70400
Tajobahn	235	735	208	6899
Medina-Zamora und Orense-Vigo	141,75	2403	615	9288
Medina del Campo-Salamanca	77	635	411	5201
Lérida à Reus et Tarragona	103	2962	1046	11759
Mérida à Sévilla	100	358	314	1833
Aragonische Kohlenbahn	70	885	68	2532
San Juan de las Abasedas	48.70	3430	1133	11252
Buitrin à S. Juan del Puerto	49	319	865	14450
Tharsis à Odiel	46	„	3566	9828
Langreo (in Asturien)	43	1245	6473	23362
Carril-Santjago	42	3525	237	6157
Carcagente à Gandia (Pferdeb.)	36	1839	311	4959
Triano à la Ria de Bilbao	8	„	48602	106336
Sarria à Barcelona	5	316903	„	55008
Eisenbahn auf der Insel Majorka	72,25	3566	427	5566
Total resp. im Durchschnitt	6744,70	2093	866	19530

Die 25 Spanischen Eisenbahngesellschaften betrieben im Ganzen 40 verschiedene Linien. Unter den Andalusischen Eisenbahnen werden wohl auch die Eisenbahn von Silla al Puerto nach Cullera (26 km) und von Vadolano nach Linares (9 km) begriffen sein, deren Fahrpläne in dem „Indicator oficial de los Caminos de hierro" monatlich mitgetheilt werden.

Frachtrecht.

v. O. **Kann der Frachtvertrag als abgeschlossen angenommen werden, obgleich der Frachtbrief noch nicht nach Vorschrift des Eisenbahnbetriebsreglements abgestempelt ist?** — In Folge eines am 22. Mai 1875 in der Güterhalle des Bahnhofes der Hessischen Ludwigsbahn zu Mainz ausgebrochenen Brandes wurden der Eisenbahnbedienstete R. und der Hausknecht eines Handlungshauses von dem dortigen Bezirksgericht der fahrlässigen Brandstiftung schuldig erklärt und zu Strafen verurtheilt. Die Transportversicherungsgesellschaft Rheinisch-Westfälischer Lloyd, welche für die bei ihr versicherten verbrannten Güter die Versicherungssumme an die Absender gegen Einsetzung in deren Rechte bezahlt hatte, klagte gegen die beiden Verurtheilten und gegen die Hessische Ludwigsbahn auf Ersatz der bezahlten Beträge. Die Ludwigsbahn setzte der ihr gegenüber auf Art. 1384 Code civil gestützten Klage die Einrede entgegen, dass sie nach den mit den Versendern der Waaren abgeschlossenen Frachtverträgen nur bis zur Höhe des Normalsatzes von 60 ℳ für 50 kg entschädigungspflichtig sei. Dagegen machte die Klägerin unter Bezugnahme auf §§ 49 und 55 des Eisenbahnbetriebsreglements vom 14. Mai 1874 geltend, dass ein Frachtvertrag noch nicht zu Stande gekommen sei, weil die Aufdrückung des Expeditionsstempels auf den Frachtbriefen nicht stattgefunden habe und die vorläufige Aufnahme der Waaren in die Lagerräume als ein ausserhalb des Frachtvertrages liegendes Niederlegungsgeschäft angesehen werden müsse. Beide Vorinstanzen haben die Klage gegen die Hessische Ludwigsbahn abgewiesen. — Auf die von den Klägern eingelegte Revision hat das Reichsgericht das Urtheil des Oberlandesgerichts insoweit aufgehoben, als die Abweisung der Klage auch hinsichtlich des Normalsatzes der Entschädigung bestätigt worden, im Uebrigen aber die Revision zurückgewiesen aus folgenden Gründen: „Das Oberlandesgericht hat thatsächlich angenommen, es sei nicht erwiesen, dass die über die verbrannten Waaren lautenden Frachtbriefe zur Zeit des Brandes bereits abgestempelt gewesen seien, gleichwohl aber entschieden,

dass die Haftbarkeit der Hessischen Ludwigsbahn auf den Normalsatz von 60 ℳ für 50 kg beschränkt sei. — Nach Art. 395 H.-G.-B.'s haftet der Frachtführer für den Schaden, welcher durch Verlust oder Beschädigung des Frachtgutes seit der Empfangnahme bis zur Ablieferung entstanden ist. Diese Verpflichtung kann nach Art. 423 H.-G.-B.'s durch das Eisenbahnbetriebsreglement nicht im Voraus ausgeschlossen und nur in der durch die folgenden Artikel zugelassenen Weise, mithin gemäss Art. 427 No. 1 durch Verabredung eines Normalsatzes, beschränkt werden. Indem das Eisenbahnbetriebsreglement vom 11. Mai 1874 im § 49 bestimmt, dass der Frachtvertrag durch die Ausstellung des Frachtbriefes seitens des Absenders und die zum Zeichen der Annahme erfolgende Aufdrückung des Expeditionsstempels geschlossen werde, sollte der für den Beginn der Lieferfristen und der Haftpflicht entscheidende Zeitpunkt des Vertragsabschlusses und der Empfangnahme des Frachtgutes in einer äusserlich scharf hervortretenden Form bezeichnet werden. Dadurch ist aber nicht ausgeschlossen, dass in einem einzelnen Falle der Beweis über einen früheren Abschluss des Frachtvertrages in anderer Weise geführt werde. Im vorliegenden Falle hat nun das Oberlandesgericht die Uebereinstimmung der Vertragsschliesser über Inhalt und Bedingungen des Frachtvertrages dahin festgestellt, dass die Absender der Waaren, indem sie solche mit einem auf dem Reglement fussenden Frachtbriefe der Bahn übergaben, ohne einen höheren Werth zu declariren, sich dem durch das Reglement bestimmten Normalsatze im Falle Entschädigung unterworfen hätten und dass gleichmässig die Bahnverwaltung durch die Aufnahme des Frachtgutes jenes Anerbieten angenommen habe. Dabei geht das Oberlandesgericht von der Ansicht aus, dass, da die Vertragsschliesser den Abschluss des Vertrags und die Empfangnahme der Waaren auf einen früheren Zeitpunkt als die Abstempelung der Frachtbriefe verlegt hätten, und somit die gesetzliche Haftpflicht der Eisenbahn aus Art. 395 H.-G.-B.'s mit diesem Zeitpunkte begonnen habe, auch die Vereinbarung des Normalsatzes als das Correlat dieser erhöhten Haftpflicht nach § 64 Abs. 2 und § 68 des Betriebsreglements mit demselben Zeitpunkt wirksam geworden sei. Bei diesen Ausführungen sind die Bestimmungen des H.-G.-B.'s über den Frachtvertrag richtig angewandt. Anders läge der Fall, wenn eine vorläufige Annahme der Güter gegen Empfangsbescheinigung im Sinne des § 55 des Reglements stattgefunden hätte, weil es sich dann fragen würde, ob nicht etwa ein selbstständiges, dem Frachtvertrage vorhergehendes Aufbewahrungsgeschäft angenommen werden müsste. Das Oberlandesgericht hat aber nicht eine solche vorläufige Annahme, sondern den Abschluss des Frachtvertrages selbst mit der Massgabe festgestellt, dass der Transport nicht sofort begonnen habe, was für die Beurtheilung der Haftpflicht ohne Einfluss ist". (Erk. d. II. Civ.-Sen. d. Reichsger. v. 9. Juli 1880 in S. Rhein.-Westfäl. Lloyd wider die Hessische Ludwigsbahn, Rep. II. 137/80; Entsch. Bd. II. S. 56 flg.)

Der Panamacanal.

Am 3. März cr. fand in Paris die zweite constituirende Versammlung der Gesellschaft für den Bau des Panamacanals unter dem Vorsitz von M. F. de Lesseps statt. Die Versammlung hatte zum Hauptzweck die Genehmigung des Berichtes der von der vorigen Versammlung ernannten Commission.

Aus dem Berichte der Commissare geht hervor, dass die der Gesellschaft gemachten Einzahlungen sich auf 10 Millionen Francs belaufen, wozu noch 750 000 Frcs. gerechnet werden müssen, welche der Regierung von Columbia als Caution eingezahlt worden sind. Andererseits hat M. de Lesseps die Summe von 801 577 Frcs. ausgegeben, um die Constituirung der Gesellschaft herbeizuführen und muss dem internationalen Syndikat, welches die für die Constituirung der Gesellschaft erforderlichen Geldmittel vorgeschossen hat, die Summe von 11 800 000 Frcs. gezahlt werden. Diese beiden Ausgabeposten repräsentiren zusammen 3,76 pCt. des für die Ausführung des Canals erforderlichen Capitals.

Die Gesellschaft zählt gegenwärtig 102 230 Actionäre, wovon 80 839 je 1 bis 5 und 19 143 je 6 bis 20 Actien besitzen.

Nach Verlesung eines interessanten Berichtes von M. F. de Lesseps, in welchem die Eröffnung des Canals für das Jahr 1888 in Aussicht gestellt wird, genehmigte die Versammlung einstimmig die ihr vorgelegten Berichte und wurde die Gesellschaft definitiv constituirt, unter lebhaften Ovationen für M. de Lesseps.

(J. d. ch. d. f.)

Patentangelegenheiten.

I. Patentertheilungen.

Die Ziffer bezeichnet die Nummer des Patents in der Patentrolle (P.R.); das Datum bezeichnet den Beginn des Patents.

F. Prášil, Kladno bei Prag, Vertreter: Brydges & Co., Berlin, Montirungsgerüst für Brücken (12. August 1880), P.R. 13334.

P. Decauville, Paris, Vertr.: F. E. Thode & Knoop, Dresden, Neuerungen an transportablen Schienengeleisen (6. Mai 1880), P.R. 13359. Cl. 19.

D. Groesbeck, Newyork, Vertr.: Wirth & Co., Frankfurt a. M., Ventilationseinrichtung für Eisenbahnwagen (22. September 1880), P.R. 13257. Cl. 20.

P. Wegmann, Hagen i. Westfalen, Bremsklotzregulirung für Eisenbahnfahrzeuge (30. September 1880), P.R. 13277. Cl. 20.

J. Scheibe und K. M. Oehme, Chemnitz, Seitenkuppelung für Eisenbahnwagen (20. Juli 1880), P.R. 13306. Cl. 20.

J. Weidtmann, Dortmund, Neuerungen an optischen Telegraphen (31. Juli 1880), P.R. 13308. Cl. 20.

W. P. Smith, Lostwithiel, England, Vertr.: F. E. Thode & Knoop, Dresden, Neuerungen an Bremsapparaten (1. August 1880), P.R. 13309. Cl. 20.

R. Lüders, Görlitz, Kraftsammelnde Bremse (1. Juli 1880), P.R. 13325. Cl. 20.

A. Oehler, Aarau, Schweiz, Vertr.: P. Schneitler, Berlin, Steuerhahn an Locomotiven mit drei Dampfcylindern (12. August 1880), P.R. 13387. Cl. 20.

C. D. C. Brühs, Hamburg, Schutzvorrichtung gegen das Einklemmen der Finger bei den Thüren der Eisenbahnwagen [Verbesserungspatent zu P.R. 11971] (20. Juni 1880), P.R. 13408. Cl. 20.

F. Ph. E. Freundlich, Charlottenburg, Kraftsammler für Pferdebahnwagen (17. October 1880), P.R. 13415. Cl. 20.

J. L. Haddan, Westminster, Vertr.: C. Kesseler, Berlin, Neuerungen an einschienigen Eisenbahnen (30. December 1879), P.R. 13416. Cl. 20.

A. Pyritz, Gnesen, Vorrichtung zum Verhüten des Einklemmens der Finger an den Thüren der Eisenbahnwagen (25. Juli 1880), P.R. 13462. Cl. 20.

Ch. Th. Wickham, London, Vertr.: F. C. Glaser, Königlicher Commissionsrath, Berlin, Neuerungen an Bremsen für Eisenbahnfahrzeuge (29. September 1880), P.R. 13476. Cl. 20.

C. Thöns, Potsdam, Kraftsammelnde Bremse für Strassenbahnfuhrwerke (16. September 1880), P.R. 13487. Cl. 20.

Th. Hennig, Bruchsal, Neuerungen an Centralweichen- und Signalstellungsapparaten [Zusatz zu P.R. 8108] (7. November 1880), P.R. 13489. Cl. 20.

II. Patentanmeldungen.

Die Ziffer bezeichnet die Journalnummer der Patentanmeldung (P.A.); das Datum bezeichnet den Beginn der Auslegefrist.

P.A. 49804. Bochumer Verein für Bergbau und Gussstahlfabrikation, Bochum, Befestigung von Schienen auf eisernen Querschwellen (17. Februar). Cl. 19.

P.A. 47770. H. Rimbach, Berlin, Zweitheiliger Langschwellenstrassenbahnoberbau (21. Februar). Cl. 19.

P.A. 48261. F. C. Glaser, Königlicher Commissionsrath, Berlin, für Jules Antoine Joseph Vautherin, Château de Rans, Frankreich, Befestigung der Schienen auf Eisenbahnschwellen (21. Februar). Cl. 19.

P.A. 3444. C. Stahmer, Georgs-Marienhütte bei Osnabrück, Compensation für doppelte Drahtzüge (14. Februar). Cl. 20.

P.A. 34824. R. J. Schmutzler, Berlin, für J. H. Hodel, Bordeaux, Zugtelegraph (14. Februar). Cl. 20.

P.A. 38541. J. Brandt & G. W. v. Nawrocki, Berlin, für Alfred Lemaire und Edmond Lebrun, Paris, Electrisches Distanzsignal (21. Februar). Cl. 20.

P.A. 40285. Dr. Constantin Wittwer, Regensburg, und Hermann Wetzer, Pfronten bei Kempten, Läutewerk zum Anrufen einer bestimmten Telegraphenstation [2. Zusatz zu P.R. 4795] (17. Februar). Cl. 21.

P.A. 3685. R. Jähns, Nippes bei Köln, Apparat für die Controle der Bewegungen von Fahrzeugen (21. Februar). Cl. 42.

P.A. 3252. Theodor Otto, Schkeuditz, Neuerungen an Drahtseilbahnen [2. Zusatz zu P.R. 6530] (14. Februar). Cl. 81.

P.A. 30309. Friedrich Ernst Schäfer & Georg Montanus, Frankfurt a. M., Selbstthätig langsam schlagende elektrische Glocke (21. Februar). Cl. 83.

P.A. 1188. Johannes Grimme, Bochum, Universalschraubenschlüssel (14. Februar). Cl. 87.

P.A. 37345. Johs. Trope, Neustadt-Magdeburg, Universalschraubenschlüssel (17. Februar). Cl. 87.

P.A. 539. J. Brandt & G. W. v. Nawrocki, Berlin, für George Westinghouse junior, Pittsburg, Pennsylvanien, Neuerungen an pneumatischen Bremseapparaten für Eisenbahnen (28. Februar). Cl. 20.

P.A. 3688. G. Ahrends, Berlin, Seitenkuppelung für Eisenbahnfuhrwerke (7. März). Cl. 20.

P.A. 870. Robert Kreitling, Berlin, Kraftsammelnde Bremse (10. März). Cl. 20.

P.A. 6442. Oswald Lang, Mannheim, Weichen- und Signalstellvorrichtung (10. März). Cl. 20.

P.A. 44783. Rudolf, Saargemünd, Neuerungen an Strassenlocomotiven (10. März). Cl. 20.

P.A. 44874. Siemens & Halske, Berlin, Sicherheitsvorrichtungen an optischen Signalen für Eisenbahnen (10. März). Cl. 20.

P.A. 46823. Jesse Fairfield Carpenter, Berlin, Verbesserungen an einer Sperrvorrichtung u. s. w. für Luftdruckbremsen [2. Zusatz zu P.R. 12352] (10. März). Cl. 20.

(Nach „Glaser's Annalen".)

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

Köln-Mindener Eisenbahn. Zur Vermeidung von Verzögerungen im Geschäftsverkehr mit den am 1. April cr. in Wirksamkeit tretenden Königlichen Eisenbahn-Betriebsämtern der diesseitigen Verwaltung in Köln, Düsseldorf und Essen wird ersucht, bei der Adressirung der für die bezeichneten Aemter bestimmten Schreiben etc. der Firma „Königliches Eisenbahnbetriebsamt“ den unterscheidenden Zusatz „(rechtsrheinisches)“ beizufügen, da an diesen Orten auch ein Betriebsamt der Rheinischen bezw. Bergisch-Märkischen Eisenbahn bestehen wird, bezw. (in Düsseldorf und Essen) bereits besteht.

Ferner wird ersucht, der amtlichen Firma der diesseitigen Dienststellen an solchen Orten, an welchen mehrere räumlich getrennt fungirende Dienststellen der diesseitigen Verwaltung vorhanden sind oder eine gleiche Dienststelle der Bergisch-Märkischen Bahn besteht, je nach der früheren Verwaltungs-Angehörigkeit derselben den Zusatz „Köln-Minden“, „Rheinische“, „Westfälische“ hinzuzufügen. Z. B. An die Königliche Güter-Expedition (Köln-Mindener) zu Osterfeld bezw. (Rheinische) bezw. (Westfälische). Köln, 24. März 1881. Königliche Direction. (869)

1. Tarif-Bekanntmachungen.

I. Localtarife.

Dortmund - Gronau - Enscheder Eisenbahn. Gemäss Beschlusses des Bundesraths tritt in den Bestimmungen der Anlage D zu § 48 des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands eine Aenderung dahin ein,

dass in No. I ein Eingang Absatz 4 statt „Sprengkräftige Zündungen als Sprengkapseln, electrische Minenzündungen“ gesetzt wird:

„Sprengkräftige Zündungen, mit Ausnahme der Sprengzündhütchen oder Sprengkapseln (vergleiche unten No. III), auch electrische Minenzündungen“

und dass ferner in No. III statt „Zündhütchen für Schusswaffen und Geschosse“ gesetzt wird:

„Zündhütchen (einschliesslich der Sprengzündhütchen oder Sprengkapseln)“.

Dortmund, 28. März 1881. Die Direction. (917)

Niederländische Rhein-Eisenbahn. Mit 1. April tritt der **III. Nachtrag** zum Tarife für die Beförderung von lebenden Thieren, Leichen, Fahrzeugen u. s. w. im **Local-, Binnen- und Internationalen Localverkehre** vom 1. Juli 1877 in Kraft, enthaltend Ergänzung der besonderen Bestimmungen ad Art. 39 des Allgemeinen Reglements für die Beförderung auf den Eisenbahnen in den Niederlanden. (916)

Local-Verkehr. Vom 1. April cr. ab bis auf Weiteres treten für Frachtgut-Sendungen von Hamburg nach Lübeck, welche zur Weiterbeförderung mittelst Dampfschiffs nach Riga, St. Petersburg oder Moskau bestimmt sind, ermässigte Ausnahmetarifsätze in Kraft. Exemplare des Ausnahmetarifs sind von unserem Verwaltungsbureau und von unseren Güter-Expeditionen Lübeck und Hamburg zu beziehen. Lübeck, den 28. März 1881. Die Direction der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft. (868)

Vom 1. April cr. kommen die für den Uebergangsverkehr zwischen Deutzerfeld resp. Deutz und Köln für Eil- und Frachtgut, für den Uebergangsverkehr in Duisburg für Eil- und Frachtgut, sowie für die Rhein-Trajecte zwischen Bonn und Obercassel resp. Grietbausen und Elten für Eil- und Frachtgut die bisherigen eintägigen Zuschläge zu den reglementsmässigen Lieferfristen in Wegfall. Köln, den 28. März 1881. Königliche Direction der Köln-Mindener Eisenbahn. Königliche Direction der Rheinischen Eisenbahn. (914)

Vom 1. April d. J. ab werden für Eil- und Frachtgutsendungen, welche im Verkehre zwischen den staatlich verwalteten Bahnen

a) von dem Berlin-Lehrter oder Potsdamer Bahnhof in Berlin nach einem anderen Staatsbahnhofe daselbst,

b) von dem Magdeburg - Halberstädter Bahnhof in Leipzig nach dem Eilenburger Bahnhofe daselbst und

c) von dem Hannover-Altenbekener Bahnhof in Hannover nach dem Hannoverschen Staatsbahnhofe daselbst oder umgekehrt übergehen,

für diese Uebergänge besondere Zuschläge zu den reglementsmässigen Lieferfristen nicht mehr berechnet. Magdeburg, den 24. März 1881. Königliche Eisenbahn-Direction. (874)

Mit dem 1. April cr. tritt zum Gütertarif für den Eisenbahndirectionsbezirk Bromberg vom 1. Juli 1880 der II. Nachtrag in Kraft, derselbe ist zum Preise von 0,05 ℳ bei den Billetexpeditionen zu Berlin, Cüstrin, Schneidemühl, Danzig, Elbing, Königsberg i. Pr., Insterburg, Memel, Thorn, Bromberg, Neustettin und Cöslin und durch Vermittelung der übrigen Billetexpeditionen käuflich zu beziehen und enthält ausser bereits früher publicirten Tarifveränderungen:

a) eine Nachweisung derjenigen Haltestellen, denen bezüglich der Güterabfertigung die vollen Functionen einer Güterexpedition übertragen sind;

b) diejenigen Verkehrsrelationen, die durch die Einführung des neuen Preussisch-Oberschlesischen Verbandtarifs mit dem 1. April cr. im Localtarif aufgehoben werden;

c) den Kilometerzeiger für die mit dem 1. April cr. für den gesammten Güterverkehr neu eröffnete Station Lichtenberg bei Berlin.

Bromberg, den 25. März 1881. Königliche Eisenbahndirection. (919 J)

II. Tarife für directe Verkehre mit besonderen Namen.

Hessische Ludwigs - Eisenbahn. Zum **Main-Neckarbahn-Hessischen Gütertarif** ist am 20. d. M. der V. Nachtrag erschienen. Derselbe enthält Frachtsätze für die Stationen Käferthal, Mörfelden, Waldhof und Walldorf der Hessischen Ludwigsbahn und solche für die Stationen Schwetzingen und Sprendlingen der Main-Neckarbahn.

Der Nachtrag ist von unserem Tarifbureau für 30 ₰ käuflich zu erhalten. Mainz, den 27. März 1881. In Vollmacht des Verwaltungsrathes: Die Special-Direction. (879)

Märkisch - Sächsischer Verbands - Güter-Verkehr. Für den Verkehr zwischen Gassen, Station der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn, einerseits und den Stationen Chemnitz, Dresden, Leipzig, Pirna und Reichenberg i/O. der Sächsischen Staatsbahnen andererseits kommen am 10. April cr. directe Frachtsätze, welche bei den Güterexpeditionen der genannten Stationen zu erfahren sind, zur Einführung. Berlin, den 27. März 1881. Die Direction der Berlin-Görlitzer Eisenbahn-Gesellschaft Namens d. Verbands-Verwaltungen. (876 RM)

Norddeutsch - Schweizerischer Güterverkehr. Der in unserer Bekanntmachung vom 14. December v. J. erwähnte Nachtrag I zum Norddeutsch-Schweizerischen Tarifheft III mit Gültigkeit vom 1. April l. J. ist nun zur Ausgabe gelangt und kann durch Vermittelung der Güterexpeditionen bezogen werden. Karlsruhe, den 26. März 1881. Für die Verwaltungen des Norddeutsch - Schweizerischen Verkehrs: Generaldirection der Gr. Badischen Staatseisenbahnen. (864)

Nord - Ostsee - Hannover - Thüringischer Verband. Zum Gütertarif treten am 1. April cr. in Kraft die Nachträge

XVI zu Heft 1 und 9,
XIII „ „ 2,
XIV „ „ 3 und 5,
XV „ „ 4,
XII „ „ 6,
XXI „ „ 7,
XVIII „ „ 8,
XVII „ „ 10.

Dieselben enthalten anderweite theilweis erhöhte Frachtsätze für den Verkehr mit den Schleswig - Holsteinischen Stationen, Frachtsätze für Station Marne der Holsteinischen Marschbahn, für Station Wutha der Thüringischen Bahn, sowie für Wutha trans. im Verkehr mit der Ruhlaer Eisenbahn, ferner Holzfrachtsätze für den Verkehr mit Stationen des Königlichen Eisenbahndirectionsbezirks zu Frankfurt a/M., endlich Bestimmungen über Aufhebung einiger Tarifsätze im Verkehr mit Station Lüneburg der Berlin-Hamburger Bahn.

Auskunft ertheilen die Verbands-Expeditionen, bei denen auch die Nachträge käuflich zu haben sind. Erfurt, den 26. März 1881. Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft, Namens der Verbands-Verwaltungen. (866)

Oberschlesischer Steinkohlen - Verkehr. Vom 1. April d. J. ab finden, zunächst mit Gültigkeit bis 31. Juli 1881, die im Nachtrag III zum gemeinschaftlichen Tarif der O/S., N/M. und Berlin-Stettiner Eisenbahn vom 1. Juli 1877 für Oberschlesische Steinkohlen enthaltenen ermässigten Frachtsätze nach Stettin unter den gleichen Bedingungen auch auf Sendungen nach Podejuch, Station der Breslau-Freiburger Eisenbahn, Anwendung. Breslau, den 29. März 1881. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn. Directorium der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn. (911)

Mit dem 16. Mai d. J. wird die durch den Nachtrag II zu dem Heft 2 des **Preussisch - Sächsischen Verbandtarifs** (Seite 4 sub 2) eingeführte Bestimmung, nach welcher die Routenvorschrift „via Posen-Bentschen“ im Verkehr zwischen den Stationen der Posen-Thorn-Bromberger und der Halle - Sorau - Gubener Bahn unbeschadet der directen Expedition zulässig ist, wieder aufgehoben und werden demnach von dem gedachten Tage ab, die mit der Routenvorschrift „via Posen-Bentschen“ zur Beförderung zwischen den vorerwähnten Stationen aufgelieferten Sendungen, sofern diese Routenvorschrift mit den bestehenden Instradirungs-Vorschriften nicht im Einklang steht, nicht mehr direct im Preussisch-Sächsischen Verbande, sondern im gebrochenen Verkehr unter Berechnung der höheren Umkartirungsfracht abgefertigt. Breslau, den 29. März 1881. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn Namens der Verwaltungen des Preussisch-Sächsischen Verbandes. (909)

Vom 10. April 1881 treten für den Verkehr zwischen Schneidemühl, Station des Directionsbezirks Bromberg, einerseits, und Grossenhain, Station der Cottbus-Grossenhainer und Berlin-Dresdener Bahn, Dresden, Station der Berlin-Dresdener und Sächs. Staatsbahn, Altenburg, Bautzen, Chemnitz, Plauen i. V., Löbau und Meissen der Sächsischen Staatsbahn, anderseits, directe Frachtsätze des Specialtarifs I innerhalb des **Preussisch-Sächsischen Verbandes** in Kraft.

Ferner gelangen von demselben Tage ab directe Frachtsätze für die Stückgutclasse, den Specialtarif A 2 und den Aus-

nahmetarif für Getreide, Hülsenfrüchte etc. für den Verkehr zwischen Posen, Station der Oberschlesischen und Märkisch-Posener Bahn, einerseits, und Wilischthal, Station der Sächsischen Staatsbahn, andererseits, innerhalb des vorstehend bezeichneten Verbandes zur Einführung.

Die in Kraft tretenden Frachtsätze sind bei den vorgenannten Expeditionen in Erfahrung zu bringen. Bromberg, den 26. März 1881. Königliche Eisenbahndirection als geschäftsführende Verwaltung des Preussisch - Sächsischen Verbandes. (920 J)

Rheinisch-Nassauischer Güter - Verkehr. Am 1. April cr. tritt der Nachtrag IV zum Rheinisch-Nassauischen Gütertarif vom 1. Juli 1879 in Kraft. Derselbe enthält anderweite, theils ermässigte, theils erhöhte sowie neue Frachtsätze für die Stationen Frankfurt a/M., Coblenz, Höchst, Fulda, Hanau und Offenbach der Nassauischen Staats- bezw. Frankfurt-Bebraer Bahn, anderweite, theils ermässigte und neue Frachtsätze für Roheisen bezw. Eisenerze für die Nassauischen Stationen Lollar, Burgsolms, Albshausen, Braunfels, Löhnsberg und Stockhausen, Aufhebung der Frachten für die Nassauische Station Mainz, sowie Aenderungen und Berichtigungen. Köln, den 26. März 1881. Königliche Direction der Rheinischen Eisenbahn zugleich Namens der mitbetheiligten Eisenbahn-Verwaltungen. (913)

Mit 1. April 1881 gelangt im **Stettin-Märkisch-Sächsischen Verbande** zwischen Pasewalk und Borsdorf für Holz, Europäisches, bei Aufgabe von 10 000 kg pro Wagen oder Frachtzahlung dafür ein Frachtsatz von 1,23 *M.* pro 100 kg zur Einführung. Dresden, am 29. März 1881. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen. von Tschirschky. (878)

Hessische Ludwigshahn. Zu den Tarifheften No. 7 und No. 8 des **Süddeutschen Verbands - Gütertarifs** treten am 1. April cr. die Nachträge No. II beziehungsweise No. III in Kraft. Dieselben enthalten directe Frachtsätze für unsere Stationen Camberg, Griesheim am Main, Höchst am Main, Idstein, Niederselters, Oberbrechen und Wiesbaden im Verkehr mit Stationen der Kaiserin Elisabethbahn, der Niederösterreichischen Staatsbahn, der Kronprinz-Rudolfbahn, der Oesterreichischen Südbahn und der Oesterreichischen Staatseisenbahn (südöstliche Linie). Nähere Auskunft ertheilen unsere Verbandsstationen, sowie unser Tarifbureau, von welchem die Nachträge auch zu 30 beziehungsweise 20 Pfg. käuflich bezogen werden können. Mainz, den 27. März 1881. In Vollmacht des Verwaltungsrathes: Die Special-Direction. (871)

Westdeutscher Eisenbahn-Verband. Zum Tarif für die Beförderung von Leichen etc. ist der 3. Nachtrag erschienen, welcher am 1. k. M. in Wirksamkeit tritt, und unter anderem die Ermässigung der Taxe für Hunde in Begleitung von Passagieren enthält. Dieser Nachtrag kann von den Verbands-Güter- und Gepäck-Expeditionen bezogen werden. Hannover, den 25. März 1881. Namens sämmtlicher Verbands-Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direction. (865)

III. Tarife für andere directe Verkehre.

Lübeck - Büchener Eisenbahn-Gesellschaft. **Zum Tarif für den Güter-Verkehr zwischen diesseitigen etc. Stationen und Stationen der Berlin-Hamburger** etc. Bahn vom 1. April 1878 tritt mit dem 1. April cr. der Nachtrag IV in Kraft. Derselbe enthält:

1. Ergänzung des Vorworts;
2. Ergänzung der speciellen Tarifvorschriften; Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Stationen Lübeck und Oldesloe der diesseitigen Bahn, sowie den Stationen Gleschendorf, Ottendorf, Pansdorf und Schwartau der Eutin-Lübecker Bahn einerseits und den Stationen Altona, Ottensen und Schulterblatt der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn andererseits.

Exemplare des Nachtrags sind in unserem Verwaltungsbureau für 0,10 *M.* pro Stück zu haben. Lübeck, den 30. März 1881. Die Direction der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft. (880)

Oberschlesische Eisenbahn. Die Gültigkeitsdauer der in den nachbenannten Tarifen und Tarifnachträgen enthaltenen ermässigten Frachtsätze für **Oberschlesische Steinkohlen- und Coakssendungen** von Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn und zwar:

1. Steinkohlentarif nach Stationen der Berlin - Anhaltischen etc. Eisenbahn vom 15. November 1880, bezüglich der Frachtsätze des Theil II,
2. Nachtrag VIII und X (sub I) zum directen Tarif nach Stationen der Königlich Niederschlesisch-Märkischen etc. Bahn vom 1. August 1874,
3. Nachtrag I (sub I) und V (sub 2) zum Tarif nach Stationen der Berlin-Stettiner Bahn vom 1. Juli 1877,
4. Nachtrag I (Frachtsätze sub b) zum Tarif nach der Berlin-Görlitzer Bahn vom 1. Juli 1877,
5. Nachtrag I und II zum Tarif nach Stationen der Berlin - Hamburger Bahn vom 1. März 1877 und
6. Nachtrag I zum Tarif nach Hamburg (K.M.), Harburg etc. vom 10. März 1877

ist widerruflich bis 31. März 1882 verlängert. Breslau, den 29. März 1881. Königliche Direction (873)

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. K. K. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Am 15. April 1881 tritt der **Nachtrag I zum directen Tarife** für die Beförderung von **Niederschlesischen Steinkohlen** nach Stationen der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn, K. K. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn, K. K. priv. Oesterreichischen Staatseisenbahngesellschaft und der K. K. priv. Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn vom 1. September 1880 in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält directe Frachtsätze nach den Stationen Bucic-Wrdy und Zleb der Oesterreichischen Localeisenbahngesellschaft.

Exemplare dieses Nachtrages können von der Generaldirection der Oesterreichischen Nordwestbahn in Wien und von der Direction der Oesterreichischen Localeisenbahngesellschaft in Wien bezogen werden. Wien, am 26. März 1881. Die Centralverwaltung. (912)

Die seit 1. November v. J. in den directen Tarifen zwischen **Belgien und Holland einer- und Elsass-Lothringischen Stationen andererseits** eingeführte Route über Trier tritt für Station Saargemünd vom 1. Juni d. J. ab wieder ausser Geltung. Ueber die Route via Luxemburg bleibt der directe Verkehr im bisherigen Umfange bestehen. Strassburg, den 28. März 1881. Kaiserliche General - Direction der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. (877)

Für die Beförderung von **Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren** im Verkehr zwischen Stationen der unter der Verwaltung der **Königlichen Eisenbahn-Directionen zu Köln (linksrheinische und rechtsrheinische), zu Hannover und Elberfeld** stehenden Eisenbahnen einerseits und Stationen **der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und der Luxemburgischen Wilhelmsbahn** andererseits tritt am 1. April c. ein neuer Tarif in Kraft.

Durch denselben werden aufgehoben:

a) der Tarif vom 1. Januar 1876 für die Beförderung von Fahrzeugen im Rheinisch-Elsass - Lothringischen Verbands-Verkehr über Bingerbrück-Weissenburg und Lauterburg;

b) der Tarif vom 15. Januar 1876 für die Beförderung von Fahrzeugen im Rheinisch-Elsass-Lothringisch-Luxemburgischen Verkehr über Trier, Ehrang und Bingerbrück-Wasserhillig, Sierck, Stieringen und Saargemünd;

c) die Taxen der Station Coblenz im Tarife des Südwestdeutschen Verbandes für die Beförderung von Leichen etc. vom 10. April 1880;

d) die Frachtsätze des Westdeutschen Verbandstarifes vom 1. December 1880 für die Beförderung von Leichen etc. bezüglich des Verkehrs zwischen Stationen der Hannoverschen, Bergisch-Märkischen und Köln-Mindener Eisenbahn einerseits und Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen andererseits;

e) der Tarif für die Beförderung von Leichen etc. vom 20. Januar 1880 für den Verkehr zwischen Stationen der Main-Weser Bahn einerseits und Elsass-Lothringisch-Luxemburgischen Stationen andererseits.

Soweit die Frachtsätze der vorstehend genannten Tarife niedriger sind, als die des neuen Tarifes, bleiben die ersteren noch bis zum 15. Mai c. in Gültigkeit.

Der Frachtberechnung nach dem neuen Tarife werden die im Tarife für den allgemeinen Güter-Verkehr im Rheinisch-Westfälisch- und Hannover-Elsass-Lothringisch-Luxemburgischen Verbande vom 1. April c. enthaltenen Kilometerentfernungen zu Grunde gelegt.

Das die tarifarischen Bestimmungen und die Transportpreise pro Kilometer enthaltende Tarifheft ist besonders erschienen und zum Preise von 0,20 *M.* bei den betheiligten Expeditionen käuflich zu erhalten. Köln, den 29. März 1880. Namens der betheiligten Verwaltungen. Königliche Direction der Köln - Mindener Eisenbahn. (915)

IV. Specialtarife für bestimmte Transport-Artikel.

Unter Aufhebung des **Ausnahme-Tarifs** vom 1. October 1877 nebst dessen Nachtrags I für die Beförderung von **Steinkohlen** etc. in Sendungen von mindestens 10 000 kg nach Stationen der nördlichen Linien der Niederländischen Staatsbahn treten am 1. April cr. neue Ausnahme-Tarife (A u. B) für die Beförderung von Steinkohlen etc. in Sendungen von mindestens 50 000 bezw. 10 000 kg etc. von Stationen der Bergisch-Märkischen Eisenbahn nach Stationen der nördlichen Linien der Niederländischen Staats-Eisenbahn in Kraft. Elberfeld, den 30. März 1881. Königliche Eisenbahn-Direction. (875)

Am 1. April cr., tritt ein neuer **Kohlen-Ausnahmetarif** für den Verkehr der Saargruben mit Stationen der Main-Neckarbahn in Kraft.

Sein Verkehrspreis beträgt 15 ₰ pro Exemplar. Frankfurt a/M., den 29. März 1881. Königl. Eisenbahn-Direction. (918)

2. Eröffnungen etc.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Einer Mittheilung der Kgl. Eisenbahn-Direction zu Bromberg zufolge wird die an der Ostbahn bei Berlin gelegene Station Lichtenberg mit dem 1. April cr. für den gesammten Güterverkehr eröffnet werden.

Berlin, den 30. März 1881.
Die geschäftsführende Direction.

3. Verkehrs-Störungen etc.

Thüringische Eisenbahn. Vom 25. d. M. ab ist der Betrieb auf der Gotha-Leinefelder Eisenbahn zwischen Station Gotha und Langensalza wegen Dammrutschung vollständig eingestellt worden.

Die Wiedereröffnung des Verkehrs wird s. Z. bekannt gegeben werden. Erfurt, den 30. März 1881. Die Direction.

Alföld-Fiumaner Eisenbahn. Zwischen Békés-Csaba und Gyula wurde der Gesammt-Güterverkehr am 29. März l. J. wieder eröffnet. Der Personen- und Gepäckverkehr wird jedoch vorläufig nur mit den Tageszügen 7 u. 8 vermittelt. Budapest, 29. März 1881. Die Betriebsdirection.

4. Bahnverwaltung.

Schweizerische Nordostbahn und Centralbahn. Nach uns zugehender Mittheilung der Direction der Schweiz. Nordostbahn geht die seit 1. Mai v. J. durch dieselbe betriebene Strecke Suhr-Zofingen der ehemaligen Schweiz. Nationalbahn mit 1. April cr. in das Eigenthum und den Betrieb der Schweiz. Centralbahn über. Zu gleicher Zeit erhält die Centralbahn auch das Mitbenutzungsrecht auf der Bahnstrecke Suhr-Aarau in der Weise, dass sie die Züge der Linie Zofingen-Suhr bis Aarau führen wird.

5. Stationsverwaltung.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Einer Mittheilung der Königlichen Direction der Köln-Mindener Bahn zufolge ist vom 15. d. Mts. an die Verwaltung und der Betrieb des Köln-Mindener und des Rheinischen Bahnhofes in Siegburg vereinigt und ausschliesslich der Leitung der Königlichen Direction der Köln-Mindener Eisenbahn (vom 1. April cr. ab: Königliche Eisenbahndirection [Rechtsrheinische] zu Köln) unterstellt worden.

Berlin, den 29. März 1881.
Die geschäftsführende Direction.

6. General-Versammlungen.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Die diesjährige ordentliche Generalversammlung unserer Gesellschaft wird

Sonnabend, den 30. April cr., Nachmittags 4 Uhr, im grossen Saale des neuen Bahnhofsgebäudes zu Berlin am Ascanischen Platze

stattfinden und wird sich derselben unmittelbar eine ausserordentliche Generalversammlung anschliessen.

Zu beiden Generalversammlungen laden wir die geehrten Actionäre der Berlin-Anhaltischen Eisenbahngesellschaft mit dem Ersuchen ein, gemäss der Bestimmungen des § 28 des Statuts in den Tagen des 27., 28. und 29. April cr., von Vormittags 9 Uhr bis Nachmittags 3 Uhr ihre Stammactien nebst einem, nach den verschiedenen Kategorien geordneten vom Inhaber unterschriebenen Verzeichnisse, oder die über solche Actien von der Reichsbank ausgestellten Depôtscheine in der Gesellschaftshauptcasse am Ascanischen Platz No. 5 in Berlin niederzulegen.

Die Actien mit dem Verzeichnisse, imgleichen die Depôtscheine werden daselbst zurückbehalten und es wird dagegen eine Bescheinigung über die Stimmenzahl des Inhabers und ein Exemplar des Geschäftsberichts pro 1880 ausgehändigt werden, wovon Erstere als Einlasskarte zu den Generalversammlungen dient.

Die Vertreter stimmberechtigter Actionäre, welche statutenmässig Mitglieder der Gesellschaft sein müssen, haben ihre beglaubigten Vollmachten ebenfalls in den genannten Tagen in der Hauptcasse niederzulegen.

Die deponirten Actien resp. Depôtscheine werden vom 2. Mai cr. ab in den angegebenen Geschäftsstunden Wochentags in der Gesellschaftshauptcasse gegen Aushändigung der darüber ausgestellten Bescheinigung zurückgegeben.

I. Zweck der ordentlichen Generalversammlung ist:

1. Vortrag des Berichts über die Geschäfte des verflossenen Jahres unter Vorlegung des Directorialberichts und des Rechnungsabschlusses.

2. Vornahme der Wahlen der Mitglieder des Verwaltungsraths.

3. Berathung und Beschlussfassung über Anträge von Actionären, welche in der nach § 32 des Statuts gestellten Frist vor der Generalversammlung dem Vorsitzenden des Verwaltungsraths schriftlich mitgetheilt werden.

II. Zur Tagesordnung der ausserordentlichen General-Versammlung steht:

Der Antrag der Verwaltungsvorstände, den Verwaltungsrath und die Direction zu ermächtigen, Zinsgarantien für Localbahnen, welche in die Berlin-Anhaltische Bahn münden, bis zu einem jährlichen Gesammtbetrage von Hunderttausend Mark, welche aus dem Betriebe der Berlin-Anhaltischen Bahn zu zahlen, zu übernehmen.

Berlin, den 29. März 1881. Der Verwaltungsrath. Löwe. (872)

Pfälzische Eisenbahnen. Ordentliche Generalversammlung der Pfälzischen Eisenbahngesellschaften betr. Die Herren Actionäre der 3 vereinigten Pfälzischen Eisenbahnen werden in Gemässheit der §§ 40 und 45 der Gesellschaftssatzungen und der diesen Paragraphen beigedruckten Zusätze (vergl. neue Gesammtausgabe der Satzungen) zu der im Directorialgebäude in Ludwigshafen a/Rh. abzuhaltenden

Ordentlichen Generalversammlung
auf
Freitag, den 29. April 1881, Morgens 10 Uhr

ergebenst eingeladen.

Tagesordnung.

I. Geschäftsbericht der Direction pro 1880.

II. Verbescheidung der Jahresrechnungen pro 1880 gemäss § 45 Ziff. 2 der Satzungen.

III. Verfügung über den vorhandenen Reingewinn nach Massgabe der Fusionsgrundlagen.

IV. Antrag der Verwaltung:

„Die Generalversammlung wolle ihr auf Grund der im Geschäftsberichte, Abth. I Seite 20 und 21 enthaltenen Motivirung und der in der Generalversammlung selbst gegebenen weiteren Ausführung derselben die Ermächtigung ertheilen, insoweit die Umstände es gestatten, mit Genehmigung der Königl. Staatsregierung sämmtliche 4½ pCt. Prioritäts-Anlehen der drei Pfälzischen Eisenbahngesellschaften in Gemässheit des vertragsmässig bestehenden, bezw. urkundlich festgestellten Vorbehaltes zu kündigen, bezw. in 4 pCt. Prioritätsobligationen zu convertiren und zu diesem Zwecke ein neues 4 pCt. Prioritätsanlehen für jede Bahngesellschaft im Betrage des gekündigten bezw. zu convertirenden Capitals zu emittiren."

V. Erneuerungswahl für die vier nach dem Dienstalter austretenden Mitglieder des gemeinschaftlichen Verwaltungsrathes (vergl. Geschäftsbericht Seite 17) gemäss Ziffer I der Fusionsgrundlagen und § 52 bezw. Zusatz zu § 47 der Satzungen.

Etwaige Anträge, welche andere als die in vorstehender Tagesordnung bezeichneten Gegenstände betreffen, können nur dann in der Generalversammlung zur Verhandlung kommen, wenn solche nach § 45, Ziffer 6 der Satzungen vier Wochen vorher dem unterzeichneten Vorstande mitgetheilt worden sind.

Diejenigen Herren Actionäre der drei vereinigten Bahngesellschaften, welche dieser Versammlung beiwohnen wollen, haben sich längstens bis zum 22. April l. J. auf dem Bureau der Direction zu Ludwigshafen a/Rh. über ihren Actienbesitz entweder durch Vorzeigung der Originalactien oder ein nach Nummern geordnetes, amtlich beglaubigtes Verzeichniss auszuweisen, wogegen die erforderlichen Einlasskarten abgegeben werden. Nach den Fusionsbestimmungen wird in der gemeinschaftlichen Generalversammlung jede Actie der Ludwigsbahn für zwei Actien gerechnet. Der Vorstand des Verwaltungsrathes der Pfälzischen Eisenbahnen. v. Boecking, Kgl. Hofrath und Reichsrath der Krone Bayern. (870)

PRIVAT-ANZEIGEN.

7. Submissionen.

Rechte Oder-Ufer-Eisenbahngesellschaft. Die Anfertigung und Lieferung von dreihundert Stück Kohlenwagen in mehreren Loosen soll durch Submission vergeben werden. Die Bedingungen der Submission und Lieferung sind von unserm Centralbureau, Berlinerstrasse 76, Breslau zu beziehen. Die Offerten sind ebendaselbst bis Mittwoch, den 13. April cr., Vormittags 11 Uhr, einzureichen und zwar genau nach Vorschrift in den Bedingungen.
Direction. (867)

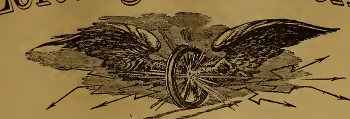
Privat-Anzeigen (Schluss).

Ein academisch gebildeter **Maschinen-Ingenieur** mit 8jähriger Praxis im Eisenbahn-Maschinenwesen und im Locomotivbau durchaus erfahren, sucht Stellung. Offerten unter **J. Q. 9657** befördert die Annoncen-Expedition von **Rudolf Mosse, Berlin SW.**

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin SW. (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 27. **Zeitung des Vereins** 1881.

Die Zeitung erscheint
Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin SW., Kleinbeerenstr. 3.
Commissionär für den Buchhandel:
Adolph Refelshöfer,
Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.



Beilagen zur Zeitung
und
Privat-Inserate
wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei
von **H. S. Hermann,**
Berlin SW., Beuth-Strasse 8,
einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3000 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.
Einundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 8. April 1881.

Dieser Nummer liegt das neue Betriebsreglement des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen bei.

Ueber Localzüge *).

Die Abnahme des Verkehrs auf den Eisenbahnen, welche sich in Folge des allgemeinen Rückgangs auf wirthschaftlichem Gebiete in den letztverflossenen Jahren in recht fühlbarer Weise bemerkbar machte, veranlasste die Eisenbahnverwaltungen, um dem weiteren Sinken der Rente so viel als möglich entgegenzutreten, die Ausgaben thunlichst zu verringern. Dies konnte nur durch eine Vereinfachung des Betriebes erreicht werden, wobei eine Ermässigung der zur Anwendung kommenden Geschwindigkeit der Züge Vorbedingung ist. Dementsprechend wurden auch die wenigen in der letzten Zeit entstandenen Bahnlinien grösstentheils als Bahnen untergeordneter Bedeutung — sog. Secundärbahnen — gebaut und auf mehreren vorhandenen Bahnlinien, soweit es die Verkehrsverhältnisse gestatteten, der Betrieb und die mit demselben zusammenhängenden Einrichtungen vereinfacht. Es führte dies dahin, dass einestheils eine grössere Zahl verkehrsschwacher Bahnlinien, welche als Vollbahnen gebaut und ausgerüstet waren, fortan als Bahnen untergeordneter Bedeutung betrieben werden, anderentheils auf denselben zur Bewältigung des localen Verkehrs, und zwar des Personenverkehrs, Züge eingestellt wurden, welche entweder ihrem Umfange nach oder in der Construction der einzelnen Betriebsmittel abweichend von den Zügen der Vollbahnen gestaltet sind. Diese Züge bestehen aus zweckmässig construirten Tendermaschinen, von denen diejenigen von Krauss in München, Hohenzollern in Düsseldorf etc. besonders zu erwähnen sind und aus leicht gebauten Personenwagen meistentheils nach dem Intercommunicationssystem gestaltet oder aus Fahrzeugen, sog. Dampfwagen, bei welchen Maschine und Personenwagen zu einem Transportmittel vereinigt, wie z. B. diejenigen nach dem System Belpaire, Rowan, Thomas u. A. Es darf erwähnt werden, dass das Bestreben der letzten Zeit, zweckmässig und leicht gebaute Fahrzeuge für die erwähnte Betriebsweise herzustellen, von Erfolg war; so kann auch hierher gehörig eine den letztgedachten Betriebsmitteln ähnliche Construction erwähnt werden, welche auf Strecken der Hannoverschen Bahn zur Anwendung gekommen ist — nämlich eine zweiachsige Tendermaschine, bei welcher die Maschine auf der Vorderachse ruht, während die Hinterachse einen geschlossenen Gepäckraum — einen bedeckten Gepäckwagen — trägt. Für derartig gestaltete Züge ist die Anwendung einer mässigen Geschwindigkeit Bedingung, denn es verringern sich hierdurch nicht nur die Kosten für die Unterhaltung und Erneuerung der Betriebsmittel des Oberbaues, sondern auch die Ausgaben für die Zugkraft und die Zugbedienung. Da eine solche Betriebsweise gleichsam als eine Uebertragung des Secundärbetriebes auf Vollbahnen anzusehen ist, so sollten im Allgemeinen auch hier die bezüglichen Bestimmungen Beachtung finden, welche in der vom Reichskanzler erlassenen Bahnordnung für Bahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878 enthalten sind.

Bei Einführung einer solchen Betriebsweise auf Vollbahnen bestehen demnach für den Personenverkehr auf ein und derselben Bahnstrecke zwei verschiedene und getrennte Betriebsweisen, von denen die eine nach den Bestimmungen des Bahnpolizeireglements für die Eisenbahnen Deutschlands gehandhabt wird, während die andern, von letzteren abweichend, unter Gewährung von Erleichterungen in Rücksicht auf die zur Anwendung kommende geringere Geschwindigkeit stattfindet. Die zu gewährenden Erleichterungen sind sowohl hiernach, als auch nach den vorhandenen localen Verhältnissen zu bemessen — und dürften im Allgemeinen im Folgenden bestehen. Zum Unterschiede gegen die Vollbahnzüge führen die Localzüge nur eine oder zwei Wagenclassen, welche der zweiten und dritten Classe der ersteren entsprechen, und keine besonderen Coupés für Damen und Nichtraucher. Bestehen diese Züge nicht aus einem sog. Dampfwagen, sondern, wie erwähnt, aus mehreren Fahrzeugen, so wird auch hierbei der für die Züge der Vollbahnen, in Rücksicht auf die Sicherheit der Passagiere vorgeschriebene Schutzwagen zwischen der Locomotive und dem ersten Personenwagen, fortfallen können, welches um so mehr zu wünschen ist, als derselbe wegen mangelnden Gepäcks nicht würde ausgenutzt werden können, vielmehr leer laufen müsste. Statt dessen dürfte es für genügend sicher angesehen werden können, wenn, und zwar auch bei den sog. Dampfwagen, der hinter der Maschine zunächst liegende Raum beziehungsweise das erste Coupé des Personenwagens mit Passagieren nicht besetzt wird.

Durch vorgedachte Gestaltung des Zuges wird die todte Last desselben, welche z. B. bei den Vollbahnen in Preussen durchschnittlich ungefähr 650 kg für jeden beförderten Reisenden — also mehr als das achtfache seines Eigengewichts — beträgt, nicht unbeträchtlich verringert werden. Wie bedeutend das todte Gewicht ist, welches im Personenverkehr der Vollbahnen befördert werden muss, mag daraus ersehen werden, dass nach den statistischen Nachrichten für die Preussischen Bahnen im Jahre 1879 von den vorhandenen Sitz- und Stehplätzen durchschnittlich nur 23,8 pCt. benutzt wurden und die Nettolast 35 pCt. der Bruttolast (unter Hinzurechnung des Gepäck-, Eilgut- etc. Verkehrs) beträgt. Sind diese Züge, sofern sie aus mehreren Fahrzeugen bestehen, noch mit einer continuirlichen Bremse ausgerüstet, so treten ausserdem Ersparungen am Zugbegleitungspersonal ein. Bei Wagen nach dem Intercommunicationssystem würde z. B. für einen aus drei oder vier Wagen bestehenden Zug ein Zugführer ausreichen und die beim Betriebe auf Vollbahnen vorgeschriebene Zugleine auch fortfallen können.

Entsprechen nun derartig gestaltete Züge dem Bedürfniss und erfüllen dieselben die an sie zu stellenden Forderungen? Zunächst darf bemerkt werden, dass die vorgedachten Bestrebungen der Bahnverwaltungen sich nicht durchweg mit den Ansprüchen des reisenden Publikums decken. Das Deutsche Publi-

*) Aus „Glaser's Annalen für Gewerbe und Bauwesen" No. 91 vom 1. April 1881.

kum ist gegenüber den Eisenbahnen zu anspruchsvoll, welches zum nicht geringen Theil seinen Grund in der ausserordentlichen Rücksichtnahme der Deutschen Bahnverwaltungen auf die Wünsche desselben bei der Gestaltung des Personenverkehrs haben dürfte.

Ungeachtet die Personenwagen auf den Deutschen Eisenbahnen bequemer und opulenter hergerichtet sind als auf fast allen anderen Bahnen, so spannt man doch die Ansprüche immer höher. Besondere Damencoupés in der II. und III. Wagenclasse genügen nicht, es wird dieselben sogar da, wo eine IV. Wagenclasse vorhanden ist, auch für diese verlangt; dasselbe ist beinahe in gleichem Masse mit den Coupés für Nichtraucher der Fall, und wie oft kann man von unzufriedenen Reisenden Klagen darüber vernehmen, dass nicht neben jedem Coupé I. und II. Classe eine Retirade sich befindet, oder dass die Coupés zu stark oder zu wenig geheizt sind. So wünschenswerth comfortable Einrichtungen in Schnell- und Courierzügen sind, für so unberechtigt müssen diese Ansprüche erklärt werden, wenn sie an Localzüge, überhaupt an die auf kurzen Strecken langsam fahrenden Züge zur Vermittelung des Localverkehrs gestellt werden.

Es wird Aufgabe der Bahnverwaltungen sein, das Publikum — freilich nicht unter Vernachlässigung des Verkehrsbedürfnisses, sondern vielmehr durch zweckmässige Einrichtungen im Betriebe — an einfachere Verhältnisse allmälig zu gewöhnen. Dies dürfte sich durch Einführung von, dem Verkehrsbedürfniss entsprechend gelegten Localzügen der vorgedachten Art erreichen lassen, wie solche bereits zur Zeit zwischen Berlin und Spandau der Berlin-Hamburger Bahn und Berlin-Grünau der Berlin-Görlitzer Bahn verkehren.

Auf den genannten Strecken, deren Länge 13,70 beziehungsweise 11,70 km beträgt, werden ausser den durchgehenden oder Vollbahnzügen in beiden Richtungen 6 beziehungsweise 8 Localzüge mit einer Fahrzeit von 32 beziehungsweise 29 Minuten gefahren; die Geschwindigkeit beträgt nach Abzug der Aufenthaltszeit auf den zwischenliegenden Haltepunkten hiernach noch nicht 30 km in der Stunde. Diese Züge, welche durch kleine Maschinen von Krauss in München und Hohenzollern in Düsseldorf befördert werden, bestehen auf der Strecke Berlin-Spandau aus Wagen II. und III. Classe nach dem Intercommunicationssystem, deren Untergestell wie dasjenige der Wagen für den Vollbetrieb und deren Obergestell in leichter Construction hergestellt ist; auf der Strecke Berlin-Grünau dagegen ist der letztgenannten Maschine ein Doppeletagewagen angehängt, welchem je nach Bedürfniss noch einige Wagen hinzugefügt werden. Die vorgedachten Locomotiven — Tendermaschinen — empfehlen sich besonders für einen derartigen Betrieb, abgesehen von den hierdurch erzielten Ersparnissen, auch um deswillen, weil dieselben vor- und rückwärts laufen können, also an den Endstationen nicht gedreht zu werden brauchen. Diese Züge führen keinen Schutzwagen, es bleibt nur das zunächst hinter der Maschine befindliche Coupé frei von Passagieren. Das Zugbegleitungspersonal besteht aus einem Schaffner, einem Locomotivführer und einem Heizer; den letzteren zu sparen, dürfte mit Rücksicht auf die Sicherheit nicht zu billigen sein.

Die vorbesprochene Betriebsführung auf den genannten Bahnstrecken hat sich sehr gut bewährt, sie hat den Ansprüchen und Forderungen des Publikums sowohl als auch der Bahnverwaltungen, diesen namentlich in finanzieller Beziehung, entsprochen, so dass die weitere Einführung derartig gestalteter Züge für andere Strecken mit ähnlichen Verkehrsverhältnissen in Aussicht genommen wird. Letztere werden für die Einführung eines solchen Betriebes allein massgebend und vorwiegend der Art beschaffen sein müssen, dass auf einer nicht zu langen — höchstens 25—30 km umfassenden — Bahnstrecke ein grösserer, insbesondere zu bestimmten Tageszeiten aussergewöhnlich reger Personenverkehr zu bewältigen ist.

Der Betrieb dieser Localzüge — sog. Omnibuszüge — muss, soweit dies die Eigenartigkeit des Eisenbahnbetriebes überhaupt zulässt, dem Strassenbahnverkehr ähnlich gestaltet sein. Es würde deshalb auch zulässig sein, in diesen Zügen das Rauchen, wenn auch nicht überall, so doch auf eine Wagenclasse, z. B. die dritte, zu beschränken und eine Heizung der Coupés nicht stattfinden zu lassen. Das Publikum muss daran gewöhnt werden, in ihnen nichts anderes zu sehen, als einen auf einem ausschliesslich hierzu zu benutzenden Wege verkehrenden Strassenbahnwagen. Wird der Betrieb in der gedachten Weise geregelt und von den Bahnverwaltungen gehandhabt, so werden solche Züge, insbesondere wenn sie durch öfteres Fahren zu günstig gelegenen Zeiten leichtere und bessere Fahrgelegenheiten bieten, sich rasch einbürgern und den Beifall des Publikums finden.

Als fehlerhaft muss es dagegen bezeichnet werden, wenn diese Züge auch nebenbei zu anderen Zwecken dienen, z. B. zur Vermittelung von Anschlüssen auf den Ankunftsstationen benutzt werden sollen; ihre freie Gestaltung und Bewegung wird alsdann durch Einzwängung ihres Fahrplanes in einem bestimmt begrenzten Rahmen beeinträchtigt, wodurch der andererseits zu erreichende Vortheil, welcher auch zum nicht geringen Theil in den bei Anwendung einer mässigen Geschwindigkeit zulässigen Betriebserleichterungen besteht, verloren geht. Eine weitere Folge würde auch sein, dass das Publikum alsdann leicht in die Lage kommen wird, die etwa herabgestimmten Ansprüche mit denen, welche es an die Züge der Vollbahnen zu stellen gewöhnt ist, wieder zu vertauschen. Denjenigen Reisenden, welche einen grossen Werth auf Bequemlichkeit und rascheres Befördern legen, bleiben alsdann immer noch vor wie nach die dieselbe Strecke befahrenden Vollbahnzüge. —k—

Aus dem elektrotechnischen Verein.

Auf der Tagesordnung der am 29. März abgehaltenen Sitzung des elektrotechnischen Vereins stand ausser geschäftlichen und kleineren technischen Mittheilungen ein Vortrag des Herrn Dr. med. Weise über Elektro-Endoscopie der menschlichen Körperhöhlen mit Demonstrationen der Nitze-Leiter'schen Apparate, sowie ein Vortrag des Herrn von Hefner-Alteneck über eine neue dynamoelektrische Maschine für continuirlichen Strom.

Nach Eröffnung der Sitzung gab der Ehrenpräsident, Herr Staatssecretär Dr. Stephan, zunächst den Empfindungen der Theilnahme und des Bedauerns Ausdruck über das plötzliche Hinscheiden des Rectors der technischen Hochschule, des Herrn Geheimen Regierungsraths Wiebe, dessen Verdienste um die Ausbildung der technischen Wissenschaften mit unauslöschlichen Buchstaben in der Geschichte des Deutschen Vaterlandes eingeschrieben ständen, und der auch als Mitglied des elektrotechnischen Vereins sein Interesse an den Vereinszwecken stets lebhaft bethätigt habe. Dem Andenken des Dahingeschiedenen zu Ehren erhoben die Versammelten sich von den Sitzen. Aus den nach Eintritt in die Tagesordnung von dem Präsidenten gemachten geschäftlichen Mittheilungen entnehmen wir, dass die Zahl der Mitglieder gegenwärtig auf 1 538, nämlich 323 hiesige und 1 215 auswärtige, angewachsen ist. Die ausgelegten weiteren Beitrittserklärungen weisen, abgesehen von den aus Deutschland eingegangenen Anmeldungen, solche aus Russland, Schweden, Holland, Ungarn, Galizien, Slavonien und Kroatien auf, ein erfreuliches Zeichen dafür, dass das Interesse an dem erst vor etwas mehr als Jahresfrist gegründeten Verein weit über die Grenzen des Deutschen Reichs sich hinaus erstreckt. Die folgenden Mittheilungen des Präsidenten betrafen die im kommenden Sommer zu Paris stattfindende Elektricitätsausstellung, an welcher der Verein sich ebenfalls betheiligen wird; ferner die in Folge einer Anregung des Directors der Sternwarte, Herrn Professors Dr. Förster, in Aussicht genommene Bildung eines besonderen Erdstromcomités, welches sich speciell mit der Frage der Einflüsse der Erdströme und mit den Mitteln zu einer regelmässigen Beobachtung derselben beschäftigen soll; endlich die Einrichtung der Fernsprechanlagen in Berlin, zu denen sich bis jetzt 113 Theilnehmer gemeldet haben, und deren allgemeine Eröffnung mit dem 1. April stattfinden wird. Hierauf erfolgte eine kurze Besprechung bezüglich der Feier des bereits vorbereitet gewesenen, in Folge der eingetretenen traurigen Ereignisse im Russischen Kaiserstaate aber vorläufig verschobenen Stiftungsfestes des elektrotechnischen Vereins. Es wurde beschlossen, das Fest noch in diesem Jahre abzuhalten, die Feier aber mit Rücksicht auf die bald beginnende Reisezeit bis zum Herbst hinauszuschieben.

In dem nun folgenden Vortrage des Herrn Dr. med. Weise über die Elektro-Endoscopie der menschlichen Körperhöhlen wies Redner darauf hin, wie die künstliche Beleuchtung gewisser Körpertheile in Verbindung mit mehr oder weniger einfachen instrumentalen Hülfsmitteln sich einer von Jahr zu Jahr steigenden Beachtung und Anwendung in der practischen Heilkunde zu erfreuen habe, indem durch dieselbe dem Auge Organe direct zugänglich gemacht werden, deren Inspection auf anderem Wege unmöglich sei. Er beschrieb die zu solchen Zwecken von Dr. M. Nitze und J. Leiter nach den Ideen des Dr. Bruck in Breslau construirten, von dem Optiker Bénêche in Berlin mit optischen Vorrichtungen versehenen verschiedenartigen interessanten Apparate, bei denen die zu untersuchenden Körperhöhlen — Magen, Blase u. s. w. — durch eingeführtes elektrisches Licht erleuchtet werden, und welche, ohne dass den Patienten aus der von dem elektrischen Lichte ausstrahlenden Hitze Nachtheile erwachsen, eine beliebig lang andauernde Untersuchung gestatten. Letzteres wird dadurch ermöglicht, dass das elektrische Glühlicht von permanent circulirendem Wasser umspült wird, wodurch eine Einwirkung der Hitze auf die umgebenden Körpertheile verhindert wird.

Die Zusammensetzung und Wirksamkeit der Apparate wurde sowohl an zahlreichen Abbildungen, als auch an Exemplaren der verschiedenen Instrumente selbst erläutert. An den Vortrag des Herrn Dr. Weise schloss sich eine längere Discussion, an welcher, ausser dem Vortragenden, die Herren Professor Rosenthal aus Erlangen, Geheimrath Dr. Werner Siemens und Ingenieur Frischen sich betheiligten. Der letztgenannte Redner zeigte und erklärte das Modell des, als Vorläufer des Hughes-Apparates, zu Anfang der 40er Jahre von Bain in Edinburg construirten sinnreichen ersten Typendruckapparates. Einer weiteren Mittheilung des Herrn Frischen über die von der Firma Siemens & Halske in Angriff genommene Herstellung einer elektrischen Eisenbahn von dem Bahnhofe in Lichterfelde nach der Cadettenanstalt

daselbst entnehmen wir, dass nicht technische Schwierigkeiten die Ausführung der Bahn bis jetzt verzögert haben, sondern dass die Gründe der Verzögerung lediglich darin zu suchen sind, dass wegen der Eigenart des neuen Beförderungsmittels seither die nothwendige Concession nicht hat erlangt werden können.

Zum Schlusse machte Herr Director Dr. Fischer die Mittheilung, dass, nachdem der Reichstag die Mittel zur Herstellung der unterirdischen Telegraphenlinien von Berlin nach Stettin und von Aachen nach Köln bewilligt habe, das unterirdische Deutsche Telegraphennetz, welches 80 bedeutende Städte mit der Deutschen Hauptstadt verbinde, zum Abschluss gekommen sei und dass sich somit der telegraphische Verkehr dann in noch stärkerem Masse auf den unterirdischen Linien vollziehen werde.

Personal-Nachrichten.

Preussen. Ministerium der öffentlichen Arbeiten Dem Wirklichen Geheimen Oberregierungsrath und Ministerialdirector Brefeld ist die Stelle des Directors für die nicht technischen Angelegenheiten bei der Abtheilung für die Verwaltung der Staatseisenbahnen im Ministerium der öffentlichen Arbeiten übertragen worden.

Staatseisenbahnverwaltung. An Stelle des in den Ruhestand getretenen Eisenbahndirectionspräsidenten Redlich zu Magdeburg ist der Oberbau- und Geheime Regierungsrath Loeffler — bisher in Berlin — mit der Wahrnehmung der Geschäfte des Präsidenten der Königlichen Eisenbahndirection in Magdeburg und der Regierungs- und Baurath Krancke — bisher in Magdeburg — unter Versetzung nach Berlin mit der Wahrnehmung der Functionen eines Abtheilungsdirigenten bei der Königlichen Eisenbahndirection daselbst betraut worden.

Versetzt sind:

I. als Mitglieder der Königlichen Eisenbahndirectionen:

A. an die Königliche Eisenbahndirection in Berlin: der Eisenbahndirector Orlovius, bisher Mitglied der Königlichen Direction der Berlin-Stettiner Eisenbahn in Stettin, und der Regierungsrath Dr. jur. Schulz, bisher Mitglied der Königlichen Eisenbahndirection zu Hannover;

B. an die Königliche Eisenbahndirection in Bromberg: der Regierungs- und Baurath Luck, bisher Mitglied der Königlichen Direction der Oberschlesischen Eisenbahn in Breslau;

C. an die Königliche Eisenbahndirection in Magdeburg: der Regierungs- und Baurath Lütteken, bisher Mitglied der Königlichen Direction der Oberschlesischen Eisenbahn in Breslau;

D. an die Königliche Eisenbahndirection in Köln (rechtsrheinische): der Regierungs- und Baurath Kricheldorf, bisher Mitglied der Königlichen Eisenbahndirection in Elberfeld;

E. an die Königliche Eisenbahndirection in Köln (linksrheinische): der Regierungsrath Hellweg, bisher Mitglied der Königlichen Eisenbahndirection in Frankfurt a/M.;

F. an die Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn in Breslau: der Regierungs- und Baurath Bender, bisher in Neisse;

G. an die Königliche Eisenbahndirection in Elberfeld: der Regierungs- und Baurath Mechelen, bisher in Aachen, der Regierungsrath Kuhlmeyer, bisher Mitglied der Königlichen Eisenbahndirection in Berlin, und der Eisenbahndirector Ulrich, bisher Mitglied der Kaiserlichen Generaldirection der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen zu Strassburg;

II. als Directoren der Königlichen Eisenbahnbetriebsämter:

Der Regierungs- und Baurath Beckmann von Bremen nach Hannover (Hannover-Altenbeken), der Regierungsrath Wittich von Berlin nach Bremen, der Regierungsrath Wrede von Aachen nach Halberstadt, der Eisenbahndirector von Mühlenfels von Thorn nach Magdeburg (Magdeburg-Halberstadt), der Regierungs- und Baurath Urban von Dortmund nach Essen, der Eisenbahndirector Graaf von Schneidemühl nach Münster (Wanne-Bremen), der Regierungsrath Dr. jur. Hochheimer von Halle nach Köln (linksrheinische) und der Geheime Regierungsrath Quassowski von Berlin nach Aachen.

Ernannt sind:

1. zum Mitgliede der Königlichen Eisenbahndirection in Köln (linksrheinische):
der Regierungsrath Benthin in Berlin;

2. zu Directoren der Königlichen Eisenbahnbetriebsämter:
im Bezirke der Königlichen Eisenbahndirection in Berlin:
der Eisenbahndirector Foerster in Stettin (Stettin-Berlin),
im Bezirke der Königlichen Eisenbahndirection in Bromberg:
der Regierungs- und Baurath Grillo in Thorn, und
der Eisenbahndirector Vieregge in Schneidemühl;
im Bezirke der Königlichen Eisenbahndirection in Hannover:
der Regierungsrath Göhle in Harburg;
im Bezirke der Königlichen Eisenbahndirection in Köln (rechtsrheinische):
der Regierungs- und Baurath Böttcher in Köln, und
der Eisenbahndirector Thomae in Düsseldorf.

Mit der Wahrnehmung der Functionen der Directoren von Königlichen Eisenbahnbetriebsämtern sind betraut: der Eisenbahnbau- und Betriebsinspector Fischer bei dem Betriebsamte (Berlin-Dresden) in Berlin; der Regierungsassessor Maurach bei dem Betriebsamte (Berlin-Magdeburg) in Berlin; der Eisenbahnbau- und Betriebsinspector Buchholz bei dem Betriebsamte in Wesel; der Eisenbahnbau- und Betriebsinspector Siecke bei dem Betriebsamte in Crefeld; der Eisenbahnbau- und Betriebsinspector Altenloh bei dem Betriebsamte in Coblenz.

Versetzt sind als ständige Hülfsarbeiter bei den Königlichen Eisenbahnbetriebsämtern:

1. im Bezirke der Königlichen Eisenbahndirection in Berlin: der Eisenbahnbau- und Betriebsinspector Wollanke, bisher in Insterburg, nach Görlitz, und der Eisenbahnbau- und Betriebsinspector von Geldern, bisher in Stralsund, nach Stettin (Betriebsamt Berlin-Stettin);

2. im Bezirke der Königlichen Eisenbahndirection in Hannover: der Regierungsassessor Fuhrmann, bisher in Bremen, nach Hannover (Hannover-Altenbeken), die Eisenbahnbau- und Betriebsinspectoren Koch, bisher in Hamm, nach Paderborn, Kahle, bisher in Dortmund, nach Cassel (Hannover-Cassel), und Schepers, bisher in Paderborn, nach Harburg;

3. im Bezirke der Königlichen Eisenbahndirection in Magdeburg: der Regierungsassessor Dr. jur. Schubert, bisher in Hagen, nach Berlin (Berlin-Lehrte), die Eisenbahnbau- und Betriebsinspectoren Bartels in Berlin an das Betriebsamt Berlin-Magdeburg, Theune, bisher in Kattowitz, nach Halberstadt, und Eversheim, bisher in Altena, nach Magdeburg;

4. im Bezirke der Königlichen Eisenbahndirection in Köln (rechtsrheinische): der Oberbetriebsinspector Reps, bisher in Münster, nach Düsseldorf, die Regierungsassessoren von Rabenau, bisher in Breslau, nach Münster (Münster-Emden), und Dr. jur. Pieck, bisher in Stralsund, nach Köln, die Eisenbahnbau- und Betriebsinspectoren Güntzer, bisher in Hannover, nach Wesel, Haarbeck, bisher in Berlin, und Arndts, bisher in Warburg, nach Münster (Münster-Emden), sowie Braune, bisher in Saarbrücken, nach Essen;

5. im Bezirke der Königlichen Eisenbahndirection in Köln (linksrheinische): der Eisenbahnbau- und Betriebsinspector Dieckmann, bisher in Glogau, nach Köln, der Regierungsassessor Krug, bisher in Cassel, und der Eisenbahnbau- und Betriebsinspector Schreinert, bisher in Frankfurt a. M., nach Coblenz;

6. im Bezirke der Königlichen Direction der Oberschlesischen Eisenbahn in Breslau: die Regierungsassessoren Guthzeit, bisher in Königsberg, Dr. Schröder, bisher in Glogau, und Etzdorf, bisher in Stolp, sowie der Eisenbahnbau- und Betriebsinspector Schaper, bisher in Oppeln, nach Breslau, der Eisenbahnbau- und Betriebsinspector Müller, bisher in Posen, nach Ratibor;

7. im Bezirke der Königlichen Eisenbahndirection in Elberfeld: die Eisenbahnbau- und Betriebsinspectoren Tobien, bisher in Schneidemühl, nach Cassel und Rump, bisher in Frankfurt a. M., nach Altena.

Ernannt sind zu ständigen Hülfsarbeitern bei den Königlichen Eisenbahnbetriebsämtern:

1. im Bezirke der Königlichen Eisenbahndirection in Berlin: die Regierungsassessoren von Kühlewein in Berlin (Berlin-Dresden) und Dr. Panthel in Stettin (Stettin-Stralsund);

2. im Bezirke der Königlichen Eisenbahndirection in Bromberg: die Regierungsassessoren Kolbe in Schneidemühl, Ditmar in Thorn, Krahmer in Stolp und Rosseck in Danzig, sowie der Eisenbahnbaumeister Sternke — unter gleichzeitiger Beförderung zum Eisenbahnbau- und Betriebsinspector — in Königsberg;

3. im Bezirke der Königlichen Eisenbahndirection in Magdeburg: die Regierungsassessoren Jungwirth und Cäsar in Magdeburg;

4. im Bezirke der Königlichen Eisenbahndirection in Köln (rechtsrheinische): die Regierungsassessoren von Ysselstein in Köln, der Obergüterverwalter Utermann und der Regierungsassessor Schmöckel, sowie der Eisenbahnbaumeister Pilger — unter gleichzeitiger Beförderung zum Eisenbahnbau- und Betriebsinspector — in Essen, der Eisenbahnbau- und Betriebsinspector Loyke in Münster (Münster-Emden);

5. im Bezirke der Königlichen Eisenbahndirection in Köln (linksrheinische): der Obergüterverwalter Mittmann in Saarbrücken und der Eisenbahnbaumeister König — unter gleichzeitiger Beförderung zum Eisenbahnbau- und Betriebsinspector in Crefeld;

6. im Bezirke der Königlichen Direction der Oberschlesischen Eisenbahn in Breslau: die Regierungsassessoren Dr. jur. Eger in Breslau und Schulz in Glogau, sowie der Eisenbahnbaumeister Brauer — unter gleichzeitiger Beförderung zum Eisenbahnbau- und Betriebsinspector in Kattowitz;

7. im Bezirke der Königlichen Eisenbahndirection in Elberfeld: die Regierungsassessoren Dehnert in Essen und Zores in Aachen, sowie der Eisenbahnbaumeister G. Schmidt — unter gleichzeitiger Beförderung zum Eisenbahnbau- und Betriebsinspector — in Düsseldorf.

Ernannt sind zu Eisenbahnbau- und Betriebsinspectoren:

1. im Bezirke der Königlichen Eisenbahndirection in Berlin: der Eisenbahnbaumeister Lorentz unter Versetzung von Emden nach Greifswald und der Eisenbahnbaumeister Cramer in Hirschfeld;

2. im Bezirke der Königlichen Eisenbahndirection in Bromberg: die Eisenbahnbaumeister Mappes in Neustettin, Kärger in Graudenz, Linke in Neustettin, Stuertz unter Versetzung von Limburg nach Insterburg, Doepke unter Versetzung von Berlin nach Bromberg, Boysen in Lyck und Paffen unter Versetzung von Aachen nach Osterode;

3. im Bezirke der Königlichen Eisenbahndirection in Hannover: die Eisenbahnbaumeister Hellwig und R. Schmidt in Hannover;

4. im Bezirke der Königlichen Eisenbahndirection in Frankfurt a. M.: die Eisenbahnbaumeister Velde unter Versetzung von Wiesbaden nach Frankfurt a. M. und Reusing in Halle a. S.;

5. im Bezirke der Königlichen Eisenbahndirection in Magdeburg: der Eisenbahnbaumeister Huntemüller in Magdeburg;

6. im Bezirke der Königlichen Eisenbahndirection in Köln (rechtsrheinische): der Eisenbahnbaumeister Wollanke in Hamm;

7. im Bezirke der Königlichen Eisenbahndirection in Köln linksrheinische): der Eisenbahnbaumeister Homburg unter Versetzung von Saarbrücken nach Neuss;

8. im Bezirke der Königlichen Direction der Oberschlesischen Eisenbahn in Breslau: die Eisenbahnbaumeister Clauss z. Z. in Berlin, Totz unter Versetzung von Frankfurt a/M. nach Oppeln und Janssen in Breslau;

9. im Bezirke der Königlichen Eisenbahndirection in Elberfeld: der Eisenbahnbaumeister Schwartz unter Versetzung von Elberfeld nach Dortmund.

Versetzt sind:

die Eisenbahnbau- und Betriebsinspectoren Sattig von Münster nach Berlin, Sobeczko von Cassel nach Hamm, Ellenberger von Harburg nach Uelzen, Liegel von Cassel nach Göttingen, Hahn von Frankfurt a/M. nach Warburg, Kirsten von Göttingen nach Frankfurt a/M., Zickler von Bromberg nach Limburg, Schmiedt von Münster nach Minden, Massalsky von Osterode nach Wesel, Israel von Saarbrücken nach Burgsteinfurt, Schnebel von Frankfurt a/M. nach Köln und Viereck von Bromberg nach Bonn;

die Regierungsassessoren Fleischmann, bisher in Magdeburg, als Hülfsarbeiter an das Betriebsamt in Halle, Röttger, bisher in Frankfurt a/M., als Hülfsarbeiter an das Betriebsamt in Crefeld, Glöckner als Hülfsarbeiter an das Betriebsamt in Bromberg, Weymann, bisher in Görlitz, als Hülfsarbeiter an das Betriebsamt in Wesel, P. Meyer, bisher in Köln, als Hülfsarbeiter an das Betriebsamt in Görlitz, Körte, bisher in Breslau, als Hülfsarbeiter an das Betriebsamt in Stettin (Berlin-Stettin), Anton als Hülfsarbeiter an das Betriebsamt in Breslau (Directionsbezirk Berlin), Ostermann, bisher in Elberfeld, als Hülfsarbeiter an das Betriebsamt in Hagen, Dr. jur. Kieschke, bisher in Wiesbaden, als Hülfsarbeiter an das Betriebsamt in Königsberg, R. Meyer, bisher in Elberfeld, als Hülfsarbeiter an das Betriebsamt in Paderborn, der Amtsrichter Elias, bisher in Berlin, als Hülfsarbeiter an das Betriebsamt in Stralsund, der Amtsrichter Altmann, bisher in Breslau, nach Bromberg;

der Eisenbahnbaumeister Beyer, bisher in Oppeln, als Hülfsarbeiter an das Betriebsamt in Glogau, die Eisenbahnmaschinenmeister Sillies, bisher in Stralsund, an das Betriebsamt in Berlin (Berlin-Blankenheim), Wedemeier von Dortmund nach Minden, Woytt, bisher in St. Wendel, an das Betriebsamt in Stettin (Berlin-Stettin), Eichacker von Frankfurt a/M. nach Trier und Eybach, bisher in Stolp, an das Betriebsamt in Stralsund.

Reorganisation der Königlich Württembergischen Verkehrsanstalten.

Zum Ministerialrath bei dem Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, Abtheilung für die Verkehrsanstalten, wurde der Oberfinanzrath v. Knapp ernannt; mit den Functionen eines Kanzleidirectors des Ministeriums der auswärtigen Angelegenheiten, Abtheilung für die Verkehrsanstalten, der Amtsrichter Klett bei dem Amtsgericht Stuttgart, unter Ernennung zum Finanzassessor, betraut; zum Präsidenten der Generaldirection der Staatseisenbahnen und der Bodenseedampfschifffahrt und zugleich zum Vorstand der Betriebsabtheilung dieser Generaldirection der 1. Vorstand der Eisenbahndirection, Director v. Böhm; zum 2 Vorstand der Generaldirection der Staatseisenbahnen mit dem Titel und Rang eines Directors und zugleich zum Vorstand der Verwaltungs- und Bauabtheilung jener Generaldirection der Vorstand der Eisenbahnbaucommission und 2. Vorstand der Eisenbahndirection, Director v. Grundler; zum Mitglied der Generaldirection der Staatseisenbahnen und zum Vorstand der Rechnungsabtheilung derselben der Oberfinanzrath v. Wrede; zu Mitgliedern der Generaldirection der Staatseisenbahnen die Oberbauräthe v. Morlok, v. Abel, v. Schlierholz; der Oberfinanzrath v. Mauser, der Obermaschinenmeister titl. Oberbaurath v. Brockmann unter Beförderung zum Oberbaurath; der titl. Oberfinanzrath v. Weizsäcker unter Beförderung zum Oberfinanzrath; der titl. Oberbaurath Dimler, der titl. Oberfinanzrath Rank, der titl. Oberfinanzrath Bärlin, der seitherige Bureauvorstand der Generaldirection der Verkehrsanstalten, Finanzrath Frueth, die Finanzräthe Göz und Dopffel, der Baurath Bracher, der Finanzassessor Schuler unter Verleihung des Titels und Ranges eines Finanzrathes; die Finanzassessoren Kaltenmark und Balz und der Secretär der Eisenbahndirection titl. Finanzassessor Strasser unter Beförderung zum Finanzassessor.

Ferner wurde verfügt, dass bei der Eisenbahnverwaltung der Titel eines Betriebsinspectors in den eines Betriebsoberinspectors und der Titel eines Bahnhofsinspectors in den eines Betriebsinspectors abgeändert werde.

Aus dem Deutschen Reich.

Berlin, 4. April. (Politische Wochenschau. Anleihe für die Reichseisenbahnen. — Vorausbestellung von Billets und Gepäckscheinen. — Die Gemeindeabgabenpflicht der Eisenbahnen. — Breslau-Schweidnitz-Freiburger Bahn. — Marienburg-Mlawkaer Bahn. — Tilsit-Insterburger Bahn. — Secundärbahnen.)

In voriger Woche hat der Deutsche Reichstag die Generaldebatte über die Steuervorlagen begonnen. Fürst Bismarck unternahm es, sein Steuerprogramm zu vertheidigen und sprach unverhohlen die Absicht aus, den Reichstag aufzulösen, wenn er die Vorlagen ablehnen sollte. Seine Rede enthielt ein vollständiges Wahlprogramm, auf welches er aber selbst nicht viel Vertrauen setzte, da er mit der Möglichkeit rechnete, dass auch in der neugewählten Körperschaft eine Majorität für die neuen Steuern sich nicht zusammenfinden würde. Die Stempelsteuervorlage wurde in der Sitzung am Dienstag einer Commission von 21 Mitgliedern überwiesen, in Betreff der Wehr- und Brausteuer wurde jedoch die zweite Lesung im Plenum beschlossen, was einer Ablehnung dieser Vorlage gleichkommt, da die Wehrsteuer von allen Seiten verurtheilt und die Brausteuer nur von einem Theile der Conservativen in Schutz genommen wurde. — Auch die Berathung des Unfallversicherungsgesetzes begann in voriger Woche. Aus der Debatte ging hervor, wie gross und zahlreich selbst bei den Freunden der Vorlage die Bedenken im Einzelnen sind; insbesondere wurde die Betheiligung des Reichs an der Versicherungsprämie für die untersten Stufen des Arbeitereinkommens von allen Seiten, selbst von conservativer, zurückgewiesen, auch das Reichsversicherungsinstitut fand sehr heftige Anfechtung. Die Debatte, an welcher auch Fürst Bismarck theilnahm, ist noch nicht beendigt. — Die Hamburger Zollanschlussfrage hat in den letzten Tagen das öffentliche Interesse in Anspruch genommen, nachdem bekannt geworden, dass der Hamburger Senat einen Antrag bei der Bürgerschaft eingebracht wegen Einsetzung einer aus Mitgliedern des Senats und der Bürgerschaft bestehenden Vertrauenscommission zur Vorberathung derjenigen Bedingungen, unter welchen der zwischen den Hamburgischen Anschauungen und der von der Reichsregierung vertretenen Auffassung bestehende Gegensatz im Wege der Verständigung auszugleichen sei, vorausgesetzt, dass dabei die Aufrechterhaltung der Handelsstellung Hamburgs im Wesentlichen gesichert werden könnte. — Die Verfassungscommission des Reichstags hat die Regierungsvorlage wegen der zweijährigen Budgetperiode verworfen. Es ist nur der Antrag Bennigsen übrig geblieben, wonach der Reichstag alljährlich im Monat October zusammenberufen werden soll; da jedoch der Reichskanzler sich mit diesem Ausgleichungsproject nicht einverstanden erklärt, so dürfte auch der Bennigsen'sche Antrag schwerlich Gesetzeskraft erlangen. — Von dem Abgeordneten Windthorst ist im Reichstag ein Antrag, betreffend internationale, völkerrechtliche Vereinbarungen mit Bezug auf das Asylrecht, eingebracht worden, der von den Mitgliedern fast aller Parteien unterstützt worden ist, so dass dessen fast einstimmige Annahme im Reichstage (selbstverständlich mit Ausnahme der Socialdemocraten) zu erwarten steht. — Wie es scheint, dürfte aus den jetzigen Verhandlungen zwischen Deutschland und Oesterreich nur ein Vertrag hervorgehen, der im Grossen und Ganzen dem jetzt zwischen diesen beiden Staaten bestehenden Meistbegünstigungsvertrage gleicht, nur dass dabei eine Anzahl Tarifpositionen gebunden werden; die Verhandlungen stehen jetzt so, dass man glaubt, in wenigen Tagen damit zu Ende kommen zu können. Ueber den von Oesterreich verlangten Veterinärvertrag behufs Import des Oesterreichischen Viehes nach Deutschland ist bis jetzt noch keine Uebereinstimmung erzielt. Wenn die Verhandlungen eine so rasche Erledigung finden, wie vorausgesetzt wird, so dürfte das seinen Grund darin haben, dass man die Fragen, auf welche beide Theile den Hauptwerth legen, aus dem Vertrage weglässt, weil eine Uebereinstimmung nicht zu erzielen gewesen ist. Die Eisenbahnwaggon- und Couponfrage bleibt fort, ebenso wie der freie Appreturverkehr, die freie Rohleinen-Einfuhr und ein Abkommen über Wiederherstellung directer Eisenbahntarife im Anschlussverkehr. Es bleibt bezüglich der Eisenbahntarife bei der Bestimmung des bestehenden

Vertrages, wonach beide Theile sich verpflichten, die Provenienzen des andern Staates nicht ungünstiger als die eigenen zu behandeln. Beim Appreturverkehr wünscht Deutschland, da die Zollfreiheit desselben kaum zu erreichen ist, wenigstens, dass der Oesterreichische Appreturzoll gebunden und vertragsmässig gegen Erhöhung geschützt wird, will aber selbst freie Hand haben, seinerseits einen Appreturzoll einzuführen, ähnlich wie es bezüglich der Getreidezölle bei Oesterreich der Fall sein wird. — Mit dem 1. April, dem Beginne des neuen Etatsjahres, treten sowohl im Reiche als auch in Preussen mehrere Gesetze in Kraft, welche wichtige Aenderungen auf verschiedenen Gebieten des staatlichen Lebens im Gefolge haben. Mit dem 2. April ist das Gesetz, betreffend die Organisation der allgemeinen Landesverwaltung in Wirksamkeit getreten; die durch die Ausführung desselben nothwendig gewordenen Aenderungen in den Verwaltungsstellen sind noch nicht publizirt worden, doch weiss man bereits, dass bei dieser Gelegenheit eine Reihe verdienter und bewährter Beamten aus dem Staatsdienste ausscheiden wird. Die Collegialverfassung wird, wenigstens auf dem Gebiete der inneren Verwaltung, aufhören und eine neue Aera mit Verwaltungschefs, die man ihrer Befugnisse wegen nicht mit Unrecht als Präfecten bezeichnet, wird beginnen. — An demselben Tage hat die Formation der neuen Truppenkörper stattgefunden; die in Folge der damit eintretenden Vermehrung des stehenden Heeres nothwendig gewordenen Verordnungen und Ernennungen sind vor einigen Tagen bereits erschienen. — Ausserdem fand an diesem Tage auch die Neugestaltung unseres Eisenbahnwesens ihren vorläufigen Abschluss. Die im vorigen Jahre in den Besitz des Staates übergegangenen Privatbahnen wurden an diesem Termin mit den alten Staatsbahnen erst wirklich zu einem einheitlichen System verschmolzen. Die neu gebildeten Directionsbezirke umfassen alte und neue Staatsbahnen, je nach der geographischen Lage und den commerciellen Beziehungen.

(Wir haben bereits in No. 88 [S. 1086] des vorigen Jahrg. unserer Zeitung eine genaue Uebersicht der Eisenbahndirections- und Betriebsamtsbezirke mitgetheilt unter Angabe der von jedem Betriebsamt zu verwaltenden Strecken. Noch übersichtlicher gruppirt findet man diese Strecken aufgeführt nebst einer nach Directions- und Betriebsamtsbezirken bezeichneten alphabetischen Zusammenstellung der unter Preuss. Staatsbahnverwaltung befindlichen Stationen in dem soeben erschienenen I. Nachtrag zu Dr. Koch's Ortsverzeichniss *). Die Redaction.)

Eine Anleihe für die Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen ist dem Bundesrath zur Beschlussnahme proponirt worden. Durch dieses Gesetz soll der Reichskanzler ermächtigt werden, behufs Erwerbung der Bahnen von Saargemünd nach Saarburg, von Courcelles über Bolchen nach Teterchen, sowie von Chateau-Salins und Vic nach der Grenze bei Chambrey für das Reich zu unbeschränktem Eigenthum den Betrag von 9 885 864 ℳ, zur Abtragung des aus dem Vertrage zwischen dem Reich und der Stadt Münster vom 12. December 1871, betr. die Erwerbung der Eisenbahn von Kolmar nach Münster, noch bestehenden Kaufgeldrestes den Betrag von 1 422 800 ℳ, und behufs vergleichsweiser Abfindung der Französischen Ostbahngesellschaft für die Aufgabe ihrer Eigenthumsansprüche auf die von der Reichseisenbahnverwaltung in Besitz genommenen, ausserhalb der Bahnanlagen belegenen Grundstücke und Gebäude den Betrag von 100 000 ℳ, im Ganzen 11 408 664 ℳ; ferner das zweite Geleise zwischen den Bahnhöfen von Saargemünd und Saaralben auszubauen, die dazu erforderlichen Grundstücke, nöthigenfalls auf dem Wege der Zwangsenteignung in den von der Landesgesetzgebung vorgeschriebenen Formen zu erwerben und dazu den Betrag von 1 077 000 ℳ zu verwenden. Der Reichskanzler soll befugt sein, die Mittel zur Deckung des Gesammterfordernisses im Betrage von 12 485 664 ℳ im Wege des Kredits durch eine Anleihe flüssig zu machen und Schatzanweisungen auszugeben. Beigegeben ist dem Entwurf eine ausführliche, die Forderungen begründende Denkschrift.

Die Vorausbestellung von Billets und Gepäckscheinen ist Gegenstand folgender Instruction: „Um Passagieren, die nach Stationen anderer Bahnen reisen, ihre Reise jedoch auf Stationen antreten, welche nicht in directem Verkehre mit jenen stehen, die ungehinderte Fortsetzung ihrer Fahrt zu sichern, wird folgendes Verfahren vorgeschrieben: Der Reisende erklärt dem Stationsvorsteher der Abgangs- bezw. Uebergangsstation (unter genauer Angabe der Route), nach welchem Bestimmungsorte und in welcher Classe er reist und wie viel Billets er wünscht. Ausserdem ist Zahl und Gewicht des Gepäcks zu ermitteln. Der Stationsvorsteher bezeichnet alsdann dem Reisenden die geeignete Station, bis wohin zunächst die Expedition stattzufinden hat, und giebt hierauf die erlangten Angaben als Dienstdepesche nach jener Station ab. Der Packmeister des Zuges ist anzuweisen, die fraglichen Gepäckstücke vor Erreichung der Umexpeditionsstation zur sofortigen Weiterexpedirung bereit zu stellen. Der Vorsteher der Umexpeditionsstation giebt nach Empfang der Depesche diese zur Billet- und Gepäckexpedition, lässt Gepäckscheine und Beklebezettel fertig machen, sowie am Billetschalter die Billets bereit halten. Bei der Ankunft des Zuges hat sich ein Beamter mit den neuen Beklebezetteln an den Packwagen des ankommenden Zuges zu begeben und hier das Gepäck mit den Zetteln zu bekleben, sowie dafür zu sorgen, dass die Wiedereinladung, resp. die Umladung in den Packwagen des Anschlusszuges richtig erfolgt. Billets und Gepäckschein sind dem Reisenden gegen Empfangnahme des Geldbetrages und des alten Gepäckscheins auszuhändigen und, wenn irgend thunlich, an das Coupé zu bringen. Insbesondere hat Letzteres zu geschehen, wenn der Aufenthalt auf der betr. Unterwegsstation knapp bemessen ist. Diese Vorausbestellung von Billets etc. kann im Bedürfnissfalle auf derselben Reise wiederholt vorgenommen werden. Alle Stationen sind verpflichtet, den Requisitionen Folge zu geben. Soweit aber der Reisende im Stande ist, die Station, welche zur Vornahme der zweiten Umexpedition am geeignetsten ist, anzugeben oder wenn diese der ursprünglichen Abgangsstation sonst bekannt ist, werden beide Vorausbestellungen von der ursprünglichen Abgangsstation besorgt. Namentlich hat dieses bei durchgehenden Zügen zu geschehen. Nachstehendes Beispiel möge als Erläuterung dienen: I. Ein Reisender beabsichtigt nebst Frau von Neuss über Elberfeld-Hamm nach Minden zu fahren und hierbei den Expresszug zu benutzen. Zwei Koffer im Gewicht von 120 kg sollen mitbefördert werden. Die Station Neuss, welche directe Billets nach Minden nicht hat, würde nun dem Reisenden Billets nach Elberfeld zu verabfolgen und das Gepäck nach dieser Station zu expediren, ausserdem aber etwa folgende Depesche an Station Elberfeld zu geben haben: „Zum Expresszuge zwei Billets II. Klasse Minden bereit zu halten; 2 Koffer 120 kg Gewicht." Die Station Elberfeld-Döppersberg veranlasst das Erforderliche bei der Billet- und Gepäckexpedition in der oben beschriebenen Weise und sorgt dafür, dass dem Reisenden bei Ankunft des Zuges die Billets Elberfeld-Minden, sowie der neue Gepäckschein gegen Zahlung des Betrages und Rückgabe des alten Gepäckscheins ausgehändigt werden. In keinem Falle darf der Expresszug früher abfahren, als bis die Umexpedition erledigt ist. II. Will der Reisende statt nach Minden nach einer über Minden hinaus gelegenen Station reisen, für welche in Elberfeld-Döppersberg directe Billets nicht vorhanden sind, welche aber ebenfalls mit dem durchgehenden Expresszuge, also ohne längere Unterbrechung in Minden, zu erreichen ist, so hat Neuss auf Verlangen des Reisenden eine zweite entsprechende Depesche an die Station Minden abzugeben, welch letztere in gleicher Weise für die zweite Umexpedition wie Elberfeld für die erste zu sorgen hat. Für die Mehrleistungen, welche der Eisenbahnverwaltung aus diesem Verfahren erwachsen, hat der betreffende Passagier bei der jedesmaligen Bestellung je eine Extragebühr von 50 Pf., also, wenn bei erforderlicher zweimaliger Umexpedition beide Bestellungen auf der ursprünglichen Abgangsstation aufgegeben werden, die doppelte Gebühr zu entrichten, wogegen für das abzugebende Telegramm nichts zu bezahlen ist. Die erhobenen Beträge, welche stets der erhebenden Verwaltung voll überlassen werden, sind als Nebeneinnahmen aus dem Lokalgepäckverkehr zu verrechnen und als solche zu rapportiren. — Keine Anwendung findet diese Einrichtung in folgenden Fällen: 1. wenn ein Zug, welchen der Reisende zuerst benutzt, der Abgangsstation mit so erheblicher Verspätung angemeldet ist, dass der Anschluss auf der Uebergangsstation voraussichtlich verloren gehen wird; 2. wenn zwischen der Anmeldung des Reisenden und der Ankunftszeit auf der Uebergangsstation ein so kurzer Zwischenraum sich befindet, dass die erforderlichen Massnahmen (Abgabe der Depesche, Besorgung der Gepäckscheine, Billets) nicht rechtzeitig zu bewerkstelligen sind. Es würde dieser Fall z. B. eintreten, wenn erst kurz vor Abgang eines Zuges auf der der betreffenden grösseren (Umexpeditions-) Station nächstvorliegenden Station der Reisende dem Stationsvorsteher Meldung machen würde. Zur Informirung des Publikums über die vorstehend angeordnete Einrichtung erhalten die Stationen entsprechende Placate, welche an den Schaltern und in den Wartesälen auszuhängen sind. Sie haben jedoch ausserdem jede gewünschte Aufklärung bereitwilligst zu ertheilen und werden zu diesem Zwecke mit einem Verzeichnisse der auf den betreffenden Haupt- und Uebergangsstationen der eigenen Verwaltung zur Ausgabe gelangenden directen Billets versehen."

Die Gemeindeabgabenpflicht der Eisenbahnen ist Gegenstand eines Circularerlasses, über welchen der Staatsanzeiger folgende Mittheilung bringt: Der Minister des Innern und der Finanzminister haben durch Circularerlass vom 12. Februar d. J. darauf aufmerksam gemacht, dass nach der Vorschrift im § 8 bezw. 9 der Gesetze vom 20. December 1879 und 14. Februar 1880 über den Erwerb verschiedener Eisenbahnen für den Staat bis zu einer anderweiten gesetzlichen Regelung der Communalbesteuerung die bisherigen gesetzlichen Bestimmungen über die Verpflichtung der Privateisenbahnen zur Zahlung von Gemeindeabgaben auf die in das Eigenthum des Staats übergegangenen Privatbahnen auch

*) Exemplare dieses Nachtrags zu Dr. Koch's Ortsverzeichniss können von der Redaction dieses Blattes bezogen werden. Preis 60 ₰ (auch in Briefmarken zahlbar).

ferner in gleicher Weise in Anwendung kommen sollen. Demgemäss sind bis zum Erlass eines Gemeindeabgabengesetzes die in den Gesetzen vom 20. December 1879 und 14. Februar 1880 bezeichneten Eisenbahnunternehmungen bezüglich der Zahlung von Gemeindeabgaben auch ferner in der Weise zu behandeln, als ob dieselben noch Privatbahnen wären und lediglich hinsichtlich ihrer Verwaltung einer Königlichen Direction unterstellt worden seien. Nach diesem Grundsatze ist der Reinertrag der betreffenden Eisenbahnunternehmungen zum Zweck der Communalbesteuerung derselben ohne Rücksicht auf die durch die Verstaatlichung factisch eingetretenen Veränderungen in fingirter Weise zu berechnen und bei der nach Massgabe des Rescripts vom 29. September 1856 zu bewirkenden Vertheilung auf die einzelnen steuerberechtigten Gemeinden zum Grunde zu legen. Wegen der Aufstellung der bezüglichen Berechnung sind die betreffenden Königlichen Eisenbahndirectionen Seitens des Ministers der öffentlichen Arbeiten mit Anweisung versehen worden.

Die Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn war bereits in der Lage, ihren Jahresabschluss zu resumiren. Am 28. v. M. wurde in Breslau eine Sitzung des Aufsichtsraths abgehalten, in welcher der Bericht für 1880 zur Vorlage gelangte und die Dividende festgesetzt wurde. Das Directorium hatte 4⅚ pCt. vorgeschlagen, der Aufsichtsrath beschloss indessen mit Rücksicht auf die nothwendig gewordene höhere Dotirung des Beamtenpensionsfonds nur 4¾ pCt. Dividende zu vertheilen und setzte dieselbe dementsprechend fest. Aus dem Geschäftsbericht geben wir einstweilen folgende abgerundete Ziffern unter Beifügung der correspondirenden Zahlen aus dem Vorjahre: Nach Abzug der Betriebsausgaben, der Rücklagen in den Erneuerungs- und den Pensionsfonds verbleibt Ueberschuss:

	1879	5 801 962 M.	1880	6 016 000 M.

Die Verzinsung der Prioritäten und Amortisation derselben

erforderte	1879	3 790 383 M.	1880	3 934 000 M.
Eisenbahnsteuer	„	54 931 „	„	55 000 „
Dividende	„	1 802 739 „	„	1 818 000 „
Vortrag verblieb	„	53 909 „	„	59 000 „

Die Dotation des Erneuerungsfonds erforderte pro 1880 mehr ca. 60 000 M., des Pensionsfonds 150 000 M., die Verzinsung und Amortisation 143 000 M. mehr. Die Dividende pro 1880 beträgt ebenso wie 1879 4¾ pCt.

Die Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn hat ebenfalls ihren Jahresabschluss aufgestellt. Nach demselben wird, die Genehmigung des Verwaltungsraths vorausgesetzt, die Dividende pro 1880 auf die Prioritätsactien 5 pCt., auf die Stammactien ¼ pCt. betragen. — Gute Aussichten eröffnen sich, wie die „Danz. Ztg." aus Handelskreisen vernimmt, der Bahn für die künftigen Jahre, wenn die in Warschau geplante directe Verbindung der Weichselbahn mit Lemberg, auf welche jetzt mit Entschiedenheit und unter günstigen Chancen dort hingewirkt wird, zu Stande kommen sollte. Danzig würde dann eine erheblich kürzere Verbindung mit Galizien erlangen und auf eine erhebliche Zunahme des Verkehrs mit jenem wichtigen Hinterlande rechnen können.

Die Tilsit-Insterburger Bahn hat nach ihrem Abschluss in 1880 für den Personenverkehr 192 596 M., für den Güterverkehr 234 378 M., für Extraordinarien 91 091 M., an Vortrag 4 896 M., in Summa 522 961 M. vereinnahmt und hieraus 247 513 M. Betriebsausgaben gehabt. Nach Abzug der Rücklagen zum Reserve- und Erneuerungsfonds (97 714 M.) und der zur Verzinsung der schwebenden Schulden nöthigen Summen (17 910 M.) verbleibt ein Ueberschuss von 159 784 M. Von dieser Summe sind ca. 3 880 M. zur Eisenbahnsteuer zu verwenden, und es würden ca. 156 000 M. zur Vertheilung auf die Stammprioritäten übrig bleiben. Die Dividende wird anscheinend ein wenig höher als im Vorjahr ausfallen, wo 3³⁄₁₀ pCt. vertheilt wurden. Der vertheilungsfähige Gewinn beider Jahre ist in 1880 etwas höher, er betrug in 1880 ca. 156 000 M., während 1879 nur 144 670 M. vertheilt wurden.

Für eine Secundärbahn von Menden nach Hemer ist nach der jetzt veröffentlichten Concessionsurkunde vom 16. Februar der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft auf Grund ihrer Statuten und der mit ihr bestehenden Abmachungen das Recht zum Bau und Betriebe einer normalspurigen Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Menden nach Hemer Concession ertheilt worden.

Für eine Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Naumburg über Freyburg nach Laucha ist dem zum Bau dieser Bahn zusammengetretenen Comité zu Händen des Vorsitzenden desselben, von Helldorff zu Zingst bei Nebra a. U., die Genehmigung zur Anfertigung der generellen Vorarbeiten ertheilt worden.

Die projectirte Schwarzathalbahn.

Die generellen technischen Vorarbeiten zur Schwarzathalbahn sind nahezu vollendet und ebenso die nicht minder wichtigen statistischen und merkantilen Vorarbeiten in die Wege geleitet; nach deren Vollendung bezüglich angemessener Unterstützung das Project den beiden betheiligten Regierungen in Rudolstadt und Sondershausen unterbreitet werden soll, welche beide im Allgemeinen bereits ihre Geneigtheit für das recht baldige Zustandekommen der Bahn ausgesprochen haben.

Dieselbe soll als normalspurige Bahn minderer Ordnung mit theilweiser Benutzung der Strasse — was aber immer noch die Nothwendigkeit zweier kleiner Tunnels nicht ausschliesst — zunächst auf 36 km Länge von Schwarza bei Rudolstadt über Blankenburg, Schwarzburg und Katzhütte bis Oelze gehen, um später nach Eisfeld oder Sonneberg an die Werrabahn geführt zu werden.

In der letzten Hauptversammlung aller Interessenten wurde unter Theilnahme des für den Bau und Betrieb in Aussicht genommenen Bauraths Plessner aus Gotha ein energisches weiteres Vorgehen bezüglich der Finanzirung beschlossen und gleichzeitig mit Einstimmigkeit das von anderen Seiten angeregte Schmalspurproject als für diese Linie ungeeignet verworfen.

Von einigen der betheiligten Regierungen ist ferner zu weiteren Terrainstudien im Hochwalde aufgemuntert, um bald übersehen zu können, wie diesem ausserordentlich industriereichen, aber mit schweren Existenzbedingungen kämpfenden Gebirgslande durch den Bau von Local- und Strassenbahnen kräftig beigestanden und aufgeholfen werden könne.

Italienische Correspondenz.

Secundärbetrieb. Der Verwaltungsrath der Oberitalienischen Eisenbahnen hat bei dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten die Ermächtigung zur Anschaffung von 12 leichten Locomotiven beantragt, um in noch näher festzustellender Weise demnächst mit der Einführung des Secundärbetriebs auf verschiedenen Linien vorgehen zu können.

Rückgabe von Betriebsmitteln. Nachdem der Verwaltung der Oberitalienischen Eisenbahnen ein Theil der an Italienische Werkstätten in Bestellung gegebenen neuen Betriebsmittel geliefert worden ist und die Jahreszeit, in welcher der Verkehr schwächer wird, herannaht, sieht die genannte Verwaltung sich in der Lage, die von der Ungarischen Eisenbahngesellschaft gemietheten Güterwagen zurückzugeben und wird die Rückgabe derselben am 1. April in Budapest stattfinden.]

Hafenbauten. Die Sorgfalt, welche die Italienische Regierung den Eisenbahnen widmet, lässt sie in gleichem Masse auch den sonstigen für die Hebung des Verkehrs und des wirthschaftlichen Leben der Nation im Allgemeinen nothwendigen Einrichtungen zu Theil werden. Namentlich wird auch der Erweiterung und der Verbesserung der Häfen eine unausgesetzte Aufmerksamkeit zu Theil. So sind im Hafen von Genua zur Zeit bedeutende Erweiterungsbauten in Ausführung begriffen, ebenso in Ancona und Brindisi. (M. d. Str. f.)

Telegraphen in den Niederlanden.

Die Niederländischen Reichstelegraphenlinien haben seit 1852 bis Ende 1879 an Anlage-, Unterhaltungs- und Betriebskosten zusammen einen Aufwand von 19 527 293 Fl. verursacht. — Die Gesammteinnahmen seit 1852 bis Ende 1879 betrugen 13 309 208 Fl.

Am 1. Januar 1880 betrug die ganze Länge der Reichstelegraphenlinien 3 761 km und diejenige der Drähte 13 654,7 km. In 1879 nahmen die Linien um 117,4 km und die Leitungen um 296,1 km zu. — Von den 3 761 km führten am 1. Januar 1880 2 097,7 km längs der Eisenbahnen.

Am 1. Januar 1880 waren auf Niederländischem Gebiete in Wirksamkeit 185 Reichstelegraphenbureaus mit 17 Hilfsbureaus und 201 Telegraphenbureaus von besonderen Unternehmungen.

Die Länge der im Niederländischen Telegraphennetze vorhandenen unterirdischen Linien betrug 70,9 km und diejenige der unterseeischen Linien 125 398 km.

Der Verkehr auf den Reichslinien beziffert sich in 1879 auf 2 683 253 Depeschen. — Die Einnahmen betrugen 922 884 Fl. — Durch die Eisenbahntelegraphen wurden Depeschen befördert: Niederländische Staatsbahn 103 404, Holländische Eisenbahn 55 649, Niederländische Rheinbahn 47 079, Niederländische Centralbahn 7 110, Nord-Brabantisch-Deutsche Eisenbahn 6 939, Grosse Belgische Centralbahn (Linien zwischen Aachen und Maastricht und von Moerdyk über Roosendaal nach Breda) 9 571, Eisenbahn von Gent nach Neuzen 1 653, Eisenbahn von Mechelen nach Neuzen 731 Stück.

Die projectirte unterirdische Eisenbahn in Newyork.

In technischen Zeitschriften ist das Project einer „Newyork Underground Railway", welche 11 km lang und in zweijähriger Bauzeit vollendet werden soll, schon mehrfach besprochen worden. So interessant diese Bahn nun auch in technischer Beziehung zu werden verspräche, so wenig gerathen dürfte es sein, sich finanziell bei der Ausführung derselben zu betheiligen und da es leicht möglich ist, dass auch auf Deutschen Börsenplätzen versucht wird, Geld zu diesem Unternehmen zu bekommen, so erscheint die Wiedergabe einiger auf dieses Project bezüglichen Mittheilungen der „Railway-News" von Interesse. Diese Zeitung schreibt: „Es wird uns mitgetheilt, dass ein gefürchteter Financier und ein grosses Militärgenie auf dem Wege nach England sind, um Englische Capitalisten zu veranlassen, ihre Capitalien zum Bau der Newyorker unterirdischen Eisenbahn herzugeben. General McClellan, dessen unheilvolle Verwaltung der Atlantic and Great Western Bahn aus früheren Zeiten noch vielen Lesern im

Gedächtniss sein wird, ist einer der accreditirten Gesandten und dem getroffenen Abkommen nach soll dieser Gentleman Präsident der zu gründenden Gesellschaft werden, mit einem Gehalte, welcher nach dem, was uns darüber berichtet wird, selbst den Gelüsten des Mr. Jewett von der Eriegesellschaft, welcher beiläufig bemerkt ebenfalls einer der Directoren des vielversprechenden Unternehmens ist, genügen würde. Seit den letzten zwölf Jahren sind ebenso viele Projecte für denselben Zweck von thätigen Gründern und Speculanten aufgestellt worden, aber während diese Leute vergeblich nach Capitalien für ihr Unternehmen suchten, ist Newyork mit einem vollständigen System von Hochbahnen versehen worden. Vier dieser Hochbahnlinien durchkreuzen die Stadt und gewähren dem Publikum alle erforderliche Fahrgelegenheit und zwar in einer viel angenehmeren Weise, als sie je durch eine unterirdische Eisenbahn gewährt werden kann. Von den durch die Hochbahnen verursachten Belästigungen der Hausbewohner und Geschäftsleute, wie von dem mit den Hochbahnactien getriebenen Schwindel braucht hier nicht gesprochen zu werden, es genüge zu sagen, dass Newyork in seinen Hochbahnen und seinem ausgedehnten System von Strassenwagen ein Verkehrssystem hat, wie keine andere Stadt der Welt. McClellan und seine Freunde hoffen indess, dass das Englische Publikum sich durch geschickte Börsenmanöver werde verleiten lassen, das Geld herzugeben zu einer mit den Hochbahnen concurrirenden kostspieligern, weniger bequemen und weit weniger profitabeln unterirdischen Eisenbahn. Diese letztere soll unter dem Broadway hingehen und wird in ihrem Laufe mit den allergrössten technischen Schwierigkeiten zu kämpfen haben. Sehr irrthümliche Angaben werden auch verbreitet über den Gewinn, welchen die unterirdischen Eisenbahnen in London abwerfen. Die Wahrheit ist, dass diese Linien zu den am schlechtesten rentirenden Englands gehören. Die Metropolitanbahn, welche 5 pCt. zahlt, zieht einen beträchtlichen Theil dieser bescheidenen Dividende aus den Nebengrundstücken, welche sie bei dem Bau der Linie erworben hat. Die Districtbahn hat erst begonnen 1 pCt. zu zahlen und die East-London befindet sich in ganz schlechten finanziellen Verhältnissen".

Die „Railway-News" geben schliesslich noch zur Warnung des Englischen Publikums nach der „Newyorker Times" Einzelnheiten über die Vorgeschichte dieses widersinnigen (preposterous) Unternehmens, aus welchen hervorgeht, dass schon sehr vielfache Versuche gemacht worden sind, das nöthige Geld zu beschaffen und zwar sowohl in Amerika, als in England und Frankreich. Es wird gesagt, dass selbst wenn das Unternehmen an sich ein gesundes wäre, die finanzielle Gebahrung zur Verwirklichung desselben doch eine solche sei, dass jeder vorsichtige Capitalist sich vor einer Betheiligung an demselben hüten werde.

Frachtrecht.

v. O. **Der Empfänger des Frachtguts haftet nur dann für Nachzahlung der unrichtig berechneten Fracht, der Eingangssteuer und Conventionalstrafe für unrichtig declarirte Waare, wenn die Bestimmungen, nach denen jene Zahlungen zu leisten sind, im Frachtbrief angezogen waren.** — Für den Zoll ist (§ 13 Vereinszollg. v. 1. Juli 1869) nicht der Eigenthümer, sondern der Inhaber des Frachtguts zur Zeit der Zollpflichtigkeit desselben hafthar. — Die Bestätigung der Oberlandesgerichtlichen Entscheidung erfolgte unter Anerkennung der Begründung der Nichtigkeitsbeschwerde, weil das Reichsgericht annahm, dass die Klägerin in der That durch Zahlung der vereinsländischen Spritsteuer für den Beklagten — nach der zwischen diesem und dem Verkäufer über die betreffende Lieferung gepflogenen Correspondenz — nützliche Verwendungen bestritten habe. — Bezüglich der Entscheidung auf die Nichtigkeitsbeschwerde, welche hier allein interessirt, führt das Reichsgericht aus: „Es ist in früheren Fällen streitig gewesen, ob, wenn die tarifmässige Fracht von dem Empfänger des Frachtgutes nachgefordert werden kann, und ob, bei falscher Declaration des Frachtgutes, der Empfänger verpflichtet sei, nachträglich die dadurch verwirkte Conventionalstrafe nachzuzahlen. Beides ist vom R.-Ob.-Hand.-G. zum Nachtheile des Empfängers entschieden (Entscheid. Bd. XXI. S. 181, 185), jedoch nur deshalb, weil die Bestimmungen, nach denen jene Zahlungen zu leisten waren, als im Frachtbriefe angezogen betrachtet wurden. Der zweite Richter bezieht für sich den persönlichen Anspruch gegen den Empfänger noch auf § 53 des Eisenbahnbetriebsreglements vom 11. Mai 1874, wonach unrichtige Anwendungen des Tarifs, sowie Fehler bei der Gebührenberechnung weder der Eisenbahn, noch dem zur Zahlung Verpflichteten zum Nachtheile gereichen sollen. Dieser Paragraph spricht deutlich nach seiner Ueberschrift nur von Zahlung der Fracht, also nicht von Zollzahlungen. Der erhobene Vorwurf der Verletzung des Art. 406, 409 H.-G.-B. dadurch, dass der zweite Richter den Empfänger des Frachtguts danach zur nachträglichen Erstattung der Eingangssteuer an den Frachtführer für persönlich verpflichtet erachtet, ohne dass eine Bestimmung des Frachtbriefs darüber festgestellt ist, muss hiernach für begründet erachtet werden. — Den Anspruch aus nützlicher Verwendung erachtet der zweite Richter deshalb für begründet, weil der Beklagte Eigenthümer des Frachtguts, wenigstens durch die Annahme desselben geworden und als solcher den darauf lastenden Zoll zu tragen habe. Dadurch hat er, wie ihm die Nichtigkeitsbeschwerde mit Recht vorwirft, den § 13 des Vereinszollgesetzes vom 1. Juli 1869 verletzt, wonach zur Entrichtung des Zolles dem Staate gegenüber derjenige verpflichtet ist, welcher zur Zeit, wo der Zoll zu entrichten, Inhaber (natürlicher Besitzer) des zollpflichtigen Gegenstandes ist. Es kommt daher nicht darauf an, wer zu der fraglichen Zeit Eigenthümer, sondern wer damals Inhaber des Frachtguts gewesen ist. Der zweite Richter stellt aber nicht fest, es ist auch nicht behauptet, dass zur Zeit, als der Sprit zu verzollen war, bei dessen Einführung in Deutschland, der Beklagte dessen Inhaber war. (Erk. d. V. Civ.-Sen. d. Reichsg. v. 10. Novbr. 1880 in S. L. F. zu Breckerfeld, Bekl. u. Imploranten wider d. Generaldirection der Sächs. Staatseisenbahnen zu Dresden, Klägerin u. Implorantin; Braun u. Blum, Annalen Bd. III. S 66 ff)

Nachforderung setzt nicht Innehabung des Papiers voraus.

v. O. **Die Geltendmachung einer Nachforderung aus einem Inhaberpapier (Coupon) setzt den Besitz des Inhaberpapieres auf Seiten des Klägers zur Zeit der Klageerhebung nicht voraus.** — Der in der Sache selbst als verletzt bezeichnete Rechtssatz: „Die Geltendmachung von Ansprüchen aus einem Inhaberpapier setzt auf Seiten des Klägers den Besitz der betr. Urkunde zur Zeit der Klageerhebung voraus" existirt nicht, wenn er den Sinn haben soll, es sei auch das Einverständniss von Gläubiger und Schuldner, dass Ersterer trotz Aushändigung der Inhaberpapiere und Empfang eines Betrages auf denselben einen Mehrbetrag, falls er denselben als rechtlich ihm zustehend nachweisen könne, solle nachfordern dürfen, gegenüber der erfolgten Aushändigung der Inhaberpapiere ohne Wirkung. Hierum aber gerade handelte es sich. Ebensowenig kann der weiter aufgestellte Satz: „Vorbehalte bei Zahlungen kann mit rechtlicher Wirkung nur der Zahlende machen", als ein bestehender Rechtssatz erachtet werden. Betrachtet man den Vorbehalt als eine ausdrückliche Angebotserklärung bei einer Handlung, dass dieselbe eine andere Bedeutung, als die sich anscheinend aus ihr ergebende, insbesondere bei Annahme von Erfüllung keine das Rechtsverhältniss endgültig erledigende, haben solle, so kann aus dem Nichtwiderspruch des anderen Theiles gegenüber solchem Angebot auf ein Einverständniss betreffs dieser Wirkung des Handelns bei jedem Rechtsgeschäft geschlossen werden. Anscheinend versteht die Nichtigkeitsbeschwerde unter Vorbehalt einen rein einseitigen, vermöge dessen der ihn Erklärende trotz Zurückweisung desselben seitens des Gegencontrahenten eine ihm von diesem nur in der erklärten Absicht einer ganz bestimmten Rechtswirkung angebotenen Leistung annehmen und doch diese Wirkung aufhalten, bezl. eine ihr entgegenstehende herbeiführen könnte. — Art. 336 H. G. B.; Art. 14 R.-Münzges. v. 9. Juli 1873. — (Erk. d. I. Civilsen. d. Reichsger. v. 8. Jan. 1881 in S. der Kaschau-Oderberger Eisenbahnges. zu Pest, Bekl. u. Implorantin wider S. B. Sohn zu Berlin, Klägerin u. Imploratin; Braun und Blum, Annal. Bd. III. S. 184 f.)

Elektrische Beleuchtung, Ausstellung und Signalisirung.

In der letzten Sitzung des Clubs der Oesterreichischen Eisenbahnbeamten replicirte Telegraphenvorstand Krämer der Franz-Josefbahn in rein sachlicher, scharf pointirter Rede gegen die Ziffern, welche von einem andern Redner über die Verwendbarkeit und die Kosten der elektrischen Beleuchtung in einem frühern Clubvortrage angeführt wurden. Ersterer widerlegt die Ziffernansätze bezüglich der Lichtintensität und der Stromverluste und stellt die Behauptung auf, dass die elektrische Beleuchtung eine Luxusbeleuchtung sei, die heute immer noch mehr kostet als das Gaslicht. Er erklärt sich übrigens für die Einführung des elektrischen Lichts, das unbestreitbare Vortheile bietet, welche aber erst mit der Zeit in Folge der zu gewärtigenden Verbesserungen zu erzielen sein werden.

Der Vortragende stellte zwei Fragen und zwar: 1. über den Unterschied der Leuchtkraft bei gleichgerichteten und bei Wechselströmen; 2. über das Verhältniss der Leuchteffecte, wenn Gas statt direct zur Beleuchtung durch eine Gaskraftmaschine in Bewegung, Electricität und elektrisches Licht umgesetzt wird.

Hierauf interpellirt Krämer auch den Präsidenten, wie sich der Club gegenüber der Pariser internationalen elektrotechnischen Ausstellung und dem internationalen Congress der Elektrotechniker zu verhalten gedenkt.

Präsident Regierungsrath Obermayer erwiderte hierauf beiläufig Folgendes: Das Hohe Ministerium für Handel und Gewerbe hat an die Eisenbahnverwaltungen Oesterreichs ein Rundschreiben in Bezug auf diese Ausstellung erlassen und hat gleichzeitig ein Verzeichniss der hierbei auszustellenden Gegenstände beigeschlossen.

Einige von den Oesterreichischen Eisenbahnverwaltungen werden sich an diesen Ausstellungen betheiligen, in erster Reihe auch das Hohe Handelsministerium selbst, da demselben die Telegraphenverwaltung untersteht, und auf diesem Gebiete seit der letzten Ausstellung viele neue Apparate erfunden worden sind.

Einige der Oesterreichischen Eisenbahnverwaltungen haben Mittheilungen an das Handelsministerium des Inhaltes gelangen lassen, dass sie gewisse Apparate ausstellen werden.

So verdienstvoll nun die Anregung ist, dass der Club Oesterreichischer Eisenbahnbeamten sich an der Ausstellung betheilige, so dürfte dem Club als solchem zweifellos das hierzu erforderliche Material fehlen. Dasselbe befindet sich nur in den Händen der Eisenbahnverwaltungen, und nur diese können naturgemäss die Ausstellung beschicken. In dieser Richtung kann die Thätigkeit des Clubs nicht weiter gehen und ist von selbst durch die Natur der Sache begrenzt.

Ein so ausserordentlicher Anlass, wie die elektrotechnische Ausstellung in Paris, wird es dem Club nahe legen, die Möglichkeit und die Mittel für eine eventuelle Betheiligung in Erwägung zu ziehen, worüber demnächst vielleicht befriedigende Aufklärungen möglich sein werden.

Schliesslich bespricht und demonstrirt Herr Krämer sein neues elektromagnetisches Block- (Distanz-) Signal.

Er beschwert sich in seiner Einleitung hierzu über die tristen Verhältnisse der Oesterreichischen Patentbewerber im Deutschen Reich. Er erklärt sodann an seinem Blocksignale folgende Vorzüge:

Sein Motor hat kein Räderwerk, er arbeitet nur mit elektrischen und magnetischen Kräften; er braucht also weder Feder- noch Gewichtskraft und entfällt dadurch das jedes Signal so unsicher machende Aufziehen des Laufwerkes.

Das Krämer'sche Blocksignal kann sowohl mit galvanischen Batterien, als auch mit Magneto-Inductoren betrieben werden, es lässt sich auf Ruhe- oder Arbeitsstrom schalten und wird sich im ersteren Falle beim Reissen des Leitungsdrahtes auf „Halt" einstellen. Bei diesem Signale, dass sich als Strecken-Block-, als Tunnel- und Brücken-Absperr- oder auch als Stations-Block-Signal verwenden lässt und eventuell auch automatisch betrieben werden kann, sind die Signalordnungen Deutschlands, Oesterreichs und Ungarns berücksichtigt worden.

Dass diese Signale nur die Hälfte jenes Preises kosten, der für die jetzt gebräuchlichen Block- und Distanzsignale gefordert wird, erklärt Krämer mit Recht als einen besonderen Vortheil seines Signalsystems.

Derartige Tunnel-Absperrsignale für automatischen Betrieb sind beim Prager 1 100 m langen Tunnel der Kaiser Franz-Josef Bahn seit Juli 1880 im Betrieb; die Resultate sollen sehr zufriedenstellend sein.

Ein Modell in Naturgrösse (Distanzsignal für die Kaiserin Elisabethbahn) ist in den Clublocalitäten ausgestellt und functionirt dasselbe sehr gut.

Die Signale selbst machen einen guten Eindruck und haben die Anerkennung der hiesigen Fachleute gefunden.

Literatur.

—st.— **Der eiserne Oberbau.** Beitrag zur Beurtheilung der Dauer und des Verhaltens der zur Zeit gebräuchlichsten Lang- und Querschwellensysteme von J. Lehwald, Königl. Regierungs- und Baurath, Mitglied der Königlichen Eisenbahndirection zu Frankfurt a/M., unter Mitwirkung von O Riese, Regierungsbaumeister. Mit 74 Holztafeln und 3 Tafeln. (Berlin 1881. Verlag von Ernst Töche.)

Vorliegende Abhandlung verdankt ihre Entstehung den Untersuchungen, welche die Königliche Eisenbahndirection zu Frankfurt a/M. über das Verhalten von mehreren, längere Zeit im Betriebe befindlichen Geleisestrecken anstellen liess. Es handelte sich darum, nachdem man beim Umbau sich für den eisernen Oberbau entschieden hatte, ob Lang- oder Querschwellensystem vorzuziehen sei.

Eine Commission, aus 5 Baubeamten bestehend, erhielt den Auftrag, durch vorsichtiges Aufgraben den Zustand von Strecken beider Systeme zu prüfen und dabei speciell die Fragen zu beantworten, wie sich die jetzt vorhandene Construction der Oberbaubettung, namentlich in Bezug auf Entwässerung bei beiden Systemen bewährt habe, welche Anlagen als zweckmässig erachtet werden, um die Entwässerung zu einer möglichst vollkommenen zu machen, wie sich die Kosten der Unterhaltung beider Systeme zu einander verhalten und ob anderweitige Vor- oder Nachtheile bei den verschiedenen Systemen beobachtet worden sind.

Aus den Resultaten der Untersuchungen kann nun freilich ein bestimmter Entscheid nicht gefolgert werden, weshalb der Verfasser empfiehlt, Lang- und Querschwellensystem neben einander zu verlegen, um durch sorgfältige Beobachtung des praktischen Verhaltens, unter Berücktigung aller localen und sonstigen Verhältnisse, zu einem Urtheil über den relativen Werth der beiden Hauptsysteme zu gelangen.

Trotzdem hat der Verfasser mit Recht angenommen, dass die von ihm angeordneten Untersuchungen auch in weiteren Kreisen Interesse erregen dürften und deshalb den Commissionsbericht, sowie das die speciellen Beobachtungen enthaltende Protocoll veröffentlicht. Diesen Actenstücken hat er eine theoretische Betrachtung vorausgeschickt, welche eine kurze Berechnung der einzelnen Systeme, eine Kritik derselben, die Vergleichung der wichtigsten Lang- und Querschwellensysteme, eine Betrachtung der Vor- und Nachtheile beider Systeme gegeneinander und endlich Andeutungen über zweckmässige Construction des Unterbaues umfasst.

Nach den eigenen Worten des Autors soll seine Veröffentlichung dazu dienen, eine mehr systematische, sachgemässe Beobachtung des Verhaltens und der Bewährung der eisernen Oberbausysteme anzregen, um so mit der Zeit genügendes Material zur Entscheidung der qu. Frage zu gewinnen. Im Interesse dieser so wichtigen Frage möchten wir die besprochene Broschüre den einschlägigen Fachkreisen wärmstens empfehlen.

Der Verkehr auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im Jahre 1880. Von J. Pizzala, K. K. Rechnungsrath. (Wien. Alfred Hölder.) Diesem Schriftchen, einem Separatabdrucke aus der statistischen Monatsschrift, entnehmen wir nach der Besprechung in der „Wochenschrift des Oesterreichischen Gewerbevereins" einige sehr interessante Daten über die Verhältnisse unseres Eisenbahnwesens im verflossenen Jahre, welche einen instructiven Einblick in die Gestaltung des Güterverkehres und der Passagierfrequenz und — was für den Volkswirth nicht minder wie für den Capitalisten von Wichtigkeit ist — in die Rentabilität der Bahnen selbst, in die Höhe der nächstjährigen Dividende, in den muthmasslich nothwendig werdenden Garantiezuschuss des Staates etc. gewinnen lassen. In Bezug auf die Entwickelung des Eisenbahnnetzes im verflossenen Jahre ist das Jahr 1880 für die Eisenbahnen des Reichs ein bedeutungsvolles zu nennen, indem in diesem Jahre die Consolidirung der Verkehrsanstalten einen mächtigen Schritt vorwärts gethan hat, während die Weiterentwickelung des Eisenbahnnetzes nahezu stille stand. Nächst dem Jahre 1879 ergab sich für 1880 der geringste Zuwachs an neuen Schienenwegen.

Was den Frachtenverkehr anbelangt, so gewahrt man die erfreuliche Erscheinuug, dass derselbe im letzten Decennium eine Steigerung um volle 93 pCt. erfahren hat uud dass in keinem der zehn Jahre von 1871 bis 1880 eine Abnahme desselben zum Vorschein kam Es darf aber auch nicht unbeachtet bleiben, dass sich das Bahnnetz der Monarchie in diesem Zeitraume um 56,5 pCt. verlängerte und dass das überwiegende Quantum der Mehrfrachten in Braunkohlen, Erzen, diversen Mineralien, Zuckerrüben, Holz und anderen niedrig tarifirten Gütern besteht, welche zumeist nur kurze Strecken an ihren Bestimmungsort oder bis zur ausländischen Anschlussbahn zu durchlaufen haben. Im Jahre 1880 erreichten die Einnahmen aus dem Frachtenverkehr 159 767 289 fl. und waren um 2 677 323 fl. grösser als im Vorjahre. Im Jahresdurchschnitte entfielen als beförderte Frachtenmenge pro Tag im Jahre 1880 131 612 t = 1 316 210 Metercentner.

Während der Frachtenverkehr im letzten Decennium von Jahr zu Jahr eine mehr oder weniger beträchtliche Steigerung erfuhr, traten im Personenverkehre mehrfache Schwankungen ein. Im letzten Jahre wurden auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen 36 877 000 Passagiere befördert. Die Einnahmen für die Beförderung von Personen und Gepäck summiren sich für 1880 mit 46 170 241 fl. gegen 44 972 053 fl. im Vorjahre. Die durchschnittliche auf einen Tag entfallende Personenfrequenz berechnet sich im Jahre 1880 auf 100 756 Reisende. Auf 20 Eisenbahnlinien wurden im verflossenen Jahre mehr als eine halbe Million Passagiere befördert.

Wenn der finanzielle Erfolg unserer Verkehrsanstalten weit hinter der Entwickelung des Eisenbahnverkehres zurückblieb, so trägt hieran nach Ansicht des Verfassers die planlose Vermehrung der Bahnen und die Schaffung zahlreicher Concurrenzlinien die Hauptschuld. Vergleicht man die Resultate der Jahre 1871 und 1880, so zeigt sich bei einem inzwischen eingetretenen Zuwachs des Eisenbahnnetzes um 56,51 pCt. eine Erhöhung des Frachtenverkehres um 93,07 pCt. und der Passagierfrequenz um 44,25 pCt., wogegen die Steigerung des Bruttoertrages nur 35,13 pCt. erreichte.

Welcher bedeutende wirthschaftliche Factor das Eisenbahnnetz auch in Bezug auf die Geldcirculation und das Geldwesen ist, erhellt, ganz abgesehen von den Tausenden von Millionen Gulden, welche als Eisenbahnprioritäten und Actien die Geldmärkte belasten, auch aus einer Betrachtung der durch die Bahnen des Reiches erzielten Tageseinnahme. Dieselbe berechnet sich für 1879 mit 553 698 fl. und für 1880 mit 562 568 fl. Unter den 73 Eisenbahnlinien Oesterreich-Ungarns haben im Jahre 1880 31 einen Bruttoertrag von mehr als Einer Million Gulden erzielt. Auf weiteren 11 Linien erreichte derselbe mehr als eine halbe Million Gulden. Obenan stehen die folgenden Bahnen: Südbahn, Oesterreichische Staatsbahn, Ferdinands Nordbahn, Elisabeth Westbahn (Hauptlinie), Franz-Josefbahn, Karl-Ludwigbahn (altes Netz), Oesterreichische Nordwestbahn, Nördliche Linie der Ungarischen Staatsbahn und Theissbahn.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Tarif-Bekanntmachungen.

I. Localtarife.

Königlich Preussische Staats- und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen. Der in unserm **Localgütertarif** vom 1. Januar cr. bestehende Ausnahmetarif für Eisenerze wird auf den Artikel Braunstein ausgedehnt. Frankfurt a. M., den 31. März 1881. Königliche Eisenbahndirection. (928)

Holsteinische Marschbahn. Zu unserm **Localgütertarif** ist mit sofortiger Gültigkeit ein Nachtrag XVII erschienen, enthaltend eine Abänderung der Anlage D zum § 48 des Betriebsreglements, die Beförderung von Sprengstoffen betreffend. Die Stationen ertheilen Auskunft. Glückstadt, den 30. März 1881. Die Direction. (927)

K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn - Gesellschaft. (Oesterreichische Linien.) Tarifbestimmungen, betreffend sperrige Güter. Die Wirksamkeit der im **Nachtrage VIII** zu den **Localgütertarifen** für unsere Oesterreichischen Linien, giltig vom 1. April 1881, enthaltenen Tarifbestimmungen für sperrige Güter, d. i. die Aenderung zu Seite 13, Punkt 7 der Tarifbestimmungen für gewöhnliche Güter, wird hiermit suspendirt und bleiben bis auf Weiteres die seitherigen Tarifbestimmungen für sperrige Güter (Seite 13, Punkt 7 unserer Tarife und Tarifbestimmungen vom 30. November 1878) in Geltung.

Demgemäss unterbleibt auch die im Tarifsnachtrage VIII angegebene Aenderung der Waarenclassification rücksichtlich des Artikels „Siebreifen", so zwar, dass dieser Artikel in der Position: Holz, Europäisches etc. (Seite 36) noch weiterhin belassen wird.

Alle übrigen Festsetzungen des Tarifsnachtrages VIII bleiben aufrecht. Wien, am 30. März 1881. Die Centralleitung. Der Verwaltungsrath. (930)

K. K. priv. Mohács-Fünfkirchner- und Königlich Ungarische priv. Fünfkirchen - Barcser Eisenbahn. Wir bringen hiermit zur Kenntniss, dass zu unseren vom 1. December 1876 giltigen **Localtarifen** für den Personen- und Sachentransport Berichtigungen ausgegeben wurden, in welchen die Abänderungen der Fahrpreise und Transportgebühren in Folge Erhöhung der Ungarischen Transportsteuer enthalten sind, und mit 1. April l. J. in Kraft treten.

Exemplare dieser Berichtigungen sind von der gefertigten Betriebsleitung zu beziehen. Fünfkirchen, am 1. April 1881. Die Betriebsleitung. (926)

Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn. **Kartoffeltransporte** werden fortan im **Localverkehre** sowie im Nachbarverkehre mit Stationen des Bromberger Directions-Bezirks bis auf Weiteres auch während der Monate October bis einschliesslich April unfrankirt zur Beförderung angenommen. Danzig, 2. April 1881. Die Direction. (940 J)

II. Tarife für directe Verkehre mit besonderen Namen.

Berlin - Braunschweig - Halberstadt - Lausitzer Verband. Mit dem 1. Januar 1881 sind laut Anhang zu Heft No. 1 des Staatsbahngütertarifs für den Verkehr zwischen Hettstedt einerseits und den Stationen der Berlin - Potsdam - Magdeburger Eisenbahn andererseits directe Tarifsätze aller Classen in Kraft getreten. Durch dieselben sind die im Berlin - Braunschweig - Halberstadt - Lausitzer Verband noch bestehenden Taxen für Hettstedt mit den Stationen Dreileben, Drackenstedt, Eilsleben, Niederndodeleben, Ochtmersleben, Uffleben, Völpke und Wefensleben, welche sich durchweg höher stellen, hinfällig geworden und scheidet somit Station Hettstedt nunmehr gänzlich aus dem Braunschweig-Lausitzer Verbande aus. Eine Verkehrsbeschränkung oder Tariferhöhung tritt hierdurch nicht ein. Berlin, den 28. März 1881. Die Direction der Berlin - Anhaltischen Eisenbahngesellschaft als geschäftsführende Verwaltung. (923)

Mit dem 5. April cr. tritt im **Deutsch-Polnischen Verbande** ein directer Ausnahmetarif für den Artikel Talg in Wagenladungen von je 10 000 kg zwischen den diesseitigen Stationen Danzig und Neufahrwasser einerseits und den Stationen Warschau und Otwock nebst Haltestelle Wawer der Weichselbahn via Mlawa, und Warschau der Warschau - Wiener und Warschau - Bromberger Eisenbahn via Alexandrowo andererseits in Kraft.

Die Tarifsätze betragen pro 100 kg incl. Auf- und Abladegebühren an der Grenze:

Zwischen	und Warschau We.		Otwock und Haltestelle Wawer		Warschau W. W.	
	M.	Kop.	M.	Kop.	M.	Kop.
Danzig	0,83	u. 24,76	0,83	u. 28,57	0,95	u. 28,47
Neufahrwasser	0,87	„ 24,76	0,87	„ 28,57	1,00	„ 28,47

Die Rogatkowe-Gebühr für Sendungen nach Warschau beträgt 1,22 Kop. pro 100 kg. Bromberg, den 1. April 1881. Königliche Eisenbahndirection als geschäftsführende Verwaltung. (492 J)

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Am 16. Mai d. J. treten auf den Routen via Hof und via Meiningen die directen Tarifsätze für den Güterverkehr zwischen den Stationen der Badischen Staatsbahnen (excl. der östlich von Heidelberg gelegenen) einerseits und den Stationen der Thüringischen, Saal-, Weimar-Geraer, Nordhausen-Erfurter, Saal - Unstrut-, Sächsisch - Thüringischen Ostwest-, Berlin - Anhaltischen, Oberlausitzer, Cottbus-Grossenhainer, Märkisch - Posener, Oberschlesischen und Rechte Oder-Ufer Bahn, sowie des Bezirkes der Königlichen Eisenbahn - Direction Berlin andererseits ausser Kraft. Diese Tarifsätze haben vom genannten Tage ab nur noch über die Verbandsrouten via Frankfurt a/M. Gültigkeit. Erfurt, den 2. April 1881. Die Direction der Thüringischen Eisenbahngesellschaft als geschäftsführende Verwaltung. (932)

Oberschlesischer Steinkohlen - Verkehr. Die Gültigkeit der im Theil II der Tarife für den Transport Oberschlesischer Steinkohlen und Coaks von Stationen der Oberschlesischen und Rechte Oder - Ufer Eisenbahn nach Berlin - Anhaltischen etc. Stationen vom 15 November 1880 enthaltenen Frachtsätze, welche nach bisherigen Bestimmungen mit dem gestrigen Tage ausser Kraft treten sollten, wird bis ultimo März 1882 verlängert. Berlin, den 1. April 1881. Die Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahngesellschaft Namens der betheiligten Verwaltungen. (922)

Bis zum 1. Mai cr. treten im **Ostdeutsch-Rheinischen Verbande** bei Aufgabe von 10 000 kg in einer Wagenladung für Flachstransporte zwischen Thorn, Station des Königlichen Eisenbahn - Directionsbezirks Bromberg und der Oberschlesischen Bahn einer- und den im Ausnahme - Tarif L, Flachs, Flachsheede und Werg, bezeichneten Stationen der Bergisch-Märkischen, Köln - Mindener und Rheinischen Bahn andererseits ein Ausnahme-Tarif, welcher die Elbinger Sätze des Special - Tarifs III enthält, in Kraft. Bromberg, den 31. März 1881. Königliche Eisenbahn-Direction, als geschäftsführende Verwaltung. (941 J)

Ostdeutsch-Ungarischer Verbandverkehr. Am 15. Mai d. J. treten sämmtliche Frachtsätze der regulären Classen und der Ausnahmetarife zwischen den Stationen der Kaschau - Oderberger Eisenbahn Eperies, Abos, Kaschau und Kis - Ladna, sowie zwischen den Stationen der Ungarischen Nordostbahn (excl. Mihalyfalva Nagy-Karoly und Kis-Majteny) einer- und den Oberschlesischen Stationen der Linien Gleiwitz-Myslowitz, Borsigwerk-Beuthen-Tarnowitz, Königshütte und Nicolai andererseits, ferner zwischen Eperies, Kaschau-Oderberger Bahn, einer- und Rudzinitz und Rybnik andererseits, endlich zwischen Margiczan-Göllnitz, Kaschau - Oderberger Bahn, einer- und Kattowitz, Königshütte, Morgenroth, Myslowitz, Rosdzin und Schwientochlowitz andererseits ausser Kraft.

Die im Ostdeutsch-Ungarischen Verbande für die hier nicht genannten Relationen vorgesehenen directen Sätze bleiben dagegen auch fernerhin bestehen. Breslau, den 1. April 1881. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn. (921)

Westungarisch-Oesterreichischer Getreideverkehr. Mit 15. April d. J. gelangt im obbezeichneten Verkehre der Nachtrag I zum Tarife vom 15. Febr. 1880 in Wirksamkeit.

Derselbe enthält:

1. Vorbemerkung betreffs Anwendung der directen Frachtsätze auf in Wien oder Graz reexpedirte Sendungen.
2. Abänderungen der Frachtsätze des Haupttarifs in Folge Erhöhung der Kgl. Ungar. Transportsteuer von 2 % auf 3 %.
3. Tariftabellen für den Verkehr von Stationen der Oesterr. Südbahn, Ungar. Westbahn und Raab - Oedenburg - Ebenfurter Bahn nach Stationen der Kaiserin Elisabeth Bahn und Kronprinz Rudolf Bahn.
4. Kilometerzeiger.

Dieser Nachtrag liegt bei den Verbandstationen zur Einsicht auf und kann von denselben, sowie auch von den kommerziellen Bureaux des Verbands-Verwaltungen bezogen werden. Wien, am 30. März 1881. Die Direction der K. K. priv. Kaiserin Elisabeth Bahn. (934)

III. Tarife für andere directe Verkehre.

Grossherzoglich Badische Staatseisenbahnen. Mit dem 1. April l. J. tritt der **II. Nachtrag** zu den Tarifen für den **directen Güterverkehr** zwischen **Basel Badischer Bahnhof** und den Stationen der **Mittel- und Westschweizerischen Bahnen** vom 1. Januar 1880 — directe Tarifsätze für die Stationen Suhr, Entfelden, Kölliken und Safenwyl enthaltend — in Kraft. Exemplare des Nachtrags sind bei unserer Güterexpedition in Basel unentgeltlich zu erhalten. Karlsruhe, den 31. März 1881. Generaldirection. (925)

Der durch unsere Bekanntmachung vom 17. Januar c. angekündigte Tarif für den Güterverkehr zwischen ehemaligen **Nassauischen** und **Main-Neckarbahnstationen** ist ab 1. April cr. zur Einführung gelangt und der entsprechende seitherige Tarif vom 1. November 1877 nebst Nachträgen aufgehoben.

Exemplare des neuen Tarifs können durch die betreffenden Güterexpeditionen bezogen werden. Preis 40 ₰. Frankfurt a/M., den 31. März 1881. Königliche Eisenbahndirection. (929)

Mit dem 1. April cr. tritt ein directer Tarif für den Güterverkehr zwischen unsern Stationen **Ottendorf, Gleschendorf, Pansdorf und Schwartau einerseits** und den **Altona - Kieler Stationen Altona - Ottensen und Schulterblatt andererseits** via Lübeck-Hamburg in Kraft, worüber das Nähere in den Güterexpeditionen unserer Stationen zu erfahren ist. Eutin, den 25. März 1881.

Der Verwaltungsrath der Eutin-Lübecker Eisenbahngesellschaft. (936 H & V)

Die bisher nur am **Transit**-Verkehr mit den Stationen Antwerpen und Löwen der Grand-Central-Belge Bahn betheiligten diesseitigen Stationen Buer, Dorsten, Gladbeck, Lüdenscheid und Wegberg erhalten vom heutigen Tage ab auch directe Frachtsätze nach den **Binnenstationen** der genannten Eisenbahn.

Näheres ist bei den bezeichneten Stationen und unserem Tarifbureau hier zu erfahren. Elberfeld, den 1. April 1881. Königliche Eisenbahn-Direction. (935)

IV. Specialtarife für bestimmte Transport-Artikel.

1. Am 1. k. Mts. treten — unter Aufhebung der bezüglichen Sätze der **Ausnahmetarife** vom 10. Januar 1879 beziehungsweise 1. Juni 1879 für die Beförderung von **Steinkohlen etc.** in Sendungen von je 50 000 kg von den an die Köln-Mindener und Rheinische Bahn angeschlossenen Zechen nach Groningen, Harlingen, Leeuwarden und Zwolle, sowie der Ausnahmetarife vom 1. October 1877 für Sendungen von 10 000 kg von den Anschlusszechen der Köln-Mindener und Rheinischen Bahn nach sämmtlichen Stationen der nördlichen Linien der Niederländischen Staatsbahn — neue Ausnahmetarife (a und B) für die Beförderung von Steinkohlen etc. in Sendungen von mindestens 50 000 kg beziehungsweise 10 000 kg im Verkehre von Stationen des Eisenbahndirectionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) nach Stationen der nördlichen Linien der Niederländischen Staatseisenbahn mit theilweise ermässigten Frachtsätzen in Kraft. Verkaufspreis 90 Pfg.

2. Die in dem vom 15. v. Mts. ab giltigen Nachtrag VIII zu dem **Hessisch-Rheinisch-Westfälischen Verbands-Güter-Tarife** vom 1. September 1878 auf Seite 24 angegebene Entfernung zwischen Offenbach und Emmerich beträgt nicht 253, sondern 353 km. Demgemäss erhöhen sich auch die ebendaselbst angegebenen Frachtsätze.

Ueber die neuen, am 1. April cr. in Kraft tretenden Frachtsätze ist das Nähere bei den Güterexpeditonen der genannten Stationen zu erfahren.

3. Am 1. April d. J. tritt zu dem **Ausnahmetarife** vom 28. Januar d. J. für die Beförderung von **Steinkohlen etc.** in regelmässigen Extrazügen im Bergisch-Märkisch-Holländischen Verkehr via Winterswyk ein Nachtrag (I) in Kraft, enthaltend Aufnahme der an die dem Eisenbahndirectionsbezirk Köln (rechtsrheinisch) angehörigen Stationen angeschlossenen Zechen und Kokereien. Derselbe ist, soweit der Vorrath reicht, in unserem Geschäftslocale hierselbst unentgeltlich zu haben.

4. Am 1. April cr. treten im **Rheinischen Nachbar-Kohlen-Verkehr** anderweite ermässigte Frachtsätze von Station Bodelschwingh nach verschiedenen Stationen der diesseitigen, Bergisch-Märkischen und Rheinischen Eisenbahn in Kraft, welche bei den betreffenden Güterexpeditionen zu erfahren sind.

5. Am 1. k. Mts. tritt im **Rheinisch-Westfälisch-Niederländischen Verkehr** via Emmerich ein Ausnahmetarif für die Beförderung von **Steinkohlen etc.** in regelmässigen Extrazügen von 250 000 bis 400 000 kg im Verkehre zwischen Stationen des Eisenbahndirectionsbezirkes Köln (rechtsrheinisch) einerseits und Stationen der Niederländischen Rhein-Eisenbahngesellschaft andererseits in Kraft. Verkaufspreis 5 Pfg.

6. An Stelle des **Ausnahmetarifs** vom 1. Januar 1878 nebst Nachträgen für die Beförderung von **Steinkohlen etc.** von Stationen der Bergisch-Märkischen, Köln-Mindener, Dortmund-Gronau-Enscheder, Rheinischen und Westfälischen Eisenbahn nach Stationen der Pfälzischen Eisenbahn via Bingerbrück tritt am 1. April cr. ein neuer ermässigter Tarif, welcher ausserdem noch Frachtsätze für den Verkehr von Stationen der Aachen-Jülicher Eisenbahn enthält, in Kraft. Preis 0,30 ℳ.

7. Am 1. April cr. treten im **Rheinisch-Niederdeutschen** Eisenbahn-Verbande folgende Nachträge in Kraft:

a) Nachtrag VIII zum Güter-Tarife vom 1. Mai 1878, enthaltend Aufhebung von directen Frachtsätzen für Oberhausen resp. Frintrop-Gutehoffnungshütte (vom 15. Mai d. J. ab) und Troisdorf transit-Friedrich-Wilhelmshütte, theils erhöhte, theils ermässigte Frachtsätze für Stationen der Altona-Kieler, der Holsteinischen Marschund der Westholsteinischen Eisenbahn, ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 5 für Eisen und Stahl, Aufnahme der Station Segeberg der Altona-Kieler Eisenbahn und der Haltestellen Meiderich und Düsseldorf-Kaeshof der Köln-Mindener Eisenbahn und Berichtigungen. Preis 10 Pfg.

b) Nachtrag II zu dem vom 20. October 1880 ab gültigen Ausnahmetarif für verschiedene Import- und Export-Artikel im Verkehr mit den Hafenstationen Lübeck, Kiel, Flensburg, Altona und Ottensen, enthaltend Ergänzungen beziehungsweise Berichtigungen der Classification, ermässigte Frachtsätze für Altona, Ottensen, Kiel und Flensburg sowie Aufnahme der Haltestellen Meiderich und Düsseldorf-Kaeshof der Köln-Mindener Bahn. Preis 5 Pfg.

8. Die im Tarife vom 1. Januar 1881 für die Beförderung von **Steinkohlen** und Kokes etc. von den Zechen an der Köln-Mindener, Rheinischen, Hannoverschen Staats-, Bergisch-Märkischen, Dortmund-Gronau-Enscheder und Aachen-Jülicher Eisenbahn nach Stationen der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn enthaltenen Frachtsätze der Station Frankfurt a/M.-Sachsenhausen (Hessischen Ludwigsbahn) treten am 20. Mai cr. bezüglich des Verkehrs von den auf der rechten Rheinseite gelegenen Rheinisch-Westfälischen Stationen ausser Gültigkeit.

Nach der Station Frankfurt a/M.-Sachsenhausen der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn bleiben demnach vom 20. Mai cr. ab nur noch die Frachtsätze von den Stationen Aachen, Höngen, Morsbach und Würselen der Aachen-Jülicher Eisenbahn, den Stationen Eschweiler, Langerwehe, Liblar und Stolberg der Rheinischen Eisenbahn, sowie von den Stationen Herzogenrath, Homberg und Kohlscheidt der Bergisch-Märkischen Eisenbahn in Gültigkeit.

Im Verkehre mit der Station Frankfurt a/M.-Sachsenhausen der Frankfurt-Bebraer Eisenbahn, für welche die gleichen Frachtsätze, wie im vorliegenden Tarife enthalten sind, bestehen, tritt eine Unterbrechung der directen Verkehrsbeziehungen nicht ein.

9. Am 1. April d. J. treten im **Rheinisch-Niederdeutschen Eisenbahn-Verbande** für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren zwischen der Köln-Mindener Station Tostedt und der Station Sternschanze der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn directe Frachtsätze in Kraft. Näheres ist bei den betreffenden Güter-Expeditionen und bei den Tarifbureaux der betheiligten Verwaltungen zu erfahren.

10. Am 25. d. Mts. ist für **Steinkohlen etc.** Sendungen von mindestens 10 000 kg von Gelsenkirchen (Präsident I) nach Ruhrort-Rhein B. M. ein directer Frachtsatz von 0,20 ℳ pro 100 kg. in Kraft getreten. Köln, den 31. März 1881. Königliche Direction der Köln-Mindener Eisenbahn, ad 2, 4, 6, 7, 8, 9 und 10 zugleich Namens der betheiligten Verwaltungen. (933)

Oberschlesische Eisenbahn. Mit dem 1. April d. J. tritt zum **Specialtarif** vom 1. August 1877 für **Oberschlesische Steinkohlen**-Sendungen nach der Kaschau-Oderberger, Ungarischen Staats- und Ungarischen Nordostbahn ein Nachtrag II und zum Ausnahmetarif vom 1. Juli 1879 für Oberschlesische Steinkohlen nach der Oesterreichischen Staatseisenbahn (Südöstliche etc. Linie) ein Nachtrag V in Kraft. Beide Nachträge, welche in unserem Verkehrsbüreau zu haben sind, enthalten die durch unsere Bekanntmachung vom 17. Februar d. J. IIb 3980 angekündigten, in Folge Erhöhung der Ungarischen Transportsteuer eingetretenen Frachterhöhungen. Breslau, den 29. März 1881. Königliche Direction. (910)

Am 10. April cr. kommen für den Transport **Niederschlesischer Steinkohlen** und Coaks aus dem Waldenburger Grubenrevier (Gottesberg, Dittersbach, Waldenburg sowie Neurode etc.) nach den Stationen Rengersdorf und Ebersdorf der Oberschlesischen Eisenbahn directe Frachtsätze zur Einführung. Berlin, 31. März 1881. Königliche Eisenbahndirection. (937)

Die Giltigkeitsdauer der durch unsere Bekanntmachung vom 25. September 1880 bis Ende März 1881 prolongirten **ermässigten Steinkohlenfrachtsätze** von Ruda und Schmiederschacht nach Zawadzki ist bis ultimo März 1882 verlängert. Breslau, den 3. April 1881. — VI 1486. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn. Direction der Rechte Oder-Ufer Eisenbahngesellschaft. (938)

2. Bahnverwaltung.

Bekanntmachung.

Auf Grund des Allerhöchsten Erlasses vom 23. Februar d. J. (Gesetzsammlung S. 34 folg.) werden mit dem 1. April d. J. die bisher zu dem Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahn-Direction zu Hannover gehörigen Bahnstrecken Emden-Münster-Hamm-Soest, Dortmund-Sterkrade, Dortmund-Welver und Münster-Gronau-Landesgrenze, sowie sämmtliche auf der rechten Rheinseite belegenen Bahnstrecken des Rheinischen Eisenbahn-Unternehmens mit dem Verwaltungsbezirke der unterzeichneten Königlichen Direction vereinigt, wogegen die Bahnstrecken des Köln-Mindener Eisenbahn-Unternehmens Hamm-Minden-Beckum (Ennigerloh)-Beckum, Herford-Detmold, Bremen-Harburg, Hamburg und Kirchweyhe-Sagehorn in den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahn-Direction zu Hannover übergehen.

Von demselben Zeitpunkte wird die unterzeichnete Direction die Firma **„Königliche Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische) zu Köln“** annehmen und für alle Theile ihres Verwaltungsbezirks an Stelle der bisherigen Einrichtungen die durch den Allerhöchsten Erlass vom 24. November 1879 genehmigte Organisation der Staats-Eisenbahn-Verwaltung (publicirt im Reichs- und Staats-Anzeiger vom 26. Februar 1880) zur Einführung gelangen.

Ausser den bereits bestehenden, bisher der Königlichen Eisenbahn-Direction zu Hannover unterstellten **Eisenbahn-Betriebsämtern zu Münster** und **Dortmund** werden **neue** Betriebsämter errichtet zu **Köln, Düsseldorf, Wesel, Essen** und **Münster.**

Die Bezirke der vorbezeichneten sieben

Eisenbahn-Betriebsämter sind, wie folgt, abgegrenzt. Es umfasst

1. der Bezirk des Betriebsamts **Köln** die Bahnstrecken Deutz-Giessen (einschliesslich der Rheinbrücken), Betzdorf-Siegen, Troisdorf-Niederlahnstein und Friedrich-Wilhelms-Hütte-Siegburg,
2. der Bezirk des Betriebsamts **Düsseldorf** die Bahnstrecken Deutz-Düsseldorf-Oberhausen-Emmerich-Landesgrenze und Troisdorf-Düsseldorf-Speldorf,
3. der Bezirk des Betriebsamts **Wesel** die Bahnstrecken Haltern-Wesel-Venlo, Wesel-Bocholt und Duisburg-Rheine-Quakenbrück,
4. der Bezirk des Betriebsamts **Essen** die Bahnstrecken Dortmund-Wanne-Oberhausen, Dortmund-Sterkrade, Dortmund-Merklinde-Herne, Dortmund-Kray-Hochfeld, Wanne-Sterkrade-Ruhrort, Ruhrort-Oberhausen, Duisburg-Hochfeld, Altenessen-Essen, Heissen-Steele-Zeche Altendorf, Kray-Gelsenkirchen und Langendreer-Witten-Löttringhausen,
5. der Bezirk des Betriebsamts **Dortmund** die Bahnstrecken Münster-Hamm-Soest, Dortmund-Hamm, Dortmund-Welver und Dortmund-Hörde-Elberfeld-Düsseldorf,
6. der Bezirk des Betriebsamts **Münster (Münster-Emden)** die Bahnstrecken Münster-Emden und Münster-Gronau-Landesgrenze (letztere für Rechnung der Münster-Enscheder Eisenbahn-Gesellschaft),
7. der Bezirk des Betriebsamts **Münster (Wanne-Bremen)** die Bahnstrecke Wanne-Haltern-Bremen

und zwar hinsichtlich der Bahnstrecken aller Bezirke einschliesslich der zugehörigen Zweig- und Verbindungsbahnen.

Den Eisenbahn-Betriebsämtern, welche in Angelegenheiten der ihnen übertragenen Geschäfte alle Befugnisse und Pflichten einer öffentlichen Behörde haben, liegt nach Massgabe der vorerwähnten Organisation die Erledigung aller Geschäfte der laufenden Bau- und Betriebs-Verwaltung ob, so weit dieselben nicht der Direction oder dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten vorbehalten sind. Innerhalb ihres Geschäftsbezirks vertreten sie in den zu ihrer Zuständigkeit gehörigen Angelegenheiten die Verwaltung selbstständig, so dass sie auch ohne besonderen Auftrag durch ihre Rechtshandlungen (Verträge, Processe, Vergleiche etc.) für die Verwaltung Rechte erwerben und Verpflichtungen übernehmen.

Zu den der Direction vorbehaltenen Angelegenheiten gehören insbesondere die generelle und gleichmässige Regelung des Dienstes für alle Zweige der Verwaltung innerhalb des gesammten unterstellten Bahngebiets, die Fahrplan- und Tarif-Angelegenheiten, die Beschaffung der Bahn-, Betriebs- und Werkstatts-Materialien, sowie der Betriebsmittel, und die Verwaltung der Haupt-Werkstätten.

Die Untersuchung und Entscheidung von Beschwerden und Entschädigungsansprüchen, welche den Verkehr mit anderen, als den im Gebiete des Deutschen Reiches und der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie belegenen Bahnen betreffen, sowie von allen Beschwerden über unrichtige Frachtberechnung erfolgt wie bisher, durch die Direction. Alle übrigen Beschwerden und Entschädigungsansprüche aus dem Personen-, Gepäck-, Vieh- und Güterverkehre sind bei demjenigen Betriebsamte anzubringen, in dessen Bezirk die Abgangs- oder die Bestimmungsstation, beziehungsweise diejenige Station belegen ist, über deren Verfahren Beschwerde erhoben wird oder wo die Veranlassung zur Beschwerde gegeben worden ist.

Beschwerden über Verfügungen und Anordnungen der Eisenbahn-Betriebsämter sind an die Königliche Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische) zu Köln zu richten.

Neben der Verwaltung der oben erwähnten Betriebsstrecken geht ferner mit dem 1. April d. J. auch die Leitung des Baues der durch die Gesetze vom 9. März 1880 und vom 25. Februar 1881 genehmigten Eisenbahnen von Emden über Norden nach der Oldenburgischen Landesgrenze in der Richtung auf Jever nebst Abzweigung von Georgsheil nach Aurich (Ostfriesische Küstenbahn) und von Altenkirchen nach Hachenburg, sowie der der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft concessionirten Eisenbahn von Engers nach Montabaur und bis zum Anschlusse an die Lahnbahn bei Limburg nebst Abzweigung nach Altenkirchen (Westerwaldbahn) auf die Königliche Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische) über.

Auf Grund der Bestimmungen des Vertrages vom 27. August/10. October 1879 (Gesetz-Sammlung 1879 S. 663 folg.), betreffend den Uebergang des Köln-Mindener Eisenbahn-Unternehmens auf den Staat, wird die unterzeichnete Direction auch unter der neuen Firma die Functionen des Vorstandes der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft und zwar auch in Beziehung auf die in den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahn-Direction zu Hannover übergehenden Bahnstrecken des Unternehmens genannter Gesellschaft wahrnehmen.

Mit dem Uebergange der Verwaltung des Münster-Enscheder Eisenbahn-Unternehmens von der Königlichen Eisenbahn-Direction zu Hannover auf die Königliche Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische) übernimmt die Letztere ausserdem die Wahrnehmung der Funktionen des Vorstandes der Münster-Enscheder Eisenbahn-Gesellschaft.

Köln, den 15. März 1881.

Königliche Direction der Köln-Mindener Eisenbahn.

Offermann. (764).

3. Verkehrs-Störungen etc.

Königliche Eisenbahndirection Magdeburg. Auf der Strecke Seehausen-Wittenberge war vom 19. bis 28. März durch Hochwasser der Verkehr gesperrt.

Alföld-Fiumaner Eisenbahn. Zwischen Békés-Csaba und Gyula wurde der Gesammt-Güterverkehr am 29. März l. J. wieder eröffnet. Der Personen- und Gepäckverkehr wird jedoch vorläufig nur mit den Tageszügen 7 u. 8 vermittelt. Budapest, 29. März 1881. Die Betriebsdirection.

4. Lieferfristen.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Vom 1. April cr. kommen die für den Uebergangsverkehr zwischen Deutzerfeld resp. Deutz und Köln für Eil- und Frachtgut, für den Uebergangsverkehr in Duisburg für Eil- und Frachtgut, sowie für die Rheintrajecte zwischen Bonn und Obercassel resp. Griethausen und Elten für Eil- und Frachtgut die bisherigen eintägigen Zuschläge zu den reglementsmässigen Lieferfristen in Wegfall.

Köln, den 28. März 1881.

Königliche Direction der Köln-Mindener Eisenbahn.

Königliche Direction der Rheinischen Eisenbahn.

5. General-Versammlungen.

Auf Grund der §§ 26 und 27 unseres Statuts berufen wir auf

Dienstag, den 10. Mai d. J., Morgens 10 Uhr

in das Directionsgebäude unserer Gesellschaft zu Braunschweig die

11. ordentliche Generalversammlung,

zu welcher sich die Herren Actionäre in Gemässheit des § 32 genannten Statuts bis zum 7. Mai c. bei unserer Hauptcasse legitimiren wollen.

Tagesordnung.

1. Berathung und Beschlussnahme über die im § 27 des Statuts No. 1/3 bezeichneten Gegenstände.
2. Wahl für die statutenmässig ausscheidenden 6 Mitglieder des Aufsichtsraths (§ 27 No. 4 in Verbindung mit § 45).
3. Berathung und Beschlussnahme wegen des eventuellen Baues der Verbindungsbahn mit der Berlin-Lehrter Bahn.

Braunschweig, den 1. April 1881. Der Aufsichtsrath der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft. (924)

6. Submissionen.

Verkauf von Eisenbahnwagen I. und II. Classe. Wir beabsichtigen aus freier Hand sechs 3achsige Wagen I. und II. Classe sammt Achsen und Rädern zu verkaufen. Die Wagen, 1846 erbaut, mit hölzernen Langträgern, haben 3 Abtheilungen II. Classe zu je 8 Plätzen und 2 Endabtheilungen I. Classe von je 4 Plätzen. Sie sind durchaus betriebssicher, entsprechen aber nicht mehr den heutigen Anforderungen in Bequemlichkeit und Ausstattung und eignen sich deshalb nicht mehr für den grossen Verkehr.

Für Seitenbahnen dürften sie noch längere Zeit verwendbar sein.

Die Wagen können zu jeder Zeit dahier eingesehen werden und wolle man sich hierwegen an unseren Maschineningenieur Herrn Baurath Becker wenden.

Kaufgebote erbitten wir an unsere Adresse. Darmstadt, den 31. März 1881. Direction der Main-Neckarbahn. (931)

Königliche Eisenbahndirection Frankfurt a. M. Die auf dem Hofe der Hauptwerkstätte Eschwege lagernden alten Baugeräthe, als:

55 Stück schmiede-gusseiserne Tunnelrahmen, eiserne Lehrbögen und Auswechselrahmen mit Zubehör im Gewichte von ca. 35 000 kg Schmiede- und 92 000 kg Gusseisen, 2 Bohrgestänge, 12 Baupumpen, 15 kleine Drehscheiben, 4 Kabelwinden, 1 demontirte Fördermaschine mit Pumpe, 2 Ventilatoren und sonstige diverse Baugeräthe, sollen im Wege der Licitation verkauft werden und ist hierzu Termin auf

den 20. April, Morgens 10 Uhr

im Verwaltungsgebäude hiesiger Werkstätte festgesetzt, bis zu welchem bezügliche Offerten mit der Aufschrift: „Submission auf alte Baugeräthe" an den Unterzeichneten einzureichen sind. Verkaufsbedingungen mit Verzeichniss der zum Verkauf kommenden Gegenstände sind gegen Erstattung der Copialien von mir zu beziehen und können auch in meinem Bureau eingesehen werden. Eschwege, den 1. April 1881. Der Königliche Maschinenmeister: Klemann. [H6780] 939 H&V

Submission auf Förderwagen, Drehscheiben und Zubehör. Die Anfertigung und Anlieferung von 45 Stück eisernen Förderwagen, 10 Stück Drehscheiben und diversen Blechplatten mit angenieteten Geleisen und Einlaufhörnern für den Bau des Brandleite-Tunnels der Eisenbahnbaustrecke Erfurt-Ritschenhausen soll vergeben werden.

Die Bedingungen und Zeichnung liegen in dem Generalbureau (Fürstenstrasse 1 bis 10 Magdeburg) aus, können auch gegen Einsendung von 1,50 ℳ von demselben bezogen werden.

Offerten sind mit der Aufschrift:

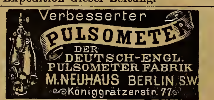
„Submission auf Förderwagen"

bis zum 13. April cr., Vormittags 10 Uhr an uns einzureichen und werden in Gegenwart der erschienenen Submittenten eröffnet werden. Magdeburg, den 29. März 1881. Königliche Eisenbahn-Direction. (943)

Privat-Anzeigen (Schluss).



Ein tüchtiger **Frachten-Calculator** sucht Stellung. Gefl. Offerten sub **X. G. 427** an die Expedition dieser Zeitung.

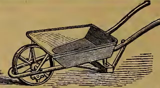


UNION

Actien-Gesellschaft für Bergbau, Eisen- und Stahlindustrie zu Dortmund

liefert:

Kohlen und **Coaks. Erze.**
Puddelroheisen, Bessemerroheisen, Giessereiroheisen,
Eisenbahnschienen und **Pferdebahnschienen** aus Bessemerstahl.
Laschen aus Schweisseisen, Flusseisen und Bessemerstahl.
Unterlagsplatten für Schienen aus Schweiss- und Flusseisen.
Lang- und **Querschwellen** aus Schweiss- u. Flusseisen.
Kleineisenzeug zum eisernen Bahnoberbau.
Bandagen aus Bessemer- und Martinstahl.
Achsen aus Bessemer-, Martinstahl und Flusseisen.
Radsätze für Waggons, Tender und Locomotiven.
Grubenschienen aus Eisen und Stahl.
Grubenschwellen aus Schweiss- und Flusseisen.
Grubenwagen-Räder und **complete Sätze** etc. aus Temperstahl.
Fliegende Geleise, Schachtgestänge, Schachtringe, eiserne Streckenbögen.
Brücken, Dächer, Drehscheiben, Eisen-Constructionen, Weichen, Kreuzungen.
Giesserei-Producte jeder Art. Potteriegnss.
Geschosse.
Schmiedestücke.
Geschmiedete Karren- und **Wagenachsen** aus Eisen und Stahl nach Profilbuch und in jedem vorgeschriebenen Facon.
Stabeisen: Rund, Vierkant, Flach, auch in Flusseisen, Bessemerstahl, Feinkorn, Puddelstahl, Hufstab- Mutter- Felgen- Reifen- Roststab-Eisen.
Geschmiedetes Eisen.
Universaleisen.
Profilirtes Eisen aller Art als:
Winkeleisen, T Eisen, I Trägereisen, ⊓ Eisen, Fenstereisen u. s. w. } nach Profilbuch.
Kesselbleche in Prima, Feinkorn- Holzkohlen- Lowmoor- Flusseisen- Martinstahl- Bessemerstahl-Qualität.
Reservoirbleche.
Sturz- und Feinbleche.
Walzdraht in Eisen, Flusseisen, Martinstahl und Bessemerstahl.



Eiserne Lastkarren

empfiehlt **R. Drescher, Chemnitz.**

Soeben ist erschienen und durch alle Buchhandlungen, durch die Expedition, sowie durch sämmtliche Postämter ohne Aufschlag zu beziehen die erste Nummer der:

Ausstellungs - Zeitung

der Allgemeinen Deutschen Patent- und Musterschutz-Ausstellung, verbunden mit Ausstellungen für Balneologie, Gartenbau, Kunst und Local-Industrie in Frankfurt a. M. 1881.

Dieselbe wird herausgegeben vom **Press - Ausschuss.** Der **Abonnementspreis** für das ganze Unternehmen, ca. 46 Nummern à 1 Bogen umfassend, beträgt ℳ 7,50.

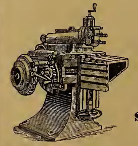
Mittheilungen für die Redaction sind zu richten an den verantwortlichen Redacteur **Franz Graf.**

Adresse der Expedition: Dr. **Dronke,** Kirchnerstrasse No. 3.

Die alleinige **Annoncen - Annahme** ist der Firma **Haasenstein & Vogler** übertragen.

Frankfurt a. M., 30. März 1881.

Der Press-Ausschuss.



Kalker Werkzeugmaschinen-Fabrik

L. W. Breuer, Schumacher & Co., Kalk bei Köln a. Rh.

Sämmtliche Werkzeugmaschinen, Dampfhämmer, Federhämmer, Ventilatoren, Dampfmaschinen, Transmissionen.

H. S. HERMANN. BUCHDRUCKEREI. LITHOGRAPHISCHE ANSTALT & STEINDRUCKEREI. VERLAGS-BUCHHANDLUNG. PHOTOLITHOGRAPHIE & LICHTDRUCK-ANSTALT. BUCHBINDEREI. BERLIN SW., BEUTH-STRASSE 8.

Die im Jahre 1837 begründete Anstalt, welche vorzüglich für Druck von Formularen, Tarifen, Billets sowie von Steindruck-Arbeiten, wie Bau- und Situations-Plänen eingerichtet ist, empfiehlt sich den geehrten Bahn-Verwaltungen zur Lieferung des Drucksachen-Bedarfs bei schleuniger Herstellung zu billigsten Preisen.

Annahme der Privat-Anzeigen für diese Zeitung, welche für Fabrikanten und Lieferanten von Eisenbahn-Bedarf ein geeignetes Insertions-Mittel bietet.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin SW. (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 28. 1881.

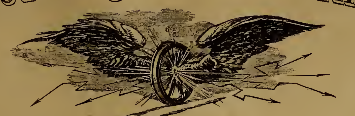
Die Zeitung erscheint Montags und Freitags.

Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes; Kreuzband-Porto wird extra berechnet.

Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction. Dr. jur. W. Koch, Berlin SW., Kleinbeerenstr. 3.

Commissionär für den Buchhandel: Adolph Refelshöfer, Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Zeitung des Vereins



Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuth-Strasse 8, einsenden.

Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt. Auflage der Zeitung: 3000 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Einundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 11. April 1881.

Zur gef. Notiz. Den bei der Post abonnirten Zeitungs-Exemplaren hat das im übrigen der No. 27 beigefügte Vereins-Betriebsreglement nicht beigelegt werden können, da solches bei dem Umfang des Reglements nach postalischen Bestimmungen unzulässig war. Die Redaction.

Die Entwickelung der Eisenbahnen in Europa und in den Vereinigten Staaten von Nordamerika.

Den „Railway-News" entnehmen wir die nachstehende interessante vergleichende Uebersicht der Eisenbahnen der wichtigsten Culturländer, ihres Verhältnisses zur Grösse und Einwohnerzahl dieser Länder, ihrer totalen und kilometrischen Anlagekosten und Jahreseinnahmen, wie ihres Personen- und Güterverkehrs.

Uebersicht der Entwickelung der Eisenbahnen in den nachgenannten Ländern.

Länder	Am 1. Januar des Jahres	Flächengrösse qkm	Bevölkerungszahlen	Eisenbahnen sind im Betrieb km	Auf 1 km Eisenbahn kommen: qkm Oberfläche	Auf 1 km Eisenbahn kommen: Einwohner	Anlagekosten: Im Ganzen M.	Anlagekosten: pro km M.	Verkehr: Zahl der Passagiere	Verkehr: Fracht t	Bruttoeinnahme: Im Ganzen M.	Bruttoeinnahme: pro km M.
Frankreich	1880	528 400	38 000 000	22 800	23,2	1 667	7 905 300 000	346 700	150 342 000	68 801 000	739 176 000	32 420
Deutschland:												
Baden	1880	15 200	1 600 000	1 300	11,7	1 231	390 000 000	300 000	10 222 700	3 663 700	28 314 000	21 780
Bayern	1879	75 860	5 000 000	4 100	18,5	1 219	1 008 880 000	246 000	23 697 700	8 811 200	90 760 000	22 136
Preussen	1880	352 400	26 000 000	19 800	17,7	1 313	5 202 780 000	262 700	114 402 300	105 114 200	565 900 000	28 580
Sachsen	1880	14 990	2 800 000	2 030	7,0	1 379	640 160 000	315 350	18 396 800	11 432 600	57 956 000	28 500
Württemberg	1880	19 500	1 900 000	1 380	14,1	1 377	371 540 000	269 200	11 734 300	2 971 900	27 040 000	19 600
Elsass-Lothringen u. kleinere Staaten	1880	59 570	5 000 000	1 750	34,0	2 857	520 000 000	297 000	11 060 000	8 350 000	50 000 000	28 600
Oesterreich-Ungarn	1879	622 400	36 000 000	17 200	36,2	2 093	4 516 000 000	262 000	40 750 500	45 056 000	384 660 000	22 363
Italien	1880	296 000	28 000 000	8 200	36,1	3 415	2 015 140 000	245 700	30 204 300	8 371 700	131 748 000	16 067
Belgien	1880	29 400	5 400 000	4 300	6,8	1 256	1 200 220 000	279 070	53 939 000	29 588 700	109 398 000	25 440
Holland	1880	33 000	3 800 000	2 230	14,9	1 704	427 780 000	190 000	14 815 000	3 527 500	35 692 000	16 000
Schweiz	1880	41 390	2 800 000	2 550	17,8	1 100	612 100 000	240 000	21 523 800	5 509 200	46 122 000	18 100
Summa	—	2 088 110	156 300 000	87 640	23,9	1 783	24 809 900 000	283 000	501 088 400	301 297 700	2 266 766 000	25 853
Skandinavien:												
Dänemark	1880	39 370	1 800 000	1 550	25,4	1 161	180 000 000	116 128	5 853 000	941 200	11 410 000	7 361
Schweden	1880	440 000	4 500 000	4 570	96,4	985	392 500 000	85 886	7 319 600	4 949 500	33 048 000	7 232
Norwegen	1878	318 500	1 900 000	810	393,2	2 345	53 800 000	66 220	1 524 000	884 000	4 902 000	6 052
Russland	1878	5 410 000	74 000 000	20 250	267,1	3 654	6 515 500 000	321 700	28 934 000	26 136 300	471 080 000	23 263
Summa Summarum	—	8 295 980	238 500 000	114 820	72,3	2 077	31 951 700 000	278 200	544 719 000	334 208 700	2 787 206 000	24 270
Grossbritannien	1880	316 000	35 000 000	28 450	11,1	1 230	14 352 080 000	504 460	562 762 000	212 188 000	1 235 840 000	43 438
Vereinigte Staaten von Amerika	1880	9 320 000	51 000 000	135 500	68,8	376	19 050 040 000	140 600	263 000 000	280 000 000	2 116 040 040	15 617

Aus dieser Uebersicht ist zu ersehen, dass England von Belgien und vom Königreich Sachsen an Dichtigkeit des Eisenbahnnetzes übertroffen wird; während in England 1 km Eisenbahn auf je 11,1 qkm der gesammten Oberfläche des Vereinigten Königreichs kommt, kommt in Belgien schon 1 km Bahn auf je 6,8 qkm und in Sachsen 1 km Bahn auf je 7 qkm Oberfläche. Auch springt aus der Uebersicht recht eclatant die riesige Entwickelung des Eisenbahnnetzes in den Vereinigten Staaten von Nordamerika hervor: die Eisenbahnlinien der grossen Amerikanischen Republik haben schon jetzt eine Ausdehnung erreicht, welche der aller vorher aufgeführten Staaten, Grossbritannien mit einbegriffen, nahezu gleichkommt.

Bezüglich anderer Europäischer Länder werden noch die nachstehenden Angaben gemacht:

Länder	Flächengrösse qkm	Bevölkerungszahlen	Länge der Eisenbahnen km	Auf 1 km Eisenbahn kommen: qm Oberfläche	Auf 1 km Eisenbahn kommen: Einwohner
Portugal	89 300	4 000 000	1 110	80	3 600
Spanien	506 000	17 000 000	6 830	74	2 490
Rumänien	125 000	5 000 000	1 600	78	3 100
Europ. Türkei	160 000	4 000 000	1 280	125	3 100
Griechenland	50 100	1 500 000	11	—	—

Griechenland, welches jetzt so viel von sich reden macht, hat noch kein Eisenbahnnetz. Die 11 km Bahn, welche in dem Königreiche überhaupt vorhanden sind, verbinden Athen mit der See.

Die „Railway-News" knüpfen an die Betrachtung dieser Uebersichten der Entwickelung der Eisenbahnen namentlich noch die Mahnung an ihre Englischen Landsleute, sich um die commerciellen Verhältnisse der Osteuropäischen Länder, welche voraussichtlich nunmehr einer höhern wirthschaftlichen Entwickelung entgegengehen, mehr zu kümmern, als dies seither geschehen sei, damit nicht andere Nationen sich dieses Handels bemächtigen. Es wird gerathen, den Verkehr mit jenen Ländern nicht Zwischenhändlern zu überlassen, wie dies aus Bequemlichkeitsrücksichten jetzt anderweitig vielfach seitens der Englischen Kaufleute geschehe, sondern sich selbst mit der Sprache und den Gebräuchen der fremden Nationen bekannt zu machen. Nach dem Berichte eines Englischen Consuls in einem der Chinesischen Vertragshäfen hätten sich beispielsweise seit 10 Jahren mehr als 20 Deutsche Firmen in Hongkong niedergelassen und der Grund dafür, dass der Englische Handel dort abnehme, sei wesentlich darin zu suchen, dass die Englischen Kaufleute nicht die Chinesische Sprache lernen, sondern mit den Eingeborenen durch Zwischenhändler verkehren.

Bericht des Eisenbahnausschusses über die Elisabethbahnvorlage.

Wien, 4. April.

Der vom Abg. Hladik verfasste Bericht über die schon morgen zur Plenarverhandlung des Oesterreichischen Abgeordnetenhauses gelangende Regierungsvorlage, betreffend die Betriebsübernahme und eventuelle Einlösung der Elisabethbahn durch den Staat, liegt nunmehr vor. Der Bericht ist von ungewöhnlicher Ausdehnung und enthält im Wesentlichen folgende, der „N. F. P." entnommene Ausführungen:

Was die principiellen Beweggründe zur Erwerbung der Elisabethbahn durch den Staat betrifft, so schloss sich der Ausschuss den Anschauungen des Subcomités, beziehungsweise der Regierung an. Die Erwerbung empfehle sich zunächst im Interesse der Rudolfbahn, deren Betriebsverhältnisse eine wesentliche Besserung erfahren würden. Hierzu kämen die Vortheile der einheitlichen und darum billigeren Verwaltung, des gemeinschaftlichen und deshalb besser ausnützbaren Fahrparkes, die Vereinfachung des Materialwesens, die Beseitigung der aus den gegenseitigen Anschlüssen hervorgehenden Ausgaben, die gleichmässige Handhabung und Anwendung der Tarife. Endlich empfehle es sich für Oesterreich, gegenüber den Nachbarländern mit der Ausführung des Staatsbahnprincipes nicht zurückzubleiben. Gegen die Ansicht, dass die Betriebs- und Ertragsverhältnisse der Rudolfbahn sich bessern würden, wurde im Ausschusse eingewendet, dass mit der Vollendung der Arlbergbahn der Exportverkehr aus Ungarn seine Richtung über die Südbahn nehmen und selbst die Elisabethbahn schädigen werde. Dem gegenüber bemerkt der Bericht, dass es bei der eingehenden Prüfung der Verhältnisse nicht möglich sei, positive Gründe hierfür zu finden. Uebrigens könnte eine einzige Verwaltung der Verkehrsabnahme besser entgegnen, als zwei gegen einander arbeitende Verwaltungen. Man habe ferner auf die Abnahme der Getreideexporte aus Oesterreich-Ungarn verwiesen. Referent Hladik bemerkt hierzu, hiervon würden auch die getrennt gebliebenen Linien wie überhaupt alle Hauptbahnen der Monarchie getroffen werden.

Was die finanzielle Seite der Frage betrifft, so berechnet Abg. Hladik das Erforderniss für die erste Periode von 1881 bis 1911 mit 9 177 623 fl. Hingegen erhalte die Staatsverwaltung von den ungarantirten Linien durchschnittlich 700 000 fl., aus dem Salzhandelsgeschäfte 130 000 fl. und aus verschiedenen Posten 10 000 fl., zusammen 840 000 fl.; rechnet man die bisherige Garantieverpflichtung mit 8 490 500 fl. hinzu, dann ergeben sich 9 330 500 fl., welche dem obigen Erfordernisse gegenüberzustellen sind, so dass für die erste 31 jährige Periode ein jährlicher Gewinn von 152 877 fl. resultirt. Abg. Hladik verfolgt die Rechnung für die ganze Concessionsdauer und kommt auf Grund einer tabellarischen Darstellung zu dem Resultate, dass den Budgets der nächsten 84 Jahre ein Gesammtgewinn von 136,23 Millionen Gulden zugute käme, dessen gegenwärtiger Werth mit 11,09 Millionen zu beziffern ist. Diesem Capitale von 11,09 Millionen Gulden entspreche auch der von der Regierung angenommene durchschnittliche Jahresgewinn von 550 000 fl.

Ein zweiter Gegenstand, welcher im Ausschusse zur Sprache kam, ist die Währungsfrage und der Couponstreit. Der Referent führt die seitens der Oesterreichischen Gerichte ergangenen Urtheile über Währungsklagen gegen die Elisabethbahn an und zeigt, dass die Judicatur sich constant gegen die Goldzahlungsansprüche entschied. Es sei nicht anzunehmen, dass die Oesterreichischen Gerichte jemals gegentheilige Entscheidungen fällen werden. Uebrigens sei der ganze Verlust, den die Elisabethbahn durch die Couponprocesse in Deutschland erlitt, verhältnissmässig geringfügig; er betrage 58 201 fl., wovon 11 098 fl. auf die Valutadifferenz entfallen. Der Referent setzt nun auseinander, dass durch die Uebernahme der Elisabethbahn seitens des Staates eine Rückwirkung des Couponstreites auf den Staat nicht eintreten und dass sich auch die Lage der Gesellschaft nicht verschlechtern könne. Interessant ist die folgende Mittheilung des Berichtes: „Nach § 713 der Deutschen Civilprocessordnung kann die Pfändung von körperlichen Sachen, welche im Gewahrsam eines Dritten sich befinden, nur insoferne stattfinden, als dieser zur Herausgabe derselben bereit ist. Diese Bestimmung hat im Zusammenhange mit den von der Kaiserin Elisabethbahn auf Grund des Vereinswagenregulativs, welches die Zurückhaltung von Wagen nur im Falle höherer Gewalt gestattet, wider jene Deutschen Anschlussbahnen, auf deren Linien übergegangene Wagen gepfändet wurden, geltend gemachten Entschädigungsansprüchen mehrere Deutsche Bahnen veranlasst, der Oesterreichischen Bahngesellschaft gegenüber die Erklärung abzugeben, dass sie ihrerseits künftig die Vornahme einer Pfändung der übergegangenen Wagen der Kaiserin Elisabethbahn nicht mehr zulassen werden".

Abg. Hladik zieht die finanziellen Folgen des Scheiterns und des Zustandekommens des Währungsvergleiches in Betracht. Wenn der Couponstreit nicht gelöst würde, wäre der ungünstigste Fall der, dass die Elisabethbahn alle Silberprioritäten mit 200 Reichsmark für 100 fl. Silber einlösen müsste. Beim Durchschnittscourse von 115 fl. 50 kr. für 200 ℳ würde, wie Abg. Hladik detaillirt berechnet, der gegenwärtige Werth dieser Belastung 4,74 Millionen Gulden betragen, den obigen Gewinn von 11,09 Millionen Gulden daher auf 6,34 Millionen vermindern. Erst wenn der Cours bis 129 stiege, würde der Gewinn entfallen und weiter sich in einen Verlust verwandeln. Käme der Vergleich zu Stande und würden alle Prioritätenbesitzer 177 ℳ für 100 fl. Silber optiren, dann ergäbe sich eine Belastung von 1,83 Millionen Gulden, welcher der Reservefonds von 2 Millionen Gulden gegenübersteht.

Der Referent berechnet endlich die möglichen Consequenzen der Währungsfrage auf die Actienconversion, zeigt, dass erst bei einem Silberagio von 115 und einem Goldagio von 130 die Convertirung von 76,47 Millionen Gulden Actien in 59,2 Millionen fünfprocentige Eisenbahnobligationen einen Verlust von 485 000 fl. ergeben würde, welcher dem Gewinne von 11,09 Millionen Gulden entgegenstünde, und erklärt, dass von der Währungsfrage keine Schädigung zu erwarten sei.

Die Aenderungen, welche der Ausschuss an dem Gesetze vornahm, und die zum Schlusse besprochen werden, sind bekannt.

Nach telegraph. Mittheilung hat inzwischen das Oesterr. Abgeordnetenhaus am 7. d. M. die Westbahnvorlage mit 133 gegen 112 Stimmen angenommen. Die Red.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Wien, 4. April 1881. (Secundärbahnen. Februareinnahmen. Leobersdorf-Ebenfurt. Mehlimport. Concurrenzverkehr. Schienenenquête. Neuartiger Tarif. Stationskohlenhandel. Braunkohlentarife. Omnibuszüge. Dienstpragmatik. Couponstreit. Coursnotiz.)

Ueber die Gestaltung des Baues und Betriebes von Eisenbahnen minderer Ordnung sind die Fachkreise noch immer nicht einig, um einerseits die Einheit des gesammten Schienennetzes eines Landes nicht zu beeinträchtigen, andererseits aber die Bahn rentabel zu machen, das beweisen die in der letzten Zeit in den technischen Vereinen über diesen Gegenstand geführten Verhandlungen. Im Oesterreichischen Ingenieur- und Architectenverein hatte ein Mitglied den Antrag gestellt, der Verein möge aus seiner Mitte ein Comité wählen, welches mit der Aufgabe zu betrauen sei, die äussersten zulässigen Grenzen zu berathen, welche in den einzelnen Bau- und Betriebstiteln für eine Normalspurbahn minderer Ordnung empfohlen werden könnten, wobei die eventuell günstige und allmälig durchführbare Erweiterung der ersten Anlage zur Vollbahn berücksichtigt werden soll. Dieser Antrag bezweckt die Feststellung der Grenzen, bis zu welcher Secundärbahnen normalspurig angelegt werden können, ohne die Rentabilität des Anlagecapitals zu schmälern. Er wurde jedoch wegen mangelnden Vormaterials vom Verwaltungsrathe auf Antrag des Referenten, Südbahndirectors Prenninger, abgelehnt. In der Begründung der Ablehnung wurde auf die Zusammenstellung der über diesen Gegenstand noch obschwebenden Fragen hingewiesen, welche der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen in einer zu Dresden abgehaltenen Conferenz formulirt hat. (Wir haben solche bereits in No. 21 S. 289 mitgetheilt. Die Red.) Es soll die in so grossen Zügen von diesem Vereine unternommene Arbeit abgewartet und dann erst der Beschluss über diesen Antrag gefasst werden.

Im Monate Februar 1881 stellte sich der Verkehr auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen wie folgt: Bei einer Gesammtlänge von 18 376 km wurden im Ganzen 2 087 077 Personen und 3 924 896 t Güter befördert und wurde hierfür eine Gesammteinnahme von 14 580 378 fl. erzielt, d. i. pro Kilometer 793 fl. Im gleichen Monate 1880 betrug die Gesammteinnahme — bei einem Verkehre von 2 115 332 Personen und 3 562 131 t Güter

— 13 766 975 fl. oder pro Kilometer 752 fl. Die Gesammteinnahmen des Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnnetzes beziffern sich in der Zeit vom 1. Januar bis Ende Februar 1881 auf 29 859 958 fl., in der gleichen Zeitperiode des Vorjahres auf 28 447 898 fl. Im Verhältnisse der Gesammtlänge der Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen in den zwei ersten Monaten der Jahre 1880 und 1881 von 18 301 gegen 18 376 km stellt sich die durchschnittliche Einnahme pro Kilometer für die erwähnte Periode von 1 554 zu 1 625 fl., somit um 71 fl. oder pro Jahr um 4,6 pCt. günstiger pro 1881.

Wegen Ausbaues des Eisenbahnflügels Leobersdorf-Ebenfurt wurde im Oesterreichischen Abgeordnetenhause vom Petitionsausschusse die bezügliche Petition von mehreren Industriellen und Gemeinden der Regierung zur Würdigung empfohlen unter der Voraussetzung, dass sie gleichzeitig für die Hinwegräumung der Donauschifffahrtshindernisse bei Gönyö Sorge trage. Ein Abgeordneter führte dagegen aus, dass durch diese Bahn Wien als Handelsstadt geschädigt würde, indem diese Bahn den Getreideverkehr aus Ungarn von Wien ablenken würde und beantragte Garantien für diese Beseitigung der Donauhindernisse. Ein zweiter Abgeordneter erwiderte darauf: Diese Bahn ist nicht nur für die Gemeinden, welche die Petition eingereicht haben, sondern auch hauptsächlich für die Mühlenindustrie im Becken von Niederösterreich von grosser Bedeutung, und diese Interessenten würden nicht von Befriedigung erfüllt werden, wenn diese nur 1 Meile lange Bahnstrecke so lange hinausgeschoben werden sollte, bis die Hindernisse bei Gönyö weggeräumt, d. h. mit anderen Worten, bis das grosse Werk der Donauregulirung vollzogen sei. Wien würde nicht so sehr durch die in Rede stehende Bahn geschädigt, indem ja die Stadt Wien von dem Getreideverkehr, der transito aus Ungarn gegen Westen geht, keinen Vortheil habe. Höchstens könnte die Elisabeth Westbahn von einer Schädigung auf der Strecke Wien-St. Pölten sprechen. Der erste Antrag des Petitionsausschusses wurde auch angenommen.

Ueber die Ursache des Mehlimportes, insbesondere aus Deutschland, sowie über die Mittel zur Beseitigung desselben und zur Förderung der Mühlenindustrie wurde dem Oesterreichischen Handelsminister das geforderte Gutachten vom Mühlenverbande überreicht. Der Minister gab der Deputation die Versicherung, dass er namentlich in Angelegenheit der Frachttarife das Möglichste thun werde, um den gerechten Wünschen nicht nur dieser, sondern auch der anderen Industrien Rechnung zu tragen. Es wäre Aussicht vorhanden, dass bei den bevorstehenden Conferenzen mit den Eisenbahnen in dieser Richtung etwas Greifbares zu Stande kommen werde. Was die Deutschen Mehlzölle betrifft, so erklärte der Minister, nach dem, was die Oesterreichischen Unterhändler aus Berlin berichten, sei wenig Aussicht vorhanden, dass Deutschland von seinen Zöllen, welche es als Finanzzölle betrachtet, abgehen werde, und er glaube, dass die Mehlzölle trotz aller Anstrengung, welche die Regierung in dieser Beziehung machte, kaum beseitigt werden würden.

Wegen Regelung des Concurrenzverkehrs in der Richtung über Grosswardein und Arad nach Siebenbürgen und Rumänien hat in Folge der Kündigung des diesfalls bestandenen Cartells seitens der Ungarischen Staatsbahnen die Erste Siebenbürger Bahn der Ungarischen Regierung ein Memorandum überreicht, welches wir wegen seiner gründlichen Behandlung nicht nur dieses speciellen Falles, sondern noch mehr wegen der allgemeines Interesse bietenden Frage der Bahnconcurrenzen demnächst in einem besonderen Auszuge reproduciren werden.

In der letzten Schienenenquête beim Handelsministerium acceptirten die Eisenbahningenieure die 5- statt der 10jährigen Garantie oder nach dem Regierungsvorschlage die Leistungsgarantie von 10 Millionen Tonnage; sie verlangten weiters eine durch obligatorische Zerreissungs- und Contractionsproben festgestellte Qualitätsgarantie, welche nur facultativ von den Eisenbahntechnikern concedirt wurde; diese lehnten jedoch die von der Regierung proponirte weitere Abnützungsgarantie ab. Ein Compromiss dürfte wohl zu Stande kommen, obzwar man allseitig über das schroffe Vorgehen des bekannten Schienencartells gegen die gesammten Oesterreichischen Bahnen, welche meist vom Staate subventionirt oder garantirt sind, sehr indignirt ist, umsomehr, als eruirt wurde, dass dieses Cartell sogar der schnellen Herstellung von Localbahnen hinderlich ist. Das Cartell will auch bei diesen nie unter den Cartellpreis herabgehen, was sehr nachtheilige Folgen mit sich bringt. Die Linzer Localbahn hat alte Belgische Schienen angeschafft, die Zasmuk-Peceker Bahn bezieht ihre Schienen aus Rejica, die Linie Zauchtel-Neutitschein hat ihre Schienen aus Russland bezogen. Eben in dieser Richtung wird mit den Cartelltheilnehmern, welche sich so gerne als Patrioten Oesterreichs geriren, ein sehr ernstes Wort gesprochen werden, damit der Schutzzoll nicht zum Verderben der eigenen Industrie führe.

Der neue Localtarif der Ersten Ungarisch-Galizischen Eisenbahn, welcher zugleich für die Dniester- und Tarnow-Leluchower Staatsbahn als auch für die Erzherzog Albrechtbahn und die auf Ungarischem Gebiete liegende Theilstrecke Landesgrenze-Orló herausgegeben wurde, bekundet ein reformatorisches Vorgehen in Bezug auf die ganze Ausstattung. Die verschiedenen Transportgattungen erscheinen darin — abweichend von der bisher üblichen Form — in einer sehr klaren und übersichtlichen Weise neben einander gruppirt, wobei alle bisher so häufig vorkommenden Wiederholungen vermieden und durch Hinweglassung sämmtlicher im Betriebsreglement bereits enthaltenen Bestimmungen auf eine weitgehendste Reduction des Textes hingezielt worden ist. Namentlich in Bezug auf die Ausnutzung des Raumes ist das denkbar Möglichste geleistet worden und erlauben wir uns diesbezüglich nur auf die Tabellen für Lieferzeitinteresse und Werthdeclaration wie auch der Fahrpreise hinzuweisen, bei welch' letzteren eine Doppelseite mehr als 10 000 Ziffern enthält. Nur auf diese Weise ist es möglich geworden, den Tarif, welcher sowohl den Personen- als auch Sachentransport für sechs ganz ungleichartige Bahnstrecken in sich begreift, mit doppelsprachigem Texte sammt allen zugehörigen Tabellen und Stationstarifen auf nur 73 Seiten unterzubringen, während beispielsweise die Oesterreichische Staatseisenbahngesellschaft für ihren nur in Deutscher Sprache erschienenen Personentarif allein 76 und für den Frachtentarif weitere 114 Seiten in Anspruch nimmt. Finanziell kommt diese gedrängte Form des Tarifes in einem Herstellungspreise von 900 Gulden gegenüber den Kosten der früheren Auflage von 2 800 Gulden zum Ausdruck. Diese Reform ist das Verdienst des commerciellen Leiters, Inspector Westermayer der Ungarisch-Galizischen Bahn. Auch in Bezug auf die Höhe der Tarifsätze begrüssen wir die darin enthaltene Aufhebung der Refactiescalen für Holztransporte und Einrechnung billig bemessener Taxen in den offiziellen Tarif als einen erfreulichen Fortschritt.

Gegen den Kohlenhandel seitens mehrerer Stationschefs der Oesterreichischen Staatsbahn haben die Kohlen- und Holzhändler Nordostböhmens beim Handelsministerium eine Beschwerde überreicht, nachdem sie damit bereits einmal abgewiesen wurden. Eine Reihe von Verdächtigungen wird darin ohne Beweis ausgesprochen. Zur Zeit als sich noch Niemand mit dem Kohlenverschleiss befasste, war dessen Gestattung in den Stationen für das Allgemeine eine Wohlthat; jetzt erwachsen daraus die ärgsten Missbräuche. Der Stationsvorstand vernachlässige darüber seinen eigentlichen Beruf, benutze das Eisenbahninventar zu seinem Privatzwecke, verstelle die ohnehin raumbeengten Geleise mit seiner Kohle, mache sich die benachbarten Consumenten tributär, pönalisire die ihm hierin nicht willfährigen Parteien, beschränke die anderen Kohlenhändler auf eine Abladefrist von nur 4 Stunden, während er vom Wagen direct verkaufe, lasse er ihnen dann die Kohle herunterwerfen, verhänge über seine Concurrenten Geldstrafen, die ihm dienstbaren kohlenverkaufenden Arbeiter haben als Nachtwächter die fremde Kohle zu überwachen etc. Hunderte von Geschäftsleuten und Tausende von Arbeitern würden durch den Kohlenverkauf ihr Brod finden, während dadurch die sicher versorgten Stationsvorstände ein jährliches Nebeneinkommen von 2 000 bis 10 000 fl. beziehen. Das Ministerium möge diese nicht mehr zeitgemässe Erlaubniss widerrufen.

Der Verein für bergbauliche Interessen im Nordwestlichen Böhmen hat ein Gutachten über die Nothwendigkeit der Reform der Braunkohlentarife an das Handelsministerium erstattet. Laut diesem ergiebt sich, dass die meisten Bahnen in der Lage wären, die Tarife herabzusetzen, was namentlich dort nothwendig wäre, wo eine Concurrenz zwischen Braunkohle und Steinkohle auftritt. Es wird klar gelegt, dass nicht allein die Einheitssätze für Steinkohle geringer sind, als jene für Braunkohle, sondern dass auch noch andere günstigere Verhältnisse für erstere bestehen, namentlich Deutsche Steinkohle durch Differentialtarife begünstigt wird.

Die auf einigen Linien der Oesterreichischen Staatsbahn mit Omnibuszügen im Jahre 1880 erzielten Resultate sind sehr befriedigend. Nach den diesbezüglichen Aufzeichnungen sind vom 1. Juni bis 31. December 1880 auf der Linie Wien-Bruck und Wien-Mistelbach, sowie in der Zeit vom 1. Juni bis 15. October 1880 auf der Linie Prag-Roztok mit den gewöhnlichen, gemischten und Omnibuszügen in der II. und III. Wagenclasse 314 020 Reisende befördert worden. Auf denselben Strecken, in denselben Zeiträumen und Wagenclassen wurden im Jahre 1879 253 542, daher im Jahre 1880 um 60 478 Reisende = 24 pCt. mehr befördert. Die Omnibuszüge haben factisch 85 900 Reisende geführt, nachdem jedoch das Plus nur 60 478 Reisende ausmacht, so würden 25 422 Reisende von den übrigen Zügen zu Gunsten der Omnibuszüge abgelenkt. Diese Ablenkung ist durch die günstigere Fahrordnung der Omnibuszüge und dadurch erklärbar, dass dieselben mit Tour- und Retourkarten benutzt werden können. Die in den besagten Zeiträumen und auf den genannten Strecken erzielten Einnahmen betragen 159 068 fl., im Jahre 1879 dagegen 151 672 fl., so dass sich pro 1880 eine Mehreinnahme von 8 296 fl. (6 pCt.) herausstellt. Die Einnahmen haben sich also nicht in dem Masse vermehrt wie die Reisenden, was daher rührt, dass im Jahre 1880 für die gemischten und Omnibuszüge, sowie für die Tour- und Retourkarten durchschnittlich 11,6 pCt. Ermässigung gewährt wurde. Diese Ermässigung auf das Jahr 1879 angewendet, würde sich eine Einnahme von 134 078 fl. gegenüber einer solchen pro 1880 mit 159 968 fl., daher für das letztere Jahr + 25 890 fl. = ca. 20 pCt. herausstellen. — Für die im Ganzen 80 697 km zurückge-

legten Omnibuszüge betrugen die Auslagen pro Kilometer 25 kr. oder zusammen 20 174 fl. — Es erübrigt daher eine Mehreinnahme von 5 716 fl. — Mit Rücksicht auf das günstige Resultat des ersten Jahres und in Anhoffnung einer weiteren Hebung des Verkehrs der Omnibuszüge hat die Direction der Oesterreichischen Staatsbahn beschlossen, diese Züge auch fernerhin verkehren zu lassen.

Ueber Dienstpragmatik für die Eisenbahnbeamten hielt Herr Bureauchef v. Görgey der Nordwestbahn einen hochinteressanten Vortrag im Eisenbahnclub. Nach einer treffenden Skizzirung der Erfordernisse einer solchen Pragmatik bezüglich der Aufnahme, Pflichten und Rechte der Beamten, sowie bezüglich des Disciplinarverfahrens und der Lösung des Dienstverhältnisses stellte der Vortragende folgende Anträge: 1. Die Versammlung möge beschliessen, es sei das geehrte Präsidium aufzufordern, mit allen Mitteln dahin zu wirken, dass zum Beamtenpfändungsgesetze vom April 1873 eine Novelle erlassen werde, welche auch die Pension der Privatbediensteten bezw. deren Familien vor totaler Pfändung schützt. 2. Die Versammlung möge bei ihrem nächsten Zusammentreten ein Comité wählen, welchem die Aufgabe übertragen wird, den Entwurf einer Dienstpragmatik fertig zu stellen und unter Intervention des Eisenbahnclubs den Entwurf den einzelnen Verwaltungen direct oder im Wege der Directorenconferenz zuzumitteln und zur Annahme zu empfehlen. Nach Annahme durch die Verwaltungen wären alle Schritte unter Intervention des Eisenbahnclubs einzuleiten, dass die Dienstpragmatik gesetzlich sanctionirt werde.

Ueber die internationale Rechtsfrage in den Couponstreitigkeiten der Oesterreichischen Bahnen hielt Herr Advocat Dr. Ofner in der juristischen Gesellschaft einen Vortrag, worin das Urtheil des Deutschen Reichsoberhandelsgerichts vom 28. Juni 1878 einer herben Kritik unterzogen wurde. Dasselbe erklärte bekanntlich das Oesterreichische Curatorengesetz für die Deutschen Prioritätenbesitzer bindend und nimmt im flagranten Widerspruch darin nur das Solutionsgeschäft davon aus. Nach der Lehre des Mitgliedes dieses Gerichtes, Dr. Goldschmidt, wird vom Vortragenden die Richtigkeit des von den Oesterreichischen Gerichten vertretenen Satzes bewiesen, dass bei allen Schuldverhältnissen für die Schuldsumme das Recht am Sitze des Verhältnisses, für die Zahlungssumme jedoch die Währung zur Zeit und am Orte der Auszahlung gilt. Die Oesterreichischen Bahnen haben sich nicht allen künftigen Währungsgesetzen des Staates, in welchem die Auszahlung erfolgen sollte, unterworfen; die Contrahenten wollten nicht verschiedene und mit einander unvereinbare Ansprüche bei einem principiell gleichmässigen Verhältniss statuiren. Die geschuldeten Thaler sind daher gemäss ihrem Metallgehalte zu berechnen; die Auszahlung erfolgt nach ihrem Courswerth in Mark.

Die Bahneffecten verfolgten die steigende Tendenz; für Südbahn (111,50) sind grosse Transporte in Folge der Semliner Bahn, für Staatsbahn (295,25) ist die Bulgarische Bahn in Sicht; die Böhmischen Bahnen haben noch starke Kohlen- und Zuckertransporte; Kaschau-Oderberg (142,50) nimmt die Oesterreichische Staatsgarantie pro 1880 nicht in Anspruch und zahlt noch frühere Garantievorschüsse ab; Böhmische Nordbahn (132,50) soll mit Turnau-Kralup fusioniren; dagegen stösst die Verpachtung Prag-Dux an Dux-Bodenbach auf grossen Widerstand.

Waggons für Schienentransporte.

Die Königliche Eisenbahndirection zu Elberfeld hat sich veranlasst gesehen, die Aufmerksamkeit der geschäftsführenden Direction des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen darauf zu lenken, dass nach Mittheilung der in ihrem Industriebezirke befindlichen Schienenwalzwerke die Eisenbahnverwaltungen mehr und mehr dazu übergingen, 9—12 m lange Schienen in Bestellung zu geben, und dass es in Folge dessen an einer genügenden Zahl hinlänglich langer Wagen zum Transport derselben mangele, da hierzu eigentlich nur 8rädrige Plateauwagen geeignet wären. Mit Rücksicht darauf, dass der von der genannten Königlichen Direction speciell für die Schienentransporte im Laufe der Jahre beschaffte Wagenpark, welcher 1125 Stück (bis zu 8 m Kastenlänge) umfasst, hierdurch nicht mehr vollständig ausgenutzt werden könne, beantragt dieselbe zugleich, die Vereinsverwaltungen auf diese Verhältnisse aufmerksam zu machen und eventuell durch gemeinsamen Beschluss dem fortdauernden Anwachsen der Schienenlängen entweder Einhalt zu gebieten, oder aber alle Bahnen des Vereins an der Beschaffung und Herstellung geeigneter, genügend langer Wagen zu betheiligen, weil dies von den in der Nähe von Schienenwalzwerken gelegenen Bahnen billigerweise allein nicht verlangt werden könne.

Russische Correspondenz.

Fusionen. In den letzten Tagen hat der Conseil der Verwaltung der Grossen Russischen Eisenbahngesellschaft die Anfrage des Finanzministeriums einer Berathung unterzogen, betreffend eine Abschätzung der Borowitscher, Putilowschen, Nowgorodschen, Nowotorschen und Muromschen Eisenbahnen und ferner Feststellung der Bedingungen, unter welchen die Grosse Gesellschaft geneigt sein würde, der nächsten Generalversammlung der Actionäre den Ankauf dieser Bahnen vorzuschlagen. Hierbei soll der Finanzminister bei einer Uebergabe besagter Bahnen in den Besitz der Grossen Gesellschaft eine vollständige Fusion einerseits der ersten vier mit der Nicolaibahn und andererseits der Muromschen mit der Nischnibahn im Auge haben. Bekanntlich führt die Grosse Russische Gesellschaft für ihre drei Bahnen: Warschauer, Nicolaibahn und Nischni Nowgoroder getrennte Rechnung, wodurch der obige Wunsch erst erklärlich wird.

Voruntersuchungen für eine neue Bahn. Wie die „Stimme" berichtet, hat das Communicationsministerium um Erlaubniss zu Studien für die Bahnstrecke Sjedletzk-Malkino höheren Orts nachgesucht und um Aussetzung einer besonderen Summe hierfür gebeten. Diese Richtung ist vom Kriegsministerium für strategisch wichtig erklärt. Von den drei vom Ministerium der Communicationen gemachten Vorschlägen wählte das Kriegsministerium die Richtung von Sjedletzk über Wengri und weiter bis zur Vereinigung mit der St. Petersburg-Warschauer Linie. Hierbei soll die neue Strecke den Bahnkörper der letzten Bahn auf dem linken Ufer des Bug erreichen, die für 2 Geleise gebaute Eisenbahnbrücke über den Bug mitbenutzen und bis zur Station Malkino fortgeführt werden.

Den Betrieb störende Naturereignisse. Kaum haben die letzten Kämpfe der Bahnverwaltungen gegen die Schneeverwehungen Ende Februar aufgehört, als auch wieder im März neue Klagen laut werden, welche gegen das Austreten der Flüsse und die durch die Ueberschwemmungen angerichteten Zerstörungen am Bahnkörper lauten. So sind besonders im Jekaterinoslawschen Gouvernement Bäche und Flüsse durch das schnelle Thauen des Schnees und durch die heftigen Platzregen bedeutend angeschwollen, ebenso ist dies im Lande der Donischen Kosaken und in einem Theile des Charkowschen Gouvernements der Fall. Der Fluss Toretz hat bei Slaojansk die ganze Umgegend überschwemmt und den Bahnkörper unterwaschen. Die Brücke auf der 463. Werst der Kursk-Asower Bahn über den Toretz ist total unterwaschen und unpassirbar; am 11./23. März stand das Wasser 3 m über der Oberkante der Landpfeiler. Auf der Strecke Slaojansk-Losowaja ist der Betrieb der Waaren- und Courierzüge fürs Erste bis auf Weiteres eingestellt; nur die Post- und Passagierzüge gehen, doch werden Passagiere wie Post an der Unglücksstelle umgesetzt. Bei Orel auf der Moskau-Kursker Bahn ist auch eine Brücke unterspült und der Courierzug ist seit dem 12./24. März eingestellt.

Unglücksfall. Die Schneewehen haben auf der Rjaschk-Morschansker Bahn am 27. Februar ein trauriges Opfer gekostet. Der Postzug aus Rjaschk nach Morschansk ging mit 2 Locomotiven, um besser durch den Schnee zu kommen, und überfuhr 5 Mann Arbeiter, welche eben von ihrer Arbeit ins Dorf heimkehrten. Um bei dem schrecklichen Unwetter und Schneesturm den Weg nicht zu verlieren, hatten die Unglücklichen den Bahndamm zur Richtschnur genommen und gingen auf demselben. Die Windrichtung war ihnen entgegen; der Zug kam hinter ihnen drein. Die vordere Maschine war so mit Schnee vollgeklebt, die Guckfenster befroren, so dass der Führer unmöglich etwas sehen konnte. In Folge des Sturmes hörten die Leute nicht den Lärm der ankommenden Maschine und vier von ihnen wurden überfahren und starben in einigen Stunden. Der Fünfte kam wunderbarer Weise mit einer unbedeutenden Verletzung davon; er wurde durch den Buffer auf die Aussenseite der Spur geworfen. — Die Bahnverwaltung hat die Angehörigen der Umgekommenen durch Aussetzung einer grösseren Summe unterstützt.

Frankreich.

Im Jahre 1880 sind folgende Bahnlinien resp. Strecken in Betrieb gesetzt worden:

	Strecke	km
Nord.	Monsoult à Luzarches 1/5. 80	11 km
	Estrées-St. Denis à Compiegne 12/5. 80	14 „
	Douai à Orchies 11/12. 80	16 „
Est.	Vitrey à Bourbonne-les-Bains 26/12. 80	18 „
Ouest.	Motteville à St. Valery 11/7. 80	37 „
	La Hutte à Mamers 30/8. 80	24 „
Paris-Lyon-Méditerranée.	Remoulins à Uzès 15/8. 80	19 „
	St. Julien-de-Cassagnas à Martinet 23/8. 80	10 „
	Nimes à Teil 23/8. 80	119 „
	Collonges à Thonon 29/8. 80	63 „
	Vireu-le-Grand à Belley 30/8. 80	15 „
	Trets à Carnoules 25/10. 80	59 „
État.	Châtillon-sur-Indre à Châteauroux 18/7. 80	48 „
	Ussel à Tulle 19/9. 80	67 „
	Challans à la Roche-sur-Yon 19/9. 80	50 „
	Alençon à Prez-en-Pail 19/9. 80 (Orne)	27 „
	Gondrecourt à Neufchâteau 11/9. 80 (in Betrieb der Ostb.)	32 „
	Limoges-Le Dorat 30/12. 80	57 „
	Limoges-Eymoutiers 30/12. 80	51 „
	Saillat à Bussière-Galant 30/12. 80	45 „
Midi.	Rodez à Millau 14/5. 80	74 „
	Condom à Port-Sainte-Marie 6/6. 80	39 „
	In Summa	818 km

Im laufenden Jahre wurden, so viel bis jetzt bekannt, folgende Bahnstrecken eröffnet:

Ouest. Mamers à Mortagne 3/1. 81 . . . . 20 km
Est. Mirecourt à Chalindrey 1/3. 81 . . . . 96 „
Montmedy (Velosnes Torigny) à Ecouviers (Lamorteau) 1/4. 81 . . . . 7 „

England.

H. S. Dem interessanten Bericht der **Londoner unterirdischen Eisenbahn** (Metropolitan) sind folgende Zahlen entnommen: Totale Zahl der beförderten Passagiere 63¾ Millionen. Die letztjährige Vermehrung ist eine der grössten bisher vorgekommenen. Von der Totaleinnahme des letzten Halbjahres von 280 000 £ kommen ca. 247 000 £ vom Passagierverkehr und der Haupttheil der Restsumme wird durch Miethe auf den Stationen verdient. Die wirklichen Betriebsausgaben betrugen 83 000 £; ausserdem sind für Entschädigungen bei Unglücksfällen 182 £ gezahlt worden, während die jährlichen Regierungs- und Gemeindeabgaben die Summe von 31 600 £ betrugen. Die Totallänge beträgt nur etwas über 12 Engl. Meilen und das Wunderbarste an dem ganzen Berichte ist die colossale Zahl von Passagieren, welche mit einem ausserordentlich beschränkten rollenden Material befördert wird. Die Zahl der Locomotiven und Waggons beträgt nur 266.

Eine Vergleichung des **Englischen und Amerikanischen Eisenbahnsystems** ergiebt folgende interessante Facten. 1879 betrug die Meilenzahl der Englischen Bahnen 17 696, der Amerikanischen 86 497. Die Kosten der ersteren betrugen 3 585 Mill. Dollars, der letzteren 4 919 Mill. Die Durchschnittskosten pro Meile sind daher colossal verschieden; während sie in England 202 000 Doll. betragen, sind sie in Amerika nur 50 000 Doll. In der Qualität des rollenden Materials und der Schienen ist ein wirklich bedeutender Unterschied nicht vorhanden, wohl aber sind auf Englischen Bahnen der Bahnkörper, die Brücken und Stationen den Amerikanischen bei Weitem überlegen. — Die Bruttoeinnahmen der Englischen Bahnen betrugen zudem 17 400 Doll. pro Meile, während die Amerikanischen nur 6 280 Doll. einnahmen. — Die Betriebsausgaben waren in den Vereinigten Staaten 58½ pCt., in England nur 52 pCt. der Einnahmen.

Im gegenwärtigen Englischen Parlamente sitzen im Unterhause 101 **Eisenbahnverwaltungsräthe** und im Oberhause 52, eine respectable Repräsentation der Eisenbahninteressen. — Im letzten Jahre wurden in England 287 Meilen neuer Bahnen eröffnet, meist in ganz kurzen Stücken.

Eine neue **Metalllegirung, „Arguzoid“** genannt, kommt in Aufnahme. Dieselbe sieht etwa wie Silber oder Nickel aus und eignet sich z. B. vortrefflich zur Verwendung an Stelle von Messing.

Gotthardbahn.

Luzern, 5. April 1881.

Der soeben erschienene Bericht der Bauleitung der Gotthardbahngesellschaft über den Fortschritt der Bauarbeiten im Monate Februar d. J. äussert sich über die Leistungen am grossen Tunnel während des genannten Monates wie folgt:

„Die Ausbruchsmasse betrug im Februar 12 643 cbm, im Januar 13 966 cbm, also pro Tag gleichviel.

Die Leistungen in der Mauerung waren ganz unerheblich (im Gewölbe 21,6 m) ausschliesslich auf der Südseite, in den Widerlagern folgende Quantitäten:

	Göschenen:	Airolo:	Zusammen:	Fehlen noch:
Oestlich . .	92,5	37,2	129,7	4 621 m
Westlich . .	71,0	229,3	300,3	3 806 „
			430,0	8 427 m

Bei gleichem Arbeitsfortgang würde die Widerlagermauerung also noch nahezu 20 Monate dauern.

Die Unternehmung klagt über Mangel an Maurern auf der Nordseite.

In der Druckpartie bei 2800 gingen die Arbeiten ohne jegliche Störung vor sich; in der centralen Druckpartie wurde mit dem Ausbruch für Herstellung der Widerlager der 70 cm starken Ringe begonnen. Der Einbau der Druckstrecke blieb auch diesen Monat intact. Der Ausbau der centralen Druckpartie wird, wenn der Arbeitsbetrieb nicht viel intensiver wird, die Vollendung des Tunnels noch weiter verzögern.

Die Rampen 6300—6400 Göschenen und 5980—6065 Airolo wurden dem Betrieb übergeben; die damit erschlossenen Strecken wurden nur theilweise (mit Arbeitskräften) besetzt“.

Haftpflicht.

v. O. **§ 1 des Haftpflichtgesetzes ist stets anwendbar, wenn ein Unfall eintrat, weil in Folge des Herannahens eines Zuges besondere Eile (bei einer Arbeit) geboten war.** Aus den Gründen: „Die Arbeit, bei welcher Kläger verunglückt ist, gehört allerdings nicht an sich zum Betrieb der Eisenbahn. Ein an sich durch § 1 des Reichsges. v. 7. Juni 1871 nicht getroffener Act fällt aber dann unter die Vorschrift desselben, wenn er in Folge einer eigentlichen Betriebshandlung in ausserordentlicher und gefährdender Weise vollzogen werden musste und es hat der Kläger unter Anführung der näheren Umstände, unter denen jene Arbeit ausgeführt worden sein soll, geltend gemacht, dass dieselbe wegen Herannahens eines Eisenbahnzuges mit grosser Eile habe vorgenommen werden müssen. Der vorige Richter hat nun zwar nicht verkannt, dass der § 1 Anwendung finde, wenn ein Unfall auch nur mittelbar auf die den Eisenbahnbetrieb eigenthümliche Gefährlichkeit zurückzuführen sei, er hat aber gleichwohl jene unter Beweis gestellte Behauptung des Klägers für unerheblich erklärt und das Vorhandensein eines Zusammenhanges zwischen dem Unfall und dem Eisenbahnbetrieb verneint, weil, wenn auch die Arbeit wegen Herannahens eines Zuges mit grosser Eile habe geschehen müssen, doch aus der Darstellung des Klägers nicht zu schliessen sei, dass der Unfall sich nicht zugetragen haben würde, wenn das Abladen der Schienen ohne Eile geschehen wäre. Diese Entscheidung beruht auf einer unrichtigen Auffassung des § 1 l. c. War nämlich wegen Herannahens eines Zuges besondere Eile geboten, so ist der Unfall als im Betrieb der Eisenbahn im Sinne des § 1 als geschehen anzusehen. Ein Zusammenhang mit der dem Eisenbahnbetrieb eigenthümlichen Gefahr stellt sich als möglich dar und § 1 findet Anwendung, ohne dass Kläger noch darzuthun hat, es hätte sich der Unfall nicht zugetragen, wenn das Abladen der Schienen ohne Eile geschehen wäre. Wenn sodann der vorige Richter noch bemerkt hat, aus den Ausführungen des Klägers ergebe sich nicht „die Nothwendigkeit der von ihm behaupteten hastigen Eile“, so kann hierin eine thatsächliche Feststellung, welche die Anwendbarkeit des § 1 ausschliessen würde, nicht gefunden werden. Entscheidend ist für die Frage dieser Anwendbarkeit, ob überhaupt aus dem geltend gemachten Grunde die Arbeit mit besonderer Eile vorgenommen werden musste und ob namentlich die Umstände derart waren, dass Kläger annehmen durfte und konnte, diese Eile sei geboten. Dass dies nicht der Fall gewesen, hat der vorige Richter nicht festgestellt und es kann hierbei nur die Erhebung des angebotenen Beweises Gewissheit verschaffen“. (Erk. d. IV. Civilsen. d. Reichsgerichts v. 28. Decbr. 1880 in S. des Bahnarbeiters F. Fl. zu Uffeln, Klägers, Appellanten, Imploranten, wider die Hannov.-Altenbek. Eisenb.-Gesellsch., Bekl., Appellatin u. Imploratin; Braun und Blum, Annalen Bd. III S. 191 f.)

v. O. **Das Haftpflichtgesetz schliesst die Unterbrechung der Verjährung, für welche die landesrechtlichen Vorschriften gelten, nicht aus; namentlich liegt in der Klageerhebung eine Unterbrechung.** — Aus den Gründen: „Das Reichsgesetz vom 7. Juni 1871 schliesst nicht aus, dass der Lauf der im § 8 festgesetzten Verjährung unterbrochen werden kann. In Ermangelung besonderer Bestimmung des Reichsgesetzes sind die landesrechtlich zulässigen Arten der Unterbrechung massgebend. Dass aber nach den Bestimmungen des Preuss. Allg. L.-R.'s durch den im früheren Process vom Kläger in der Replik gestellten Klageantrag die Verjährung unterbrochen worden sei und im September 1876 eine neue Verjährung zu laufen begonnen habe, hat der Berufungsrichter aus den von ihm angeführten Gründen mit Recht angenommen; er hat daher weder gegen § 8 des angeführten Reichsgesetzes, noch gegen die weiteren in der Nichtigkeitsbeschwerde unter No. 1 bezeichneten Gesetze verstossen“. (Erk. d. II. Civilsen. d. Reichsger. v. 10. Decbr. 1880 in S. Thüring. Eisenbahnges., Beklagte und Implorantin, wider den Bremser A. H., Kläger und Imploraten; Braun und Blum, Annalen Bd. III, S. 194.)

v. O. **Aus dem Befestigen der Zugleine während der Fahrt seitens eines Beamten kann, auch wenn die Befestigung gegen seine Dienstinstruction erfolgt, nicht der Einwand der eigenen Verschuldung seiner Verunglückung erhoben werden.** — Aus den Gründen: „Wenn in der Vorinstanz deshalb ein Verschulden des H. angenommen worden ist, weil die blosse Möglichkeit, dass ein Unglücksfall eintreten und durch das Vorhandensein der Zugleine verhütet werden könne, nicht als genügender Grund, das gefährliche Unternehmen zu wagen, anerkannt werden könne, so kann dies nicht für richtig erachtet werden. H. konnte sich eben mit Rücksicht auf die Bedeutung der Zugleine für die Sicherheit des Zuges für verpflichtet halten, dieselbe während der Fahrt, selbst wenn dies mit Gefahr verbunden war, und trotz der Bestimmung im § 5 der Dienstanweisung in Ordnung zu bringen; jedenfalls könnte, auch wenn nach den Umständen, wie sie vorlagen, anzunehmen wäre, er sei in seinem Diensteifer zu weit gegangen, doch hierin ein Verschulden desselben nicht gefunden werden“. (Erk. d. II. Civilsen. d. Reichsger. v. 7. Decbr. 1880 in S. der verwittw. H. u. Gen. wider d. Magdeburg-Halberstädter Eisenbahnges; Braun u. Blum, Annalen Bd. III, S. 193.)

Patentangelegenheiten.

I. Patentertheilungen.

Die Ziffer bezeichnet die Nummer des Patents in der Patentrolle (P.R.); das Datum bezeichnet den Beginn des Patents.

H. Michaelis, Chemnitz, Verbesserungen an Strassendampfwagen (16. März 1880), P.R. 13554.

A. Prochasca, Aachen, Kuppelung der Leitungsdrähte zweier Wagen bei Intercommunicationssignalen (1. Juni 1880), P.R. 13592.

C. Ziegler, Nippes bei Köln, Neuerung an der Befestigung der Reifen auf Rädern der Eisenbahnfuhrwerke [Zusatz zu P.R. 12093] (11. November 1880), P.R. 13601.

J. Gast, Berlin, Neuerungen an Eisenbahnsignalen (24. August 1880), P.R. 13648.

P. Zeiller jun., München, Schutzwagen mit selbstthätiger Bremse für Eisenbahnzüge (14. November 1880), P.R. 13659.

H. Lossow, Osnabrück, Kuppelung für Eisenbahnfahrzeuge (1. October 1880), P.R. 13667.

H. Maey, Obermaschinenmeister, Zürich, Vertr.: Wirth & Co., Frankfurt a. M., Befestigung der Radreifen auf Eisenbahnrädern (13. December 1879), P.R. 13675.

II. Patentanmeldungen.

Die Ziffer bezeichnet die Journalnummer der Patentanmeldung (P.A.); das Datum bezeichnet den Beginn der Auslegefrist.

P.A. 49476. F. Schichau, Elbing, Neuerungen an Kompound-Locomotiven (17. März).

P.A. 3860. Julius Pintsch, C. Troitzheim und F. F. A. Schulze, Berlin, Neuerungen an optischen Eisenbahnsignalen (17. März).

P.A. 6111. F. Schichau, Elbing, Neuerungen an Kompound-Locomotiven [Zusatz zu P.A. 49476/80] (17. März).

P.A. 47932/80. F. Schichau, Elbing, Neuerungen an Locomotiven (21. März).

P.A. 3686. Ernst Maass, Duisburg a. Rh., Selbstthätige Läutevorrichtung für Uebergänge bei Eisenbahnen (21. März).

P.A. 10220. Reinhard Jähns, Nippes bei Köln a. Rh., Neuerungen an Gummifedern, insbesondere für Buffer an Eisenbahnwagen (28. März).

P.A. 10822. E. Blass, Rothenfelde, Befestigung von Radreifen auf Rädern der Eisenbahnfuhrwerke (28. März). (Glaser's Annalen.)

Dividenden.

Berlin-Hamburg. Aus zuverlässiger Quelle erfahren wir, dass die Direction für das verflossene Betriebsjahr die Vertheilung einer Dividende von 14½ pCt. für die Actien Lit. A bei dem Ausschusse der Gesellschaft in Vorschlag bringen wird.

Rechte Oderufer Bahn. Die Dividende ist auf 7 11/12 pCt. festgesetzt.

Literatur.

Taschenbuch zum Abstecken von Kreisbögen mit und ohne Uebergangscurven für Eisenbahnen und Strassen. Mit besonderer Berücksichtigung der Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung bearbeitet von O. Sarrazin und H. Oberbeck. Zweite vermehrte Auflage. (Berlin. Verlag von Julius Springer. 1881.)

Die weite Verbreitung, welche dieses in jeder Beziehung zweckmässig und practisch eingerichtete Taschenbuch unter den ausübenden Ingenieuren, denen es zur unentbehrlichen Hülfe geworden, gefunden hat, spricht am besten für seinen Werth. Und in der uns hier vorliegenden zweiten Auflage finden sich noch verschiedene Lücken, welche sich bei der practischen Benutzung des Buches herausgestellt haben, ausgefüllt, wie auch die auf dem betreffenden Gebiete des Eisenbahnwesens seit dem ersten Erscheinen des Buches gemachten Erfahrungen Berücksichtigung gefunden haben. Besonders erwünscht erscheint es, dass ausser der Methode der Curvenabsteckung von der Tangente aus in dieser neuen Auflage auch die Methode der Absteckung durch Polar-Coordinaten Berücksichtigung gefunden hat, da diese letztere Methode in coupirtem Terrain, in stark bebauter Gegend, bei vorhandenen Hindernissen etc., sowie beim definitiven Abstecken der Mittellinie auf hohen Dämmen oder in tiefen Einschnitten (behufs Verlegen des Oberbaues) sich oft viel leichter und zweckmässiger anwenden lässt, als die Tangentenmethode.

Unter den weiteren Verbesserungen, welche die neue Auflage erfahren hat, ist noch zu erwähnen, dass die Tabellen für Nebenbahnen, welche den früheren Bestimmungen gemäss nur bis zum Radius von 150 m herunter gingen, den in der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878 gegebenen Bestimmungen entsprechend bis zu dem neuerdings gestatteten Minimalradius von 100 m ergänzt worden sind. Ferner ist der einleitende Text durch einen neuen Abschnitt vervollständigt, welcher die Behandlung einiger, besonders beim Abstecken von in der Curve liegenden Bauwerken häufig vorkommenden geometrischen Aufgaben enthält.

Von den übrigen Verbesserungen und Ergänzungen, welche diese zweite Auflage vor der ersten auszeichnen, wollen wir nur noch die Abhandlung über die Construction der Ueberhöhungsrampen erwähnen, welche darauf abzielt, die bezüglich der Ausführung der parabolischen Uebergangscurven bisher gesammelten practischen Erfahrungen nutzbar zu machen.

Wir sind überzeugt, dass das in dieser neuen Auflage so wesentlich verbesserte und ergänzte Taschenbuch auch ferner allen Denen sehr willkommen sein wird, welche mit der Tracirung von Eisenbahn- und Strassenlinien zu thun haben, sowie namentlich auch Allen, welchen die Unterhaltung des Oberbaues auf bereits im Betriebe befindlichen Bahnen obliegt.

—st.— **Die Briquetteindustrie und die Brennmaterialien.** Mit einem Anhange: Die Anlage der Dampfkessel und Gasgeneratoren, mit besonderer Berücksichtigung der rauchfreien Verbrennung. Nach den neuesten Quellen und eigenen langjährigen Erfahrungen von Dr. Friedrich Jünemann, technischer Chemiker. Mit 48 Abbildungen. (Wien, Pest, Leipzig. A. Hartleben's Verlag. 1881.)

Vorliegendes Werk, den LXXX. Band der vom Verleger ins Leben gerufenen „Chemisch-technischen Bibliothek" bildend, behandelt in leicht fasslicher und practischer Weise die Fabrikation der künstlichen Brennstoffe, der Briquettes oder Kohlenziegel, wie auch das ganze Gebiet der Verwerthung der Brennmaterialien und der zur rauchfreien Verbrennung nöthigen Feuerungsanlagen nach den neuesten bewährtesten Principien.

Der Inhalt des Buches ist in 3 Abschnitte getheilt, wovon der erste die Briquetteindustrie enthält. 15 Capitel besprechen: Historisches und Statistisches dieser Fabrikation, das Rohmaterial, dessen Aufbereitung, das Bindemittel, die Briquettefabrikation mit und ohne Bindemittel, die Mengapparate und Pressmaschinen, die Fabrikationskosten, die Anwendung der Briquettes im Hüttenwesen, die Einrichtung und Lage der Fabriken, sowie die Briquettefabrikation in Oesterreich und Deutschland.

Abschnitt II befasst sich mit den Brennmaterialien überhaupt. 11 Capitel handeln vom Holz, Torf, den Steinkohlen, künstlichen Brennstoffen, der Bestimmung der Heizkraft der Brennmaterialien, den Factoren, von welchen die bei der Verbrennung eines Körpers auftretende Wärmemenge abhängig ist, der wirklichen Leistungsfähigkeit der Brennstoffe bei practischen Feuerungsanlagen u. s. w.

Der III. Abschnitt ist den Feuerungsanlagen gewidmet und bringt in 7 Capiteln die wichtigsten Daten über den Rost, Schornstein, die Feuerthüren etc. Die Dampfkessel, Gasgeneratoren und rauchverzehrenden Feuerungen, endlich die Essengasanalyse und die Heizeffectbestimmung nach den neuesten Anschauungen der Wissenschaft.

Nachdem die Fabrikation der künstlichen Brennstoffe von grösster Wichtigkeit ist, indem sie ermöglicht, sonst werthlose Producte in einer verkäuflichen Form zu verwerthen, diese Fabrikation aber in Deutschland noch nicht genug gewürdigt ist, so empfehlen wir zu deren Hebung vorliegendes Werk aufs Beste.

Kursbuch der Deutschen Reichspostverwaltung. Bearbeitet im Kursbureau des Reichspostamts. 1. April — 16. Mai 1881. (Berlin, Julius Springer. Preis 2 ℳ)

Die uns vorliegende Ausgabe zeichnet sich wie immer durch äusserste Sauberkeit und Gleichmässigkeit des Drucks vortheilhaft aus.

Die schon bei der vorigen Ausgabe eingetretene Verkleinerung des Formats hat, wie wir hören, bei dem Publikum eine sehr beifällige Aufnahme gefunden und sich für die Verbreitung des Kursbuchs höchst förderlich erwiesen.

Bei der herannahenden Reisesaison wollen wir besonders auf den die Rundreise- und Saisonbillets behandelnden Abschnitt aufmerksam machen, welche man wohl in keinem anderen Buche so übersichtlich und mit allen Details zusammengestellt finden wird.

Neu ist in dieser Ausgabe ein Nachweis über die Verkaufsstellen für Rundreise- und Saisonbillets.

Das Verzeichniss der wichtigeren Reiserouten innerhalb Deutschlands (mit Angabe der Billetpreise), welches in der vorigen Ausgabe fehlte, ist, dem an dieser Stelle ausgesprochenen Wunsche entsprechend, in das Kursbuch wieder aufgenommen und noch bedeutend erweitert worden.

Auch wollen wir nicht unterlassen, wiederum auf die so practische Eintheilung in 6 Abtheilungen hinzuweisen, deren jede besonders geheftet und vermöge ihres geringen Umfanges sehr bequem unterzubringen ist.

Miscellen.

H. S. Die Nachrichten aus Nordamerika, nach denen sich in den Südstaaten **Baumwollspinnereien** zu heben und zu verbreiten anfangen, mehren sich in solcher Weise, dass eine Erwähnung dieses wichtigen Factums angezeigt erscheint. Im Staate Georgia allein sollen bereits 40 Spinnereien bestehen und neue überall aufkeimen. Die vorhandenen natürlichen Wasserkräfte zum Betriebe der Fabriken sollen colossal sein. Dies und die billige Baumwolle an Ort und Stelle sollten allerdings günstige Factoren für die Entwickelung dieser Industrie bilden, falls sich auch billige Arbeitskräfte finden, was bisher nur in ungenügendem Masse der Fall ist. Alle in den Spinnereien verwendeten Leute sind Weisse, da sich die Neger zu dieser Arbeit scheinbar bis jetzt nicht eignen. — Nach einem vorläufigen Berichte beträgt die Anzahl der Web-

stühle in den Vereinigten Staaten über 230 000 mit etwa 11 Mill. Spindeln und 181 628 Arbeitern. Der Verbrauch von Baumwolle wird mit 1 586 000 Ballen pro Jahr angegeben; hier sind aber Strumpfwaarenfabriken, sowie solche, welche Baumwolle mit Wolle mischen, nicht eingeschlossen. Ein Drittel dieser ganzen Manufacturen liegt im Staate Massachusetts, während Rhode Island die zweite Stelle einnimmt.

F. W. Der Nordamerikanische Thierschutzverein hatte vor einiger Zeit eine Concurrenz ausgeschrieben, um Pläne zu Eisenbahnviehwagen zu erlangen, welche den Ansprüchen der Humanität besser genügen sollten, als die bisher gebrauchten. Namentlich sollten dieselben für sehr lange Transporte berechnet und deshalb auch derartig eingerichtet sein, dass ein bequemes Füttern und Tränken des Viehes jederzeit ermöglicht werde. Wie der „Scientific American“ erfährt, sind auf dieses Ausschreiben, welches für das beste System nicht weniger als 5 000 Dollars aussetzte, 420 Modelle und gegen 200 Pläne und Skizzen bei dem Preisrichtercollegium eingelaufen.

F. W. Die Chicago, Burlington & Quincy Railroad Comp. verwendet in neuester Zeit als Bettungsmaterial gebrannten Thon, welcher an Ort und Stelle hergestellt wird. Zu diesem Zwecke wird aus abwechselnden Schichten von in Brand gesetzter bituminöser Kohle und Thonklumpen eine Art Meiler in grossen Dimensionen errichtet. Drei solcher Meiler, von je etwa 1 000 cbm Inhalt, sind kürzlich bei Red Oak errichtet worden, sie brennen mehrere Monate. Das erhaltene Product gleicht der Kohlenasche, ist aber härter. (Sc. Amer.)

Am 30. September 1880 waren in Berlin 4 796 Droschken im Betriebe, davon 1 556 erster Classe, 3 059 zweiter Classe und 181 Gepäckdroschken, 7 Strassendampfwagen, 454 Pferdebahnwaggons, 158 Omnibusse und 289 sogen. Thorwagen, zusammen 5 704 der Personenbeförderung dienende Fuhrwerke.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

(Nach Schluss der Redaction eingegangen.)

Zur Vergebung des für das Etatsjahr 1881/82 erforderlichen Bedarfs von 600 t Coaks in öffentlicher Submission ist Termin auf

Dienstag, den 19. April cr., Vormittags 11 Uhr

in unserm Materialienbureau hier Fürstenwallstrasse No. 10 angesetzt worden.

Die bezüglichen Bedingungen liegen in unserm Generalbureau hier, Fürstenstrasse 1—10 zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden. Magdeburg, den 1. April 1881. Königliche Eisenbahndirection. (965)

1. Tarif-Bekanntmachungen.

I. Localtarife.

Hessische Ludwigsbahn. Mit dem 10. April cr. kommt der 20. Nachtrag zu unserem **Localgütertarif**, Aenderungen des Betriebsreglements und der allgemeinen Zusatzbestimmungen, Ergänzung der Güterclassification und die Erweiterung des Ausnahmetarifs I auf den gesammten Localgüterverkehr enthaltend, zur Einführung.

Nähere Auskunft hierüber ertheilen unsere Stationen und unser Tarifbureau. Mainz, den 2. April 1881. In Vollmacht des Verwaltungsrathes: Die Special-Direction. (946)

Paulinenaue-Neu-Ruppiner Eisenbahn. Die Wagenstrafmiethe pro Tag und Wagen wird auf 2 ℳ ermässigt. Berlin, den 5. April 1881. Der Betriebsinspector. (945)

Westholsteinische Eisenbahn. Es ist ein **Nachtrag XXI zum Localgütertarif, Heft II,** gültig vom 1. April cr., betreffend Sprengstoffe, erschienen, welcher bei sämmtlichen Güterexpeditionen zu haben ist. Neumünster, den 5. April 1881. Die Direction. (955)

Mit dem 15. April cr. tritt zu dem seit 1. September 1876 bestehenden **Localtarif** für Eil- und gewöhnliche Güter ein Heft in Kraft, welches eine Zusammenstellung der Tarife und Tarifbestimmungen, der Waarenclassification und des Anhanges unter Berücksichtigung aller bisher eingetretenen Aenderungen enthält, und wodurch gleichzeitig die bezüglichen Bestimmungen des Localtarifes vom 1. September 1876 sowohl, als auch die bisher zu demselben erschienenen Berichtigungen und Nachträge I—VI aufgehoben werden.

Exemplare können bei unserer Betriebsdirection in Lemberg und unserem Oeconomate in Wien bezogen werden. Wien, 3. April 1881. Die Generaldirection der K. K. priv. Galizischen Karl-Ludwigbahn. (960)

Die im diesseitigen **Localtarif** für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren vom 1. Januar 1880 enthaltenen **directen Tarifsätze** zwischen Station Falkenberg der Halle-Sorau-Gubener Bahn und den Berlin-Dresdener Stationen Basslitz, Cossebauda, Dresden Friedrichstadt, Frauenhain, Grossenhain und Weinböhla, sowie zwischen Station Elsterwerda der Berlin-Dresdener Bahn und den Halle-Sorau-Gubener Stationen Crensitz, Delitzsch, Eilenburg, Halle, Jesewitz, Leipzig und Taucha via Dohrilugk-Kirchhain werden vom 1. Juni cr. ab aufgehoben. Berlin, den 6. April 1881. Königliche Eisenbahndirection. (958)

II. Tarife für directe Verkehre mit besonderen Namen.

Berlin-Hannover-Oldenburgischer Verband. Für den Transport von Salz etc. in Ladungen von mindestens 10 000 kg pro Wagen im Verkehre von Station Peine der Hannoverschen Staatsbahn nach Berlin (Lehrter und Potsdamer Bahnhof) kommt vom 10. April cr. ab ein Ausnahmefrachtsatz von 0,69 ℳ pro 100 kg zur Erhebung. Magdeburg, den 31. März 1881. Königliche Eisenbahn-Direction. (950)

Für Güter des Specialtarifs III von Kirchenlamitz nach Halle kommt im **Magdeburg-Bayerischen Verbandsverkehre** ein Frachtsatz von 0,73 ℳ pro 100 kg zur Einführung. Dresden, den 4. April 1881. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung. (947)

K. K. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Mit Giltigkeit vom 20. April 1881 treten die Nachträge V zu Heft 1, 2 u. 3 des Tarifes für den **Norddeutsch-Sächsischen Verkehr** in Kraft.

Dieselben enthalten lediglich Abänderung von Frachtsätzen für Deutsche Relationen.

Exemplare erliegen bei der Station Reichenberg und bei der unterzeichneten Direction zur Einsichtnahme. Wien, am 4. April 1881. Die Direction. (956)

Ostdeutsch-Ungarischer Verband. Am 15. April cr. gelangen zwischen den Stationen Budapest, Budapest-Franzstadt, Köbanyar (Steinbruch) und den Stationen der Dalja-Broder Bahn Vukovar, Vincovci, Vrpolje und Brod einer- und Königsberg i. P. und Danzig andererseits ermässigte Ausnahmefrachtsätze für gedörrte Pflaumen in Mengen von mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen zur Einführung.

Ueber die Höhe derselben ertheilen die Güterexpeditionen der vorgenannten Stationen sowie die Tarifbureaus der unterzeichneten Direction und der Königlichen Direction in Bromberg Auskunft. Breslau, den 2. April 1881. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn Namens der Deutschen Verbandsverwaltungen. (961)

Im **Preussisch-Sächsischen Verbande** tritt für den Verkehr zwischen Konitz, Station des Directionsbezirks Bromberg, einerseits und Guben, Station des Directionsbezirks Berlin, andererseits für den Transport von Getreide, Hülsenfrüchten, Oelsaaten, Mehl und Mühlenfabrikaten bei Aufgabe in Quantitäten von je 10 000 kg oder bei Bezahlung der Fracht für dieses Quantum ein ermässigter Frachtsatz von 1,49 ℳ pro 100 kg in Kraft. Bromberg, den 1. April 1881. Königliche Eisenbahndirection, als geschäftsführende Verwaltung des Preussisch-Sächsischen Verbandes. (963 J)

Im Nachtrag VI zum Gütertarif vom 15. Juli 1878 für den **Rheinisch-Thüringisch-Sächsischen Verband** Seite 53 ist der Tarifsatz für Eilgut im Verkehr zwischen Ruhland, Station der Cotthus-Grossenhainer Bahn einerseits und Oberhausen Gutehoffnungshütte, Station der Bergisch-Märkischen Bahn, andererseits, irrthümlich mit 12,04 ℳ bezeichnet.

Dieser Tarifsatz beträgt 13,04 ℳ und tritt die Erhöhung mit dem 15. Mai 1881 in Gültigkeit. Elberfeld, im März 1881. Königliche Eisenbahndirection als geschäftsführende Verwaltung. (949)

Sächsisch-Thüringischer Verband. Zum Gütertarif vom 16. März 1880 tritt am 1. Mai cr. Nachtrag IV in Kraft. Derselbe enthält Frachtsätze für die Stationen Deutschenbora und Miltitz der Königlich Sächsischen Staatsbahnen.

Exemplare à 0,05 ℳ sind bei den Verbands-Expeditionen käuflich zu haben. Erfurt, den 31. März 1881. Namens der Verbands-Verwaltungen: Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft. (944)

K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft. Den **Wien-Tiroler Verkehr** (Special-Tarif vom 1. April 1876) betreffend. Mit Giltigkeit vom 1. April 1881 werden die auf Seite 26 obbenannten Special-Tarifes für den Artikel „Wasserglas“ enthaltenen Frachtsätze aufgehoben und an deren Stelle für den Artikel Wasserglas die für den Artikel Pech (Seite 21) giltigen Frachtsätze eingeführt. Wien, am 15. März 1881. Die General-Direction der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft. Die General-Direction der K. K. priv. Kaiserin Elisabethbahn. (948)

III. Tarife für andere directe Verkehre.

Verband-Güter-Tarif der Märkisch-Posener und Posen-Creuzburger Eisenbahn. Zum Verband-Güter-Tarif der Märkisch-Posener und Posen-Creuzburger Eisenbahn vom 1. November 1877 tritt mit dem 15. d. Mts. ein Nachtrag IV in Kraft, welcher

1. Ausnahmetarifsätze für Oberschlesische Steinkohlen von Station Posen der Posen-Creuzburger Bahn nach Stationen der Märkisch-Posener Bahn;
2. Ausnahmetarifsätze für Steine, gebrannte und rohe, zwischen Gurtschin und Posen-Creuzburger Stationen;

3. Druckfehlerberichtigungen enthält.

Exemplare dieses Nachtrages sind zum Preise von 0,05 *M.* bei den Verbandstationen zu beziehen. Guben, den 5. April 1881. Die Direction der Märkisch-Posener Eisenbahngesellschaft Namens der Verbandverwaltungen. (959)

Für den **Güterverkehr** mit **Dresden-Elbquai** treten die nachstehenden Sätze in Kraft:

zwischen Chrasterhof und Dresden-Elbquai
für Pilézucker . . . . . . 1,41 *M.*
zwischen Hannsdorf (Mähr. Grenzb.) und Dresden-Elbquai
für Graphit . . . . 1,48 *M.*
zwischen Mähr. Neustadt und Dresden-Elbquai
für Rohzucker . . . . . . 2,37 *M.*
„ Getreide . . . . 2,12 „

Vorstehende Sätze gelten nur bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen. Dresden, den 5. April 1881. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen. von Tschirschky. (954)

K. K. priv. Oesterreichische Staatseisenbahngesellschaft. Zu den Getreidetarifen im Verkehre zwischen den Rumänischen Stationen der Strecke Verciorova-Chitilla einerseits und der Schweiz, ferner Genf loco und transit (Frankreich) andererseits ist je ein Nachtrag I, mit Giltigkeit vom 15. April l. J., erschienen. Ferner sind Nachträge zu den Tarifen für den directen Transport von Steinkohlen und Kokes im Verkehre mit Stationen der Oberschlesischen und der Rechten Oder-Ufer-Eisenbahn, enthaltend anderweitige Frachtsätze nach Stationen der Waagthallinie der Königlich Ungarischen Staatsbahnen, wie auch ein Nachtrag XVIII zum Tarife für den Schweizerisch-Oesterreichisch-Ungarischen Güterverkehr, enthaltend Specialtarife für die directe Beförderung von Wein in Fässern von Ungarischen Stationen nach Rorschach, mit Giltigkeit vom 1. April l. J. zur Ausgabe gelangt.

Exemplare sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen und namentlich auch bei der Verkehrsdirection der Oesterreichischen Staatsbahn in Wien, Pestalozzigasse 8, zu beziehen.

IV. Specialtarife für bestimmte Transport-Artikel.

Die in den Ausnahmetarifen vom 1. Juli resp. 1. November 1880 für die **Beförderung von Steinkohlen und Kokes** in Sendungen von mindestens 50 000 kg von Stationen der Köln-Mindener, Rheinischen, Hannoverschen Staats-, Bergisch-Märkischen und Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn nach Stationen der Altona-Kieler Bahn (excl. Segeberg und Eutin), der Holsteinischen Marsch-, der Westholsteinischen Eisenbahn und der Dänischen Staatseisenbahnen bestehenden Frachtsätze ermässigen sich vom 1. d. Mts. ab um je *M.* 1,00 pro 10 000 kg. Köln, den 2. April 1881. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische). (951)

Für **Eisenbahnschienen-** und Bandagentransporte von je 10 000 kg resp. bei Zahlung der Fracht für dieses Quantum pro Wagen von Mlawa tr. nach Danzig und Neufahrwasser tritt für die Zeit vom 1. April bis 31. December d. J. ein **Ausnahmetarif** widerruflich in Kraft.

Derselbe beträgt:

a) von Mlawa tr. nach Danzig 0,50 *M.*
b) von Mlawa tr. nach Neufahrwasser 0,52 *M.*

pro 100 kg. Bromberg, den 4. April 1881. Königliche Eisenbahndirection. (962 J)

2. Eröffnungen etc.

Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft. Die am 1. Juli 1878 eingerichtete directe Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen Hamburg (Klosterthor und Dammthor), Altona, Flensburg und Kiel einerseits und Christiansand in Norwegen via Frederikshavn in Jütland andererseits, sowie die directe Beförderung von Gütern zwischen Altona und Ottensen einerseits und Christiansand andererseits wird auch in diesem Jahre wieder durch das der Stavangerschen Dampfschiffsgesellschaft gehörige Postdampfschiff „Stavanger“, ein grösseres und als vortheilhaft bekanntes Schiff, vermittelt.

Das Dampfschiff beginnt am 6. d. Mts. seine Fahrten und fährt jeden Dienstag, Donnerstag und Sonnabend Nachmittag nach Ankunft des Schnellzuges ab Hamburg von Frederikshavn nach Christiansand und jeden Sonntag, Mittwoch und Freitag, Abends 9 Uhr, von Christiansand nach Frederikshavn.

Ueber die Höhe der Passagepreise resp. Tarifsätze enthalten die vom 1. Juli 1878 ab gültigen Nachträge IV und VIII zu den Tarifen für den Deutsch-Schwedisch-Norwegischen Verkehr via Frederikshavn das Nähere, auch können Exemplare dieser Nachträge bei unserer Betriebscontrole hier unentgeltlich abgefordert werden; jedoch wird bemerkt, dass im vorigen Jahre der Eilgutfrachtsatz Altona, Ottensen-Christiansand von 910 *Ø* (808 Ore) auf 995 *Ø* (883 Ore) erhöht ist.

Die Touren des Schiffes stehen in directer Verbindung mit den Touren der zwischen Christiansand und Christiania regelmässig coursirenden Dampfschiffe und können Güter nach den Norwegischen Küstenorten:

Lillesand, Grimstad, Arendal, Boröen, Lyngör, Risör, Kragerö, Langesund, Frederiksvärn, Laurvig, Vallö, Horten, Dröbak, Christiania und Trondhjem

mit direct lautenden Frachtbriefen zur Beförderung über Christiansand angenommen werden. Die Umexpedition wird ohne Kostenberechnung daselbst übernommen. Altona, den 5. April 1881. Die Direction (953)

3. Verkehrs-Störungen etc.

Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische). Die Strecken Kirchweyhe-Hemelingen und Kirchweyhe-Sagehorn sind von morgen, den 5. d. Mts. ab wieder fahrbar. Personen, Gepäck, Eilgut, Vieh und Frachtgut aller Art nach und von Bremen und Hamburg, loco und transito, werden von jetzt ab wieder unter tarifmässiger Expedition und Instradirung via Kirchweyhe zur Beförderung gelangen.

Die nach den bezüglichen Bekanntmachungen vom 14., 17. und 21. v. Mts. getroffenen ausnahmsweisen Anordnungen sind demnach wieder aufgehoben. Köln, den 4. April 1881. Königliche Eisenbahndirection. (952)

Thüringische Eisenbahn. Die wegen Dammrutschung auf der Gotha-Leinefelder Eisenbahn zwischen den Stationen Gotha und Leinefelde eingetretene Verkehrsstörung ist wieder beseitigt und der Betrieb auf dieser Strecke am 4. d. Mts. wieder eröffnet worden. Erfurt, den 5. April 1881. Die Direction.

Kronprinz Rudolfbahn. Zufolge einer Mittheilung der Oberitalienischen Eisenbahn musste der Frachtenverkehr zwischen Praschia u. Molino del Pallone auf der Linie Bologna-Florenz wegen Abrutschung vom 5. bis 9. Januar, zwischen Cornigliano und Sestri Ponenti, Linie Genua-Ventimiglia vom 12. bis 15. und zwischen Bardonechia und Modane vom 12. bis 13. Februar wegen starken Schneefalles eingestellt werden.

Alföld-Fiumaner Eisenbahn. Zwischen Békés-Csaba und Gyula wurde der Gesammt-Güterverkehr am 29. März l. J. wieder eröffnet. Der Personen- und Gepäckverkehr wird jedoch vorläufig nur mit den Tageszügen 7 u. 8 vermittelt. Budapest, 29. März 1881. Die Betriebsdirection.

4. General-Versammlungen.

Pfälzische Eisenbahnen. Ordentliche Generalversammlung der Pfälzischen Eisenbahngesellschaften betr. Die Herren Actionäre der 3 vereinigten Pfälzischen Eisenbahnen werden in Gemässheit der §§ 40 und 45 der Gesellschaftssatzungen und der diesen Paragraphen beigedruckten Zusätze (vergl. neue Gesammtausgabe der Satzungen) zu der im Directorialgebäude in Ludwigshafen a/Rh. abzuhaltenden

Ordentlichen Generalversammlung
auf
Freitag, den 29. April 1881, Morgens
10 Uhr

ergebenst eingeladen.

Tagesordnung.

I. Geschäftsbericht der Direction pro 1880.

II. Verbescheidung der Jahresrechnungen pro 1880 gemäss § 45 Ziff. 2 der Satzungen.

III. Verfügung über den vorhandenen Reingewinn nach Massgabe der Fusionsgrundlagen.

IV. Antrag der Verwaltung:

„Die Generalversammlung wolle ihr auf Grund der im Geschäftsberichte, Abth. I Seite 20 und 21 enthaltenen Motivirung und der in der Generalversammlung selbst gegebenen weiteren Ausführung derselben die Ermächtigung ertheilen, insoweit die Umstände es gestatten, mit Genehmigung der Königl. Staatsregierung sämmtliche 4½ pCt. Prioritäts-Anlehen der drei Pfälzischen Eisenbahngesellschaften in Gemässheit des vertragsmässig bestehenden, bezw. urkundlich festgestellten Vorbehaltes zu kündigen, bezw. in 4 pCt. Prioritätsobligationen zu convertiren und zu diesem Zwecke ein neues 4 pCt. Prioritätsanlehen für jede Bahngesellschaft im Betrage des gekündigten bezw. zu convertirenden Capitals zu emittiren.“

V. Erneuerungswahl für die vier nach dem Dienstalter austretenden Mitglieder des gemeinschaftlichen Verwaltungsrathes (vergl. Geschäftsbericht Seite 17) gemäss Ziffer I der Fusionsgrundlagen und § 52 bezw. Zusatz zu § 47 der Satzungen.

Etwaige Anträge, welche andere als die in vorstehender Tagesordnung bezeichneten Gegenstände betreffen, können nur dann in der Generalversammlung zur Verhandlung kommen, wenn solche nach § 45, Ziffer 6 der Satzungen vier Wochen vorher dem unterzeichneten Vorstande mitgetheilt worden sind.

Diejenigen Herren Actionäre der drei vereinigten Bahngesellschaften, welche dieser Versammlung beiwohnen wollen, haben sich längstens bis zum 22. April l. J. auf dem Bureau der Direction zu Ludwigshafen a/Rh. über ihren Actienbesitz entweder durch Vorzeigung der Originalactien oder ein nach Nummern geordnetes, amtlich beglaubigtes Verzeichniss auszuweisen, wogegen die erforderlichen Einlasskarten abgegeben werden. Nach den Fusionsbestimmungen wird in der gemeinschaftlichen Generalversammlung jede Actie der Ludwigsbahn für zwei Actien gerechnet. Der Vorstand des Verwaltungsrathes der Pfälzischen Eisenbahnen. v. Boecking, Kgl. Hofrath und Reichsrath der Krone Bayern. (870)

(Fortsetzung d. offic. Anz. Seite 402.)

Beilage zu No. 28. Berlin, den 11. April 1881.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Die Schweizer Nationalbahn.

Von **A. Schneider**, Betriebsdirector der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn.

Am Ende des Jahres 1879 wurde ich von zwei bedeutenden Bankhäusern Deutschlands beauftragt, die Verhältnisse der Schweizer Nationalbahn zu studiren, da diese ihnen zur damaligen Zeit zum Ankauf offerirt war.

Indem ich die damals von dem betreffenden Unternehmen erhaltenen Eindrücke heute der Oeffentlichkeit hiermit zum Theil übergebe, muss ich zum Verständniss der obwaltenden Verhältnisse vorausschicken, dass in der Schweiz früher ein jeder Canton Eisenbahnconcessionen zu ertheilen berechtigt war. Jetzt ist dieses Recht, allerdings für den Nationalwohlstand der Schweiz etwas zu spät, lediglich auf die Bundesregierung übertragen worden.

Welches Vermögen wäre der Stadt Winterthur und den übrigen bei Errichtung der Nationalbahn betheiligt gewesenen Gemeinden erhalten geblieben, wenn diese weise gesetzliche Bestimmung schon früher getroffen worden wäre!

Der Ankauf der qu. Bahn durch die qu. Bankhäuser wurde damals nicht perfect und es ist dieselbe später von der Schweizerischen Nordostbahn erworben worden, welche die sog. Westsection von circa 88 km Länge in einer grösseren Ausdehnung abgebrochen hat.

Wenn ich nun auch durch Aufnahme einer energischen Concurrenz mit der Nordostbahn die Betriebsfähigkeit der Nationalbahn s. Z. nicht bezweifelte, so ist die Geschichte derselben, wie ich sie hier mittheile, doch eine so traurige, dass sie vielleicht dazu beitragen wird, den Bau von Bahnen, die nur lediglich durch Concurrenz ihr Dasein zu fristen im Stande sind, zu unterlassen.

Da mein Bericht vom 2. Januar 1880 datirt, so muss im Folgenden das von der Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft Gesagte auf den damaligen Zeitpunkt bezogen werden.

1. Geschichtliches.

Die Nationalbahn führt von Constanz am Bodensee über Etzwylen, Winterthur, 4 km an Zürich vorbei, über Baden, Lenzburg und Suhr nach Zofingen und hat die beiden Zweigbahnen Etzwylen-Singen und Suhr-Aarau.

Die Länge dieser Strecken beträgt:

Constanz-Zofingen	147 km
Etzwylen-Singen	14 „
Suhr-Aarau	4 „
Summa	165 km.

Die Hauptorte, welche die Bahn berührt und grössere Bedeutung für dieselben haben, sind:

Constanz	mit 8 000 Einwohn.	Lenzburg	mit 2 000 Einwohn.
Winterthur	„ 15 000 „	Aarau	„ 5 000 „
Baden	„ 3 000 „	Zofingen	„ 3 600 „

Anschlüsse an andere Bahnen hat die Nationalbahn:

1. in Constanz an die Grossherzoglich Badische Staatsbahn,
2. „ Singen an die Grossherzoglich Badische Staatsbahn,
3. „ Winterthur an die Schweizerische Nordostbahn,
4. „ „ „ „ Thössthalbahn,
5. „ „ „ „ Vereinigten Schweizerischen Bahnen,
6. „ Aarau „ „ Centralbahn,
7. „ Zofingen „ „ „

Ein Blick auf die Eisenbahnkarte der Schweiz genügt, uns die Gewissheit zu verschaffen, dass die Bahn zum grössten Theil eine Concurrenzbahn der Nordostbahn ist und in Wirklichkeit ist dieselbe auch erbaut, um in erster Linie diesem Zweck zu dienen, die Gründe, aus welchen die Herstellung erfolgte, sind vorwiegend politischer und nicht nationalöconomischer Natur.

Die Direction der Nordostbahn-Gesellschaft vereinigte in sich nicht allein eine bedeutende Macht durch die Beherrschung der Verkehrsverhältnisse, sondern sie übte auch einen grossen Einfluss auf alle politischen Verhältnisse schon dadurch aus, dass s. Z. die hervorragendsten politischen Grössen der Schweiz an der Leitung dieser Bahn zum Theil participirten.

Diese Macht zu brechen resp. sich eine ähnliche zu verschaffen, beschloss dann einerseits die Stadt Winterthur in Gemeinschaft mit anderen betheiligten Gemeinden und andererseits der Canton Bern, der sich in einer ähnlichen Lage der Centralbahn gegenüber befand, durch eine Eisenbahn von Constanz über Winterthur und Lyss im Anschluss an die Westschweizerischen Eisenbahnen Genf zu verbinden. Während nun die Stadt Winterthur mit ihren Genossen den Bau dieser Bahn begann und in dem jetzt bestehenden Umfange herstellte, gerieth die Bern-Jura Bahn in Concurs. Der Canton Bern hielt sich für verpflichtet, dieselbe für 10 Millionen Francs zu erwerben, was dessen Mittel derartig anspannte, dass er von der Weiterführung der Nationalbahn über Zofingen hinaus Abstand nehmen musste.

In Folge dessen haben wir hier einen Theil der projectirten grossen Constanz-Genfer Bahn vor uns. Lediglich aus diesem Umstande ist es auch nur einigermassen zu erklären, aber nicht zu verzeihen, dass die Stadt Zürich, welche mit den zusammenhängenden Gemeinden circa 70 000 Einwohner zählt und ein bedeutendes geschäftliches Leben entwickelt, nicht sofort mit in das Gebiet dieser Bahn gezogen wurde. Alle die an der Nationalbahn belegenen Ortschaften und Städte unterhalten mit Zürich einen regen Verkehr, der heute dieser Bahn nur im kleinsten Masse zu Gute kommt, da sie alle nach dort gehenden Personen und Güter theils in Winterthur, in Effretikon und in Baden an die Nordostbahn abgeben muss.

Zürich wurde jedoch auch deshalb nicht berührt, um diese Stadt, in der sich der Sitz der Nordostbahn befindet und deren Einwohner zum grössten Theil ein grosses Interesse an dem Gedeihen der Nordostbahn haben, nicht an der Wohlthat dieses den Ansichten Winterthurs zufolge grossartigen nationalen industriellen Unternehmens Theil nehmen zu lassen. Winterthur glaubte hierdurch eventuell sich zu dem Hauptorte des Cantons aufschwingen zu können. Hierdurch ist ein Verhältniss zwischen Zürich und Winterthur entstanden, welches gleichbedeutend dem Concurrenzverhältnisse der Nordostbahn mit der Nationalbahn ist.

Es ist leicht, sich ein Bild der Schärfe dieses Verhältnisses zu machen, wenn man erwägt, dass die allerdings reiche, aber nur 15 000 Einwohner zählende Stadt Winterthur allein zu dem Bau der Nationalbahn 10 Millionen Francs beigetragen hat. Dieser damals begangene Fehler, Zürich nicht mit berührt zu haben, muss durch den Bau der Linie Seebach-Zürich so viel als möglich gut gemacht werden, wenn überhaupt an einen fortgesetzten selbstständigen Betrieb der Nationalbahn gedacht werden soll.

Die Eröffnung der ersten Strecke von 74 km erfolgte im Jahre 1875, während am 5. September 1877 der letzte Theil, 90 km, die sog. Westsection, dem Betriebe übergeben wurde.

Die gesammten Ausgaben, welche nach der Schweizerischen Eisenbahnstatistik pro 1877 für die Bahn gemacht sind, betragen 30 963 750 Frcs., hieran participiren die Anlage und Ausrüstung mit 26 035 976 Frcs., die Beschaffung der Maschinen und Wagen mit 2 872 626 Frcs.

Am 16. Januar 1878, also 4 Monate 11 Tage nach der stattgefundenen Eröffnung der letzten Strecke der heute bestehenden Linie brach der Concurs über die Bahn herein, da aus dem Bau Debitoren in Höhe von über 2,5 Millionen Francs vorhanden waren, zu deren Deckung sich die Gemeinden nicht mehr entschliessen konnten.

Das gesammte hiernach für die Bahn aufgewendete Anlagecapital beläuft sich somit auf rund 33 500 000 Frcs.

Die nun bisher bestandene, von einem Rechtsanwalt geleitete Direction wurde durch einen vom Bundesgericht ernannten Massen- oder Concursverwalter ersetzt, welcher heute Director der Nordostbahngesellschaft, also der Concurrentin der Nationalbahn, ist.

Nach kurzer Zeit seiner Thätigkeit übernahm diese Massenverwaltung, d. h. den Betrieb der Bahn ein Cantonrichter aus St. Gallen, der bei meinem Dortsein in Winterthur noch fungirte.

Am 30. August 1879 ist die qu. Bahn nun öffentlich meistbietend versteigert worden, wobei die Nordostbahn und ein Comité der interessirten Gemeinden die Bieter waren. Es erhielt das Comité den Zuschlag für den Preis von 4½ Millionen Francs.

Ich glaube es sicher als einzig hinstellen zu können, dass eine Eisenbahn, deren wirkliche Herstellungskosten mehr als 33 Millionen Franken betragen haben, schon nach einer Durchschnittsbetriebszeit von circa 3 Jahren für 4½ Millionen oder für 13 pCt. des Bauwerthes verkauft worden ist.

Die Ursache dieser aussergewöhnlichen Erscheinung werden wir später unter No. 6 mit zusammenzustellen suchen.

2. Gegenwärtiger Zustand der Bahn und deren Betriebsmittel.

Der Unterbau der Bahn, die Brücken, Wege-Ueber- und Unterführungen sind in der solidesten Weise hergestellt, die Brücken sind eiserne und mehrere von ganz bedeutenden Dimensionen, die Wegeüberführungen sind zum Theil sogar in Eisen ausgeführt. Die 4 Brücken über den Rhein, die Limmat, die Reuss und die Thur, sowie die Ueberführung der Nordostbahn bei Baden sind Kunstbauten, welche zusammen mehr gekostet haben, als die Summe, welche im Verkaufstermin für die ganze Bahn geboten wurde.

Bei der wirklich splendiden Herstellung des Unterbaues muss es mich Wunder nehmen, dass zu dem Oberbau Schienen aus Eisen und diese nur in einem Gewichte von 30 kg pro laufenden Meter ausgewählt wurden.

Die Linie hat Maximalsteigungen von 12 : 1 000 (1 : 83,5), ja zwischen Baden und Datwyl sogar von 14 : 1 000 (1 : 71).

Die Locomotiven haben eine Achsenbelastung von 10,5 t, welche zur Ueberwindung der qu. Steigungen auch erforderlich ist, dieser. Belastung entspricht aber das Gewicht der Schienen nicht, wir wenden unter solchen Verhältnissen in Deutschland 35 ja 37,5 kg schweres Profil an. Ich halte also nicht, wie mehrere Herren Collegen, die Maschinen für zu schwer, sondern die Schienen für zu leicht gewählt.

In noch grösserem Masse als die Wahl dieser Schienen ist die Adoptirung fichtener nicht imprägnirter Schwellen zu verurtheilen, namentlich da der Beschaffungspreis dieser in der Schweiz auch noch kein geringer ist; es kostet nämlich heute das Stück 3 Frcs. 10 Cts., tritt hierzu das Imprägniren mit 80 Cts., so stellt sich eine solche Schwelle auf 3 Frcs. 90 Cts., oder, da jetzt der Holzwerth im Steigen begriffen ist, auf rund 4 Frcs.

Die Auswechselung der unbrauchbar gewordenen Schienen und Schwellen hat bisher in der regelmässigsten Weise stattgefunden, da dem Betriebe 24 913 lfd. m Schienen übergeben wurden, welche eigentlich noch zu Bauzwecken hätten Verwendung finden sollen.

Von diesen Schienen sind nun bislang zur Verwendung gekommen:

1. auf der Ostlinie Winterthur-Constanz 7 159 m,
2. auf der Westlinie Winterthur-Zofingen 78 m, in Summa 7 237 m.

Es sind also vom Juli 1875, der Eröffnungszeit der Ostlinie oder in 4½ Jahren, 4,83 pCt. und auf der Westseite seit ihrem zweijährigen Bestehen 0,04 pCt. der vorhandenen Schienen ausgewechselt.

Auf der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn betrug dieser Satz 3,7 pCt. in 5 Jahren, das hier adoptirte Schienenprofil wiegt 37,5 kg pro Meter.

Die jetzt, d. h. im Anfange December 1879, bei meiner Anwesenheit in der Schweiz, noch vorhanden gewesenen 17 736 lfd. m Schienen werden dem Käufer ohne nochmalige Bezahlung mit überwiesen, es repräsentiren dieselben ein Gewicht von 532 080 kg im Werthe von 175 Frcs. pro Ton loco Winterthur oder in Summa 93 114 Frcs. Diese Quantität Schienen reicht bis Ende 1882 zur Auswechselung aus, so dass bis dahin, also 3 Jahre lang, keine directen Ausgaben für diesen Titel erforderlich sind. Ich rechne hierbei, dass auf der Ostlinie bis dahin in Summa 12 und auf der Westlinie 5 pCt. ausgewechselt sein müssen.

An tannenen Schwellen liegen auf der gesammten Bahn nach Abzug von 2 750 Stück eichenen Schwellen der Ostsection zusammen 187 000 Stück, von denen 85 000 auf die Ost- und 102 000 Stück auf die Westsection entfallen.

Auf der Ostsection wurden bisher ausgewechselt: 20 633 Stück oder 24,27 pCt.

Auf der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn sind in 5 Jahren nicht ganz 3 pCt. ausgewechselt, die Schwellen bestehen dort aus Eichenholz, welche jedoch jetzt nur gegen eiserne ausgetauscht werden.

Auf der Westlinie sind in 2 Jahren 935 Stück oder 0,92 pCt. ausgewechselt.

Gegenwärtig sind auf der Ostlinie 1 300 und auf der Westlinie 1 900, also zusammen 3 200 Stück vorhanden, eine Anzahl, die nicht von Belang ist.

Von dem Massenverwalter sind jetzt 16 000 kieferne Schwellen gekauft, die im Laufe des Jahres 1880 verwendet werden müssen.

Diese Schwellen kosten incl. der vorgesehenen Imprägnirung 16 000 × 3,90 = 62 400 Frcs.

Diesen Betrag bezahlt die Massenverwaltung nicht, sondern es wird derselbe von dem Comité, welches die Bahn angekauft hat, beansprucht, es muss mithin die erwerbende resp. für das Comité eintretende Gesellschaft diese Summe sofort bezahlen.

Die Auswechselung der Schwellen wird in den nächsten 3 Jahren, also bis Ende 1882 folgende Summen erfordern.

Es müssen bis zu dem bezeichneten Zeitpunkte sämmtliche kieferne nicht imprägnirte Schwellen der Ostlinie erneuert sein, da eine solche Schwelle nicht länger als 7 Jahre in maximo liegt.

Diese Linie hat ungefähr	85 000 Stück,
von diesen sind bis Ende 1880 ausgewechselt . .	36 600 „
bleiben	48 400 Stück.

Es bleiben also für 1881 und 1882 noch 48 400 Stück zu beschaffen.

Für die Westsection werden von den 102 000 Stück vorhandenen bis zu jenem Zeitpunkte 24 pCt. oder 24 500 Stück, von denen 935 erneuert sind, erforderlich, es sind mithin in Summa nöthig:

1. für die Ostlinie . . . . (Hierbei sind die 16 000 Stück jetzt beschafften für die Ostlinie allein gerechnet.)	48 400 Stück
2. für die Westlinie	24 500 „
Summa	72 900 Stück,
hiervon ab die vorräthigen	3 200 „
ergiebt	69 700 Stück.

Die Schwelle mit 4 Frcs. calculirt, macht 69 700 × 4 = 278 800 Frcs. In diesen Betrag muss jedoch noch die Summe von 62 400 Frcs. eingerechnet werden, die, wie bereits bemerkt, für die jetzt pro 1880 beschafften Schwellen zu bezahlen ist. Wir erhalten also für die Jahre 1880, 1881 und 1882 für Schwellenerneuerung die erkleckliche Summe von 341 200 Frcs.

Eine Bahn, welche öconomisch verwaltet werden soll, muss vor allen Dingen in den Theilen, die einer öfteren Auswechselung zur Unterhaltung bedingen, auf die solideste Weise hergestellt sein und rechne ich hierzu bei dem heutigen Stande der Technik vor Allem die Beschaffung von Schienen aus Stahl und von Querschwellen aus Eisen.

Wenn bei der Nationalbahn fortgefahren wird, kieferne Schwellen gegen kieferne umzutauschen, auch wenn dieselben imprägnirt werden, so wird die Bahnunterhaltung resp. die Erneuerung fortwährend enorme Summen verschlingen.

Da nun in nicht zu rechtfertigender Weise bisher kieferne Schwellen adoptirt wurden, der Titel „Schwellenbeschaffung“ also beim Bau unverhältnissmässig gering, dahingegen der Betrieb unverhältnissmässig hoch durch den Ersatz derselben belastet worden ist, so halte ich es zum Ausgleich dieses Missverhältnisses für erforderlich, dass die die Bahn acquirirende Gesellschaft sofort 300—350 000 Frcs. zu dem Ankaufe von 50—55 000 Stück eiserner Querschwellen aussetzt und diese in den Kaufpreis der Bahn aufnimmt. Diese eisernen Schwellen, in richtiger Weise zwischen den vorhandenen hölzernen vertheilt und eingelegt, werden die Maximaldauer der letzteren auf mindestens 9 Jahre erhöhen, da die Geleisspur durch dieselben vollständig erhalten wird, während die hölzernen nur als Auflage zu dienen haben. Auf diese Weise würden die nächsten 3 Jahre von der Beschaffung von Schwellen und Schienen frei sein.

Wenn dann ferner allmälig mit der weiteren Einführung von solidem Oberbaumateriale fortgefahren wird, so kann ich mit Bestimmtheit die Versicherung aussprechen, dass die Erneuerung desselben schliesslich auf ein Minimum sinkt.

Der gegenwärtige Zustand des Geleises ist ein in jeder Beziehung vollständig befriedigender.

Die Befestigung der Schienen auf den Schwellen ist durch Verwendung von vielen Unterlegeplatten eine sehr dauerhafte.

Die Locomotiven und Wagen sind im guten Zustande, da die Unterhaltung derselben bisher ordnungsmässig ausgeführt worden ist und das vorhandene Wasser zur Bildung von Kesselsteinen nicht neigt.

Mit der Schweizerischen Locomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur ist ein mir vorliegender Vertrag abgeschlossen, wonach diese die Reparaturen der Maschinen und Wagen der Nationalbahn besorgt und auf das verwendete Material 10 pCt. und auf die Arbeitslöhne 60 pCt. Generalkosten aufschlägt, was meinen Erfahrungen gemäss sehr mässig ist und dürfte es deshalb gerathen sein, diesen Vertrag eventuell sofort auf 10—12 Jahre zu verlängern, da nur auf diese Weise die Anlage und der kostspielige Betrieb von Werkstätten vermieden werden kann.

Ein Theil der Personenwagen dürfte in der nächsten Zeit wohl einmal zu streichen sein, was, mit Sachkenntniss ausgeführt, keine erheblichen Ausgaben verursacht.

Die Anzahl des vorhandenen rollenden Materials beträgt:

	Im Ganzen		pro Bahnkilometer
Locomotiven . . .	18 Stück		$0,_{109}$ Stück
Personenwagen . .	87 „	= 174 Achsen	1,06 Achsen
Güterwagen incl. der Gepäckwagen	342 „	= 684 „	4,15 „

Der durchschnittliche Bestand an Betriebsmaterial aller Bahnen beträgt in der Schweiz pro Bahnkilometer:

Locomotiven	$0,_{203}$ Stück,
Personenwagenachsen	2,55 „
Güterwagenachsen	6,81 „

Eine Bundesgerichtliche Schätzungscommission, bestehend aus den Herren Ingenieur J. Tobler in Zürich, J. Meyer, Oberingenieur in Lausanne und J. Banier, Nationalrath in Chur, haben in ihrem Berichte im Jahre 1878 wörtlich Folgendes erklärt:

„Die jährlichen Leistungen des Fahrmaterials auf anderen Schweizerischen Bahnen betragen in runden Summen für die Locomotiven 20—40 000 km, für die Personenwagen 15—30 000 km und für die Güterwagen 8—12 000 km.

Da die Bahn durchschnittlich 1¾ Jahre im Betriebe steht, so geht aus der Vergleichung oben erwähnter Leistungen hervor, dass weit mehr Betriebsmaterial vorhanden ist, als verwendet werden kann.

Bei der in Aussicht stehenden Verminderung der Züge wird in Zukunft das Fahrmaterial noch weniger ausgenützt werden

können. Zur Ausführung eines möglichst reducirten Fahrplanes mit täglich 4 bezw. 3 Zügen in jeder Richtung sind täglich 7 bezw. 6 Locomotiven erforderlich. Mit Rücksicht auf die erforderlichen Auswechselungen bei dem Defectwerden derselben und auf eine spätere Vermehrung der Züge werden aber immerhin 12 Locomotiven beibehalten werden müssen".

Die Herren Experten sind von dem Gesichtspunkte ausgegangen, die Nationalbahn könne ihr Dasein lediglich durch Reduction der Anzahl der Züge u. s. w. fristen; ich bin anderer Ansicht und glaube, dass dieselbe selbstständig nur prosperiren kann, wenn sie einem ihrer Hauptzwecke zu dienen in der Lage ist, nämlich die Concurrenz mit der Nordostbahn auch wirklich aufzunehmen, was bislang nicht der Fall war, vielleicht von gewissen Seiten auch nicht beabsichtigt wurde. Das Bundesgericht hat sich der Ansicht der Herren Experten angeschlossen und die separate Veräusserung von

6 Locomotiven,
15 Personenwagen,
30 Güterwagen

gestattet.

Hiernach verbleiben der Bahn nur

		pro Bahnkilometer
12 Locomotiven		0,07 Stück
72 Personenwagen	= 144 Achsen	0,87 Achsen
312 Güterwagen	= 624 „	3,78 „

Es liegt auf der Hand, dass namentlich mit dem geringen Stande von 12 Locomotiven eine Bahn von 165 km, zu der 4—5 km von Seebach nach der verkehrsreichen Stadt Zürich treten sollen, nicht auskommen kann und ich halte es für eine Pflicht der Gesellschaft, diese 6 Locomotiven selbst für den Gesammtpreis von circa 100 000 Frcs. in der noch stattfindenden Versteigerung zu erwerben, da die Nachbeschaffung von Locomotiven anderenfalls nach der Eröffnung Seebach-Zürich in Aussicht genommen werden müsste.

Die Personen- und Güterwagen können vorläufig entbehrt werden, wenn dieselben jedoch billig in der Auction verkauft werden, so möchte ich auch zu deren Acquisition rathen.

Die zum Verein Deutscher Eisenbahnen gehörenden Verwaltungen besitzen im Durchschnitt pro Bahnkilometer:

Locomotiven	0,28 Stück,
Personenwagen	0,86 Achsen,
Güterwagen	11 „

Aus dieser Zusammenstellung geht deutlich hervor, dass meine Ansicht, die Locomotiven der Bahn zu erhalten, gerechtfertigt ist.

3. Mitbenutzung fremder Bahnstrecken und Bahnhöfe.

Die Nationalbahn benutzt folgende ihr nicht gehörende Bahnstrecken und Bahnhöfe:

Zufahrt und Bahnhof Singen, der Badischen Staatsbahn gehörig;

Zufahrt und Bahnhof Constanz, der Badischen Staatsbahn angehörig;

Zufahrt und Bahnhof Winterthur, die Bahnhöfe Kempfthal, Effretikon, Otelfingen, Wührenlos, Wettingen, Lenzburg, Zofingen, Zufahrt und Bahnhof Aarau, der Nordostbahn gehörig.

Diese Mitbenutzung hängt nicht von dem Ermessen der Nordostbahn ab, sondern es ist dieselbe durch den Art. 30 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen auf dem Gebiete der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 23. December 1872, welcher folgendermassen lautet, gewährleistet:

„Jede Eisenbahnverwaltung ist verpflichtet, den technischen und Betriebsanschluss anderer Schweizerischer Eisenbahnunternehmungen an die ihrige ohne Zuschlagstaxe oder Reexpeditionsgebühr und ohne Erschwerung des durchgehenden Verkehres in schicklicher Weise zu gestatten. Soweit dabei die Mitbenutzung bestehender Bahnhofsanlagen und Bahnstrecken bis zur Einmündungsstation erforderlich wird, ist dafür angemessene Entschädigung zu leisten, welche in Ermangelung einer Verständigung unter den Betheiligten vom Bundesgericht bestimmt wird".

Die Mitbenutzung der Bahnhöfe Constanz und Singen ist durch einen Staatsvertrag zwischen dem Grossherzogthum Baden und der Schweiz geregelt.

4. Gegenwärtiger Betrieb der Nationalbahn.

Wenn ich den gegenwärtigen Betrieb der Nationalbahn kurz mit in den Kreis meiner Betrachtungen ziehe, so geschieht dieses, weil ich erfahren habe, dass die Art, in welcher derselbe bei einer Eisenbahn gehandhabt wird, von ganz bedeutendem Einfluss auf die Einnahmen ist, und namentlich ist dieses der Fall bei einer Bahn, die den grössten Theil dieser Einnahmen durch die Concurrenz mit einer anderen Verwaltung erkämpfen muss.

In den mir bekannt gewordenen Beurtheilungen der Nationalbahn ist gar kein oder doch zu wenig Gewicht von den betreffenden Fachmännern hierauf gelegt worden.

Wie zuvor bereits bemerkt wurde, übernahm nach dem Rücktritte der ersten Betriebsleitung und bald nach der stattgefundenen Eröffnung der Westsection bei der am 16. Januar 1878 erfolgten Concurserklärung eine vom Bundesgerichte eingesetzte Concursverwaltung die Leitung der Bahn. Noch nie oder doch wohl selten hat sich ein in Concurs gerathenes Geschäft unter der Direction eines Concursverwalters gedeihlich entwickelt, am wenigsten konnte dies wohl bei der Nationalbahn geschehen, da die Rücksichten, die ein öffentlicher Richter als Betriebsdirector zu nehmen hat, es sehr schwer machen müssen, die Concurrenz mit der Nordostbahn in vollem Masse aufzunehmen. Es sind mir Fälle bekannt geworden, in welchen Züricher Geschäftshäuser Güter in bedeutenden Mengen über Singen-Effretikon, also über die Nationalbahn, statt über Schaffhausen nach Zürich dirigiren wollten, die desfallsigen Verhandlungen haben aber zu Ungunsten der ersteren abgeschlossen.

Obgleich die Bundesgerichtlichen Experten eine Ausscheidung, d. h. den separaten Verkauf von rollendem Materiale, befürwortet hatten, durfte die Direction der Nationalbahn hierzu die Hand niemals bieten, da man, wie bereits bemerkt wurde, die Einnahmen nur dann bedeutend erhöhen kann, wenn die Concurrenz mit der Nordostbahn auf allen möglichen Punkten energisch aufgenommen wird und hierzu ist die Bahn nur dann in der Lage, wenn die Anzahl von Zügen befördert wird, die den Verhältnissen Rechnung trägt.

Eine jede die Verhältnisse nicht genauer kennende Gesellschaft muss eigentlich vor dem Ankaufe der qu. Bahn zurückschrecken in dem Augenblicke, als sie Kenntniss des geringen Standes von rollendem Materiale erhält, welches der Bahn nur zugetheilt werden soll.

Die Betriebsausgaben haben in den ersten 6 Monaten des Jahres 1879 493 185 Frcs. betragen, werden also für das ganze Jahr die Summe von 986 370 Frcs. erreichen. Für das Jahr 1880 beträgt der Voranschlag der Betriebsausgaben 984 000 Frcs.

5. Bau der Bahn von Seebach, Station der Nationalbahn, nach Zürich.

Der von dem jetzigen Director der Gotthardbahn, Herrn Dietler, geprüfte Voranschlag ergiebt folgende Posten:

1. Expropriation und Schätzung	733 600	Frcs.
2. Erdarbeiten	239 149	„
3. Strassen und Wegebauten	31 935	„
4. Brücken und Durchlässe	117 120	„
5. Fluss- und Uferbauten	9 130	„
6. Kies	34 205	„
7. Oberbau	213 203	„
8. Hochbau	269 532	„
9. Retiraden und Signale	21 310	„
10. Stütz- und Futtermauern	62 500	„
Summa	1 731 684	Frcs.

Für diese Summe von 1 731 684 Frcs. wird die Bahn nach Prüfung der einzelnen Positionen, sowie nach Besichtigung der localen Verhältnisse und nach dem wir vorliegenden Gutachten des Herrn Dietler, bis zum Hirschengraben in Zürich auszuführen sein.

Der Quadratmeter des am Hirschengraben zu erwerbenden Terrains ist hierbei mit 110 Frcs. angenommen, während nach den mir in Zürich gemachten Mittheilungen der Werthverhältnisse des Grund und Bodens daselbst man mit 60 Frcs. wahrscheinlich das Terrain dort erhält. Um jedoch gegen jede Ueberschreitung des Voranschlages vollständige Sicherheit zu haben, so ist die vorgesehene Summe von 1 731 684 Frcs. auf 2 120 000 Frcs. erhöht worden.

Die erforderlichen Erdarbeiten erheischen eine Bodenbewegung von 100 000 cbm.

An Kunstbauten sind bis Unterstrass auszuführen: eine Unterführung, eine Ueberführung, ein gewölbter Durchlass von 2,5 m lichter Weite und ein Durchlass für den Waltensbach. Von Unterstrass bis zum Hirschengraben ist eine grosse Strassenunterführung herzustellen.

Die Ausführung des Baues dieser ca. 5 km langen Bahn ist für die Erhaltung der Selbstständigkeit der Nationalbahn eine conditio sine qua non. Mit der Einbeziehung Zürichs in ein directes Verkehrsverhältniss zu den an der qu. Linie liegenden Städten und Ortschaften muss für die jetzt darnieder liegende Bahn eine neue Aera beginnen.

Die Concession dieser Bahn, die am 31. December 1879 abgelaufen war, ist nach einer mir soeben zugegangenen Nachricht auf 6 Monate verlängert worden.

6. Gegenwärtige und wahrscheinliche zukünftige Einnahmen der Bahn nach Fertigstellung der Linie Seebach-Zürich.

Die gesammten Einnahmen der Nationalbahn haben während ihres Betriebes circa 1 100 000 Frcs. pro Jahr betragen, und wie hätten dieselben bei den zuvor geschilderten Betriebsverhältnissen auch bessere sein können? Es muss uns Wunder nehmen, dass selbst dieser Betrag noch erreicht worden ist.

Man muss sich an Ort und Stelle einen Begriff verschaffen von der Discreditirung, in der die Nationalbahn sich befindet, um meiner Ansicht beizutreten.

Wie bereits mitgetheilt, gerieth die qu. Bahn am 16. Januar 1878 in Concurs. Bei dieser Gelegenheit verlor die Grossherzoglich Badische Staatseisenbahn Frachten in der Höhe von 80 000 ℳ, welche die Nationalbahn in Folge des directen Verkehres für die Badische Bahn vereinnahmt hatte, und die als Activen der Nationalbahn aufgenommen worden sind, während die Badische Bahn als Creditor angesehen wurde und natürlich Nichts erhielt. Dass nach einem solchen Vorfalle die Beziehungen der Nationalbahn zu den fremden sowohl Schweizerischen als auch ausländischen Verwaltungen nicht die besten sind, leuchtet wohl ein.

Verkehre lassen sich aber nur von anderen Bahnen heranziehen, wenn man mit denselben auf gutem Fusse steht und Vertrauen daselbst geniesst und es ist die heiligste Pflicht der die Bahn etwa erwerbenden Gesellschaft, alle diese Verbindungen aufzusuchen und herzustellen.

Ein Blick auf den heutigen Fahrplan zeigt uns, dass derselbe in mancher Beziehung den Interessen der Nationalbahn nicht besonders entspricht, es liegt dieses zum Theil in der Lage der Bahn, zum Theil jedoch auch in Anforderungen, die hart erscheinen. Es müssen die Anschlüsse in Constanz und Singen selbstverständlich berücksichtigt werden und ausserdem verlangt die Behörde, in Wettingen den Anschluss an die Nordostbahnzüge nach Zürich zu vermitteln, so dass u. A der Zug No. 3 von Winterthur in der Richtung nach Zofingen abfahren muss, ohne die correspondirenden Züge von St. Gallen, Romanshorn und Schaffhausen, die sämmtlich 5 Minuten später in Winterthur einlaufen, dort abzuwarten. Nun ist es für die Nationalbahn aber wichtiger, die Passagiere in Winterthur für Baden, Lenzburg, Zofingen und Aarau aufzunehmen, als im Interesse der Nordostbahn die von einigen Dörfern nach Zürich gehenden Personen bis Wettingen zu fahren. Alle diese der Nationalbahn gegenwärtig ungünstigen Verhältnisse, die ich später kurz noch einmal recapituliren werde, haben es verursacht, dass man namentlich in der Stadt Zürich sich sehr häufig über die Nationalbahn in der abfallendsten Weise äussert.

Hierdurch kommt es aber auch zu leicht, dass die Zukunft der Nationalbahn fast überall in düsterem Bilde gemalt wird.

Ich bin zu einer anderen Ueberzeugung gekommen und zwar gestützt auf folgende Verhältnisse:

Wenn der Anschluss nach Zürich vollendet ist, so muss eine tüchtige energische Leitung die Concurrenz mit der Nordostbahn auf das Energischste für folgende Strecken aufnehmen:

Nordostbahn:		Nationalbahn:	
Schaffhausen-Zürich	56 km	Singen-Zürich	73 km
Romanshorn-Zürich	82 „	Constanz-Zürich	90 „
Winterthur-Zürich	26 „	Winterthur-Zürich	28 „
Aarau-Zürich	48 „	Aarau-Zürich	53 „

Die grössere Entfernung Singen-Zürich als Schaffhausen-Zürich beeinträchtigt die Concurrenzfähigkeit dieser Strecke gar nicht, indem der Weg, welchen die Güter im Grossherzogthum Baden bei der Uebergabe in Singen zurückzulegen haben, ein geringerer ist, als bei der Uebergabe in Schaffhausen.

Ausser diesen nur auf Zürich basirten Concurrenzen muss die Nationalbahn auch auf folgenden Strecken mit der Nordostbahn wetteifern:

Aarau-Singen über die Nordostbahn (Zürich-Schaffhausen)	119 km
„ über die Nationalbahn	117 „
Aarau-Winterthur, Nordostbahn	70 „
„ „ Nationalbahn	72 „
Aarau-Constanz über die Nordostbahn	145 „
„ „ „ „ Nationalbahn	134 „
Aarau-Romanshorn, Nordostbahn	126 „
„ „ Nationalbahn	152 „
Aarau-Luzern, Nordostbahn	69 „
„ „ Nationalbahn	68 „
Aarau-Langnau über Olten-Bern	120 „
„ „ Nationalbahn (Suhr-Zofingen)	120 „

Die Fähigkeit der Concurrenzaufnahme gegen die Nordostbahn geht aus dieser Zusammenstellung zur Evidenz hervor und wird diese auch von den Fachmännern der Schweiz zugegeben.

Es erübrigt nun festzustellen, ob die Einnahmen der Concurrenzstationen der Nordostbahn eine derartige Höhe erreichen, dass es sich lohnt, an denselben participiren zu wollen.

Es würde mir die Erfüllung dieses Theiles meiner Aufgaben bedeutend erleichtert worden sein, wenn die Nordostbahn in ihren Geschäftsberichten den Verkehr der einzelnen Stationen unter einander notirt haben würde, das ist jedoch leider nicht der Fall und ich musste deshalb auf einem anderen Wege Klarheit hier hinein zu bringen suchen. Die Berichte der Nordostbahn bringen eine Tabelle über die Frequenz und Einnahmen nach den Stationen und ist in dieser Zusammenstellung der Verkehr nach und von den Vereinigten Schweizer Bahnen über Wallisellen und Zürich-Zug-Luzern, sowie der von der Nordostbahn betriebenen Bötzbergbahn (Basel-Brugg) nicht enthalten.

Es resultirt somit, dass die uns vorgeführten Einnahmen aus dem Reviere herrühren, in dem die Nationalbahn Schritt für Schritt mit der Nordostbahn rivalisirt. Wir finden nun dort folgende Angaben:

Einnahmen in runden Zahlen:

Im Jahre:	1876	1877	1878
Romanshorn	1 291 200	1 917 000	2 280 000
Constanz	211 200	182 200	176 600
Winterthur	911 300	838 400	696 000
Schaffhausen	602 700	566 000	513 300
Zürich	3 118 300	2 876 200	2 788 200
Baden	272 000	228 900	189 500
Aarau	302 700	234 200	291 700
Sa.	6 709 400	6 842 900	6 935 300

oder pro Jahr im Durchschnitt 6 829 200 Frcs. oder mit anderen Worten:

Die Nordostbahn erzielt auf diesen Stationen die Hälfte sämmtlicher Einnahmen des gesammten Netzes.

Ich setze voraus, dass mit der Thössthalbahn, mit den Vereinigten Schweizer Bahnen, mit der Centralbahn, mit den Badischen, Württembergischen und Bayerischen Staatsbahnen günstige Tarife vereinbart werden, eine Dampferverbindung zwischen Lindau und Constanz etablirt resp. in der ersten Zeit subventionirt wird, Agenten auf allen grösseren Geschäftspunkten der Schweiz und des Auslandes an der Leitung des Verkehrs über die Nationalbahn interessirt werden und glaube ich dann nicht zu weit zu gehen, wenn ich die Ueberzeugung ausspreche, dass von diesen Einnahmen die Nationalbahn 10—20 pCt. oder im Durchschnitt 15 pCt. sich erringen kann, d. h. 900 000 Frcs.

Ich veranschlage deshalb für die Zukunft die Einnahmen der Nationalbahn in Summa auf rund 2 Millionen Francs.

Folgende Notizen mögen hierbei noch zur Erläuterung dienen:

Die Einnahmen der Station Romanshorn, welche im Jahre 1878 mehr als 2 Millionen Franken betrugen, resultiren aus dem Verkehre mit der Königlich Bayerischen Staatsbahnstation Lindau. Romanshorn selbst hat einen Localverkehr, der sehr unbedeutend ist.

An diesen 2 Millionen Franken muss die Nationalbahn participiren, wenn in Oesterreich-Ungarn und Bayern Häuser für die Leitung des Verkehrs über Constanz interessirt werden.

Da nun ein grosser Theil der von Lindau kommenden Transportmengen dem Durchgangsverkehre der Schweiz angehört, so hat die Nationalbahn ein grosses Interesse daran, denselben mit über Constanz-Aarau zu leiten.

Viel günstiger als für Constanz liegt die Concurrenz für Singen, Schaffhausen gegenüber.

Schon heute passiren Singen 4 800 Doppelladungen oder 48 000 Tons Kohlen, von denen 1 200 Ladungen allein nach Zürich gehen, obgleich die Nationalbahn heute noch keine Verbindung mit dieser Stadt hat.

2 000 Ladungen Holz gehen heute aus dem Schwarzwalde über Schaffhausen nach Zürich, während der natürliche Weg diese über Singen weist. Der früher gedachten nicht unbedeutenden Mengen Güter Züricher Geschäftshäuser, die statt über Singen in die Schweiz bei Schaffhausen eintraten, will ich nochmals erwähnen.

Die Transporte, welche nun die Nationalbahn in Singen gegenwärtig für Zürich übernimmt, führt dieselbe bis Effretikon d. i. 55 km, von wo die Nordostbahn den Transport nach Zürich, 17 km weit, übernimmt. Der gesammte Frachtsatz für Kohlen beträgt nun von Singen bis Zürich pro 10 000 kg 32 Frcs., von denen die Nordostbahn für die durchfahrenen 17 km 17 Frcs. erhält, während die Nationalbahn für 55 km Transportweite nur 15 Frcs. bekommt. Diese Missverhältnisse hören nach einer Verbindung der Nationalbahn mit Zürich auf. Ich rechne nach Vollendung dieser Verbindung für die Strecke Singen-Zürich eine Mehreinnahme im Güterverkehre von circa 350 000 Frcs.

Was nun den Verkehr zwischen Winterthur und Zürich anbelangt, so ist derselbe leicht daraus zu ermessen, dass von Winterthur nach Zürich 11 Personenzüge und von Zürich nach Winterthur ebenfalls 11 Personenzüge täglich verkehren, von denen in ersterer Richtung 3 und in letzterer 5 reine Localzüge sind.

Bei den Sympathien, die die Nationalbahn in Winterthur und Umgebung geniesst, rechne ich darauf, den Verkehr zwischen diesen beiden Städten gleichmässig zu vertheilen, was der Nationalbahn 3—400 000 Frcs. bringen muss.

Nach Herstellung der projectirten Einführung der Nationalbahn in Zürich hinein ist dieselbe vermöge der Lage ihres Bahnhofes daselbst am Hirschengraben berechtigt, auch dort der Nordostbahn den Verkehr streitig zu machen.

Mehrere mir vorliegende Gutachten nehmen die Mehreinnahmen der Nationalbahn nach Vollendung von Seebach-Zürich auf circa 5—600 000 Frcs. an. Diese Schätzungen sind meiner Ansicht nach zu niedrig gehalten.

Als Endergebniss dieser meiner Betrachtungen glaube ich nochmals die Zuversicht aussprechen zu können, dass es der Nationalbahn nach dem Ausbau von Seebach-Zürich nicht schwer

fallen wird, ihre Einnahmen auf 2 Millionen Franken pro Jahr zu erhöhen.

Von den Transporten, die der Nationalbahn zufliessen können, wenn die Vorarlbergbahn nach Brudenz vollendet und eine Verbindungsbahn zwischen Wallisellen und Seebach hergestellt sein wird, will ich, als in zu weite Ferne gerückt, nicht reden. Ehe ich diese Abtheilung verlasse, muss ich noch einen wichtigen Punkt berühren.

Unwillkürlich drängte sich mir die Frage auf: Ja, kann die Nationalbahn der Nordostbahn auch wirklich fühlbar Concurrenz machen? Wird die letztere nicht durch starke Herabsetzung ihrer Tarifsätze einen jeden Ueberschuss unmöglich machen? Wird die Nationalbahn mit einem Worte bei dieser Concurrenz nicht unterdrückt werden?

Hierauf antwortet uns die Bilanz der Nordostbahngesellschaft vom 31. December 1878, in dieser figuriren als Creditoren:

A. Actiencapital	50 000 000 Frcs.
B. Obligationen	79 100 000 „
C. Subventionsdarlehen	14 086 246 „
D. Vorschüsse des Comptoir d'Escompte de Paris	20 000 000 „
E. Consortium für käufliche Uebernahme von Nordostbahnobligationen	12 990 000 „
F. Anleihen auf kürzere Dauer	60 000 „
Summa	176 236 246 Frcs.

Privilegirte Schulden hat somit die Nordostbahn 126 236 000 Franken oder bei 392 km Bahnlänge pro Kilometer $\frac{126\,236\,000}{392}$ = 322 030 Frcs.

Die Seite 15 desselben Berichts theilt uns ferner mit, dass diese privilegirten Schulden mit Hilfe der Schweizerischen Eisenbahnbank auf 160 000 000 Frcs. erhöht werden sollen, oder pro Kilometer Bahnlänge auf ppt. 400 000 Frcs.

Hieraus geht hervor, dass die Nordostbahn gerade nicht in der Lage ist, ihre Tarife herabsetzen zu können.

Auch die Nationalbahn würde niemals prosperiren können, wenn dieselbe in irgend einer Form die wirklich aufgewendeten Herstellungskosten verzinsen sollte. Der Fehler, der durch die Anlage qu. Bahn begangen wurde, ist gesühnt durch den Verlust von circa 29 Millionen Franken, welchen die betreffenden Gemeinden u. s. w. durch den Verkauf der Bahn in der Auction am 30. August 1879 erlitten haben.

Es ist vielleicht hier der Ort zu bemerken, dass bei einer Ausgabe von circa 7 Millionen Franken Obligationen für die Nationalbahn nach Vollendung des Anschlusses an Zürich der Bahnkilometer nur mit $\frac{7\,000\,000}{169}$ = 41 400 Frcs. belastet ist.

7. Zukünftige Betriebsausgaben.

Die gegenwärtige Verwaltung hat die Betriebsausgaben schon so tief gedrückt, dass ich eine grössere Reduction deshalb für die Zukunft nicht annehmen kann und zwar um so weniger, als in den gesammten Ausgaben von 984 000 Frcs. sich 256 000 Frcs. für Pacht und Miethe fremder Bahnhöfe und Bahnstrecken befinden, auf welche Summe die Betriebsleitung nicht den geringsten Einfluss ausübt.

Die einzige Oeconomie, die noch gemacht werden kann, besteht in der Einziehung von 50 Bahnwärtern, wodurch 55 000 Frcs. erspart werden.

Die Bahn behält dann noch 25 Bahn- und 16 Barrièrenwärter. Diese Reduction kann jedoch erst dann durchgeführt werden, wenn der Hohe Bundesrath der Schweiz eine Bahnordnung für Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung annimmt, wie eine solche sich in Deutschland bereits sehr gut bewährt hat.

Die Maximalgeschwindigkeit, mit welcher diese Bahnordnung den Verkehr der Züge gestattet, beträgt 30 km pro Stunde, eine Geschwindigkeit, die für die Verhältnisse der Nationalbahn vollständig genügt.

Dieser geringen Minderausgabe wird aber manche Mehrausgabe gegenüberstehen, die im Interesse der Hebung des Verkehrs gemacht werden muss.

Ich rechne somit die Ausgaben pro Jahr vor Fertigstellung der Linie Seebach-Zürich auf 1 000 000, ja auf 1 100 000 Franken.

Die Vorschläge des Herrn Ingenieurs Pollascek zu einem öconomischen Betriebe der Nationalbahn basiren darauf, dieselbe zu einer vollständigen Localbahn zu degradiren, aber hiermit auf eine jede Concurrenz mit der Nordostbahn zu verzichten.

Man kann hierdurch wohl 100 000 Frcs. ersparen, verzichtet aber auf eine jede Vermehrung der Einnahmen.

Ich vertrete einen anderen Standpunkt, ich möchte im allerseitigen Interesse vor allen Dingen die Einnahmen auf ein Maximum zu bringen suchen und zwar in den ersten Jahren durch einen Kampf mit der Nordostbahn à outrance, um dann mit derselben nach errungenen Erfolgen Frieden zu schliessen und die vorhandenen Transportmengen in einem gewissen, durch die Leistungsfähigkeit der Nationalbahn bedingten Verhältnisse auf den Concurrenzstrecken zu theilen.

Ich nehme deshalb an, die Ausgaben betragen nach der Eröffnung Seebach-Zürich 1 200 000 Frcs., so stehen denselben 2 000 000 Frcs. Einnahmen gegenüber. Von den erübrigten 800 000 Frcs. sollen 200 000 Frcs. zu einem Erneuerungs-, Pensionsfonds u. s. w. vorab genommen werden, so bleiben zur Verzinsung, Amortisation der Obligationen und Stammprioritätsactien 600 000 Frcs. übrig.

Ich bin mit vielem Misstrauen gegen das Unternehmen nach der Schweiz gegangen, da ich mir nicht erklären konnte, wie ein Werk, dessen Werth 33 Millionen repräsentirt, für 4½ Millionen verkauft werden kann, ich habe aber ein lebensfähiges Unternehmen gefunden, welches durch alle möglichen zusammentreffenden Umstände bisher niedergetreten worden ist.

Auf die Gefahr hin zu wiederholen, muss ich diese Punkte nochmals kurz recapituliren:

1. Der grossartig angelegte Plan der Bahn Constanz-Genf konnte nicht durchgeführt werden, weil der Canton Bern aus finanziellen Rücksichten zurücktrat.
2. Während des Baues der Westsection Mangel an Mitteln zu demselben, daher öftere Bauunterbrechungen, die das Unternehmen schon in den Augen des Publikums discreditirten.
3. Nichtanschluss an Zürich.
4. Nach Vollendung der Westsection Ausbruch des Concurses, Einsetzung von Massenverwaltern.
5. Deprimirung aller an der Nationalbahn belegenen Städte und Gemeinden, die enormes Geld an derselben verloren haben.
6. Das Interesse der Einwohner der Stadt Zürich, welches diese an der Nordostbahn haben.

Alle diese Momente zusammengefasst, genügen vollkommen, um es zu erklären, dass sich die Bahn in einer äusserst gedrückten Lage befindet, aus der Viele keinen Ausweg sehen; ich sehe und finde denselben aber in der von mir angedeuteten Weise.

8. Vollendung noch unfertiger Arbeiten.

Unter den vorherrschenden Verhältnissen nimmt es mich nicht Wunder, dass manche Arbeiten noch unfertig sind, also der Vollendung entgegengeführt werden müssen.

Der schon angezogene Expertenbericht über den Verkaufswerth der Schweizerischen Nationalbahn, erstattet von der Bundesgerichtlichen Schätzungscommission, enthält auf den Seiten 26 und 27 eine Kostenberechnung der noch vorzunehmenden Nacharbeiten und Reconstructionen, welche in der Gesammtsumme mit 61 250 Frcs. abschliesst. Auch diese Summe müsste auf den Kaufpreis genommen werden. Der Verkehr zwischen Zürich und Winterthur ist so bedeutend, dass derselbe meiner Ansicht nach die Einrichtung eines förmlichen Omnibusdienstes zwischen diesen Städten erfordert und auch lohnt; zu demselben sind 6 Rowan'sche oder Weissenborn'sche Dampfwagen erforderlich, die circa 200 000 Frcs. kosten mögen.

9. Erforderliche Mittel zum eventuellen Ankauf der Bahn.

1.	4 500 000	Frcs.	am 30. August geboten.
2.	2 100 000	„	Ausbau Seebach-Zürich.
3.	300 000	„	Beschaffung eiserner Querschwellen.
4.	60 000	„	für die vom Massenverwalter angekauften fichtenen Schwellen.
5.	100 000	„	für die 6 reservirten Locomotiven.
6.	200 000	„	für 6 Rowan'sche oder Weissenborn'sche Dampfwagen.
7.	61 000	„	Vollendungsarbeiten.
	7 321 000	Frcs.	oder rund 7 500 000 Frcs.

10. Schluss.

Beim Schluss dieses Berichtes geht mir die No. 602 der „Neuen Züricher Zeitung" vom Dienstag den 23. December v. J. zu, in welcher unter „Schweizerische Bundesversammlung" u. A. Folgendes berichtet wird:

Da es noch nicht bekannt, ob die Nationalbahn dem intercantonalen Comité zugeschlagen wird oder eine neue Steigerung abgehalten werden muss und die Uebernahme derselben voraussichtlich nur dann stattfinden kann, wenn durch eine Abänderung der Concession gewisse Erleichterungen im Betriebe der Westsection zugestanden werden, so wird, um eine Einstellung des Betriebes zu vermeiden, auf die ursprüngliche Anregung des Bundesgerichts hin und nach angehörtem Berichte Kappelers, der Bundesrath ermächtigt, auf ein vor der nächsten Session der gesetzgebenden Räthe eingehendes Gesuch „um Uebertragung der Concessionen der Schweizerischen Nationalbahn an einen neuen Erwerber und eventuell auch um Abänderung derselben im Sinne einer Verminderung der den Betrieb betreffenden Verpflichtungen, einzutreten und nach Anhörung der betheiligten Cantone sowohl die Uebertragung der Concessionen als deren Abänderung zu bewilligen".

Hieraus geht hervor, dass alle Aenderungen der Concessionen, die Ersparnisse in den Ausgaben herbeiführen, ohne die Sicherheit des Betriebes zu gefährden, jetzt sehr leicht zu erlangen sind.

Die grossen Eisenbahngesellschaften der Schweiz haben eine sogen. Betriebsfusion unter einander abgeschlossen, um Erleichterungen in den Relationen herbeizuführen. Der Bundesrath hat diese Fusion genehmigt, aber der Nationalbahn ausdrücklich den Beitritt zu derselben offen gehalten. Es steht also der gesunden Entwickelung der Bahn kein Hinderniss entgegen, da sie von der obersten Bundesbehörde mindestens paritätisch mit den übrigen behandelt wird.

Blankenburg am Harz, den 2. Januar 1880.

Fortsetzung der offiziellen Anzeigen von Seite 396.

General-Versammlungen (Forts.).

Auf Grund der §§ 26 und 27 unseres Statuts berufen wir auf

Dienstag, den 10. Mai d. J., Morgens 10 Uhr

in das Directionsgebäude unserer Gesellschaft zu Braunschweig die

11. ordentliche Generalversammlung,

zu welcher sich die Herren Actionäre in Gemässheit des § 32 genannten Statuts bis zum 7. Mai c. bei unserer Hauptcasse legitimiren wollen.

Tagesordnung.

1. Berathung und Beschlussnahme über die im § 27 des Statuts No. 1/3 bezeichneten Gegenstände.
2. Wahl für die statutenmässig ausscheidenden 6 Mitglieder des Aufsichtsraths (§ 27 No. 4 in Verbindung mit § 45).
3. Berathung und Beschlussnahme wegen des eventuellen Baues der Verbindungsbahn mit der Berlin-Lehrter Bahn.

Braunschweig, den 1. April 1881. Der Aufsichtsrath der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft. (924)

5. Auszahlungen.

Breslau-Warschauer Eisenbahn. Die am 1. April cr. fälligen halbjährlichen Zinsen unserer Prioritäts-Obligationen können gegen Einlieferung des Coupons No. 13 à ℳ 7,50 bei nachstehenden Zahlstellen:

1. bei unserer Hauptkasse hierselbst,
2. in Breslau bei der Breslauer Discontobank Friedenthal & Co.,
3. in Berlin bei den Herren Gebrüder Guttentag und bei den Herren Born & Busse

erhoben werden.

Die einzulösenden Coupons sind nach der Nummernfolge zu verzeichnen und ist ein Duplicat des Verzeichnisses beizulegen, welches bis zur Auswechselung der Coupons als Quittung dient.

Schriftwechsel und Geldsendungen finden in der Regel nicht statt. Poln. Wartenberg, d. 24. März 1881. Direction. (831)

6. Submissionen.

Holländische Eisenbahn. Die Lieferung von:

700 t eisernen Querschwellen mit
7 t Klemmplatten,
Bedingungsheft No. 214,

soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die Bedingungshefte sind gegen portofreie Einreichung von Ein Gulden pro Stück vom Bureau des Herrn Ober-Ingenieurs hierselbst zu beziehen.

Offerten sind bis spätestens den 19. April 1881, 12 Uhr Mittags an den genannten Herrn Ober-Ingenieur einzureichen.

Dieselben sollen am selben Tage im Local „het Vosje" Rokin 31 in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten Nachmittags 1½ Uhr eröffnet werden. Der Betriebsdirector. Amsterdam, April 1881.

Königliche Eisenbahndirection Frankfurt a. M. Die auf dem Hofe der Hauptwerkstätte Eschwege lagernden alten Baugeräthe, als:

55 Stück schmiede-gusseiserne Tunnelrahmen, eiserne Lehrbögen und Auswechselrahmen mit Zubehör im Gewichte von ca. 350 000 kg Schmiede- und 92 000 kg Gusseisen, 2 Bohrgestänge, 12 Baupumpen, 15 kleine Drehscheiben, 4 Kabelwinden, 1 demontirte Fördermaschine mit Pumpe, 2 Ventilatoren und sonstige diverse Baugeräthe, sollen im Wege der Licitation verkauft werden und ist hierzu Termin auf

den 20. April, Morgens 10 Uhr

im Verwaltungsgebäude hiesiger Werkstätte festgesetzt, bis zu welchem bezügliche Offerten mit der Aufschrift: „Submission auf alte Baugeräthe" an den Unterzeichneten einzureichen sind. Verkaufsbedingungen mit Verzeichniss der zum Verkauf kommenden Gegenstände sind gegen Erstattung der Copialien von mir zu beziehen und können auch in meinem Bureau eingesehen werden. Eschwege, den 1. April 1881. Der Königliche Maschinenmeister: Klemann. [H6780] 939 H&V

Submission auf Förderwagen, Drehscheiben und Zubehör. Die Anfertigung und Anlieferung von 45 Stück eisernen Förderwagen, 10 Stück Drehscheiben und diversen Blechplatten mit angenieteten Geleisen und Einlaufhörnern für den Bau des Brandleite-Tunnels der Eisenbahnbaustrecke Erfurt-Ritschenhausen soll vergeben werden.

Die Bedingungen und Zeichnung liegen in dem Generalbureau (Fürstenstrasse 1 bis 10 Magdeburg) aus, können auch gegen Einsendung von 1,50 ℳ von demselben bezogen werden.

Offerten sind mit der Aufschrift: „Submission auf Förderwagen" bis zum 13. April cr., Vormittags 10 Uhr an uns einzureichen und werden in Gegenwart der erschienenen Submittenten eröffnet werden. Magdeburg, den 29. März 1881. Königliche Eisenbahn-Direction. (943)

Privat-Anzeigen.

Einnahmen der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im Monat Februar 1881.

Benennung der Eisenbahnen	Durchschn. Betriebsl. im Monat Februar 1881	Im Monat Februar 1881 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monat Februar 1881: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1880: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. pro Kilom. in Procent	Die Einnahme betrug vom 1. Januar bis Ende Februar 1881: im Ganzen	pro Kilom.	1880: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. pro Kilom. in Procent
	Kilom.	Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Gulden		Gulden		
…insame Oesterreichisch-…arische Eisenbahnen.															
…Ungar.-Galiz. Eisenbahn	267	12 188	9 075	9 434	38 267	47 701	179	80 250	301	— 40·5	91 315	342	145 263	544	— 37·1
…u-Oderberger Eisenb. …usive Eperies-Orló)	427	35 777	95 900	27 426	269 232	296 658	695	266 421	624	+ 11·4	588 324	1 378	517 610	1 212	+ 13·7
…r. Staatsbahn-Gesellsch.	2 011	221 645	427 346	364 522	2 080 867	2 445 389	1 216	2 201 913	1 095	+ 11·1	4 983 930	2 478	4 514 836	2 245	+ 10·4
…n-Gesellschaft	2 190	332 895	327 401	427 794	1 856 190	2 283 984	1 043	2 222 535	992	+ 5·1	2 707 347	2 149	4 517 552	2 017	+ 6·5
…sche Westbahn	373	36 220	27 175	26 175	75 991	102 166	274	81 506	219	+ 25·1	206 809	554	170 902	458	+ 21·0
Summa	5 268	638 725	886 897	855 351	4 320 547	5 175 898	983	4 852 625	912	+ 7·8	10 577 725	2 008	9 866 163	1 855	+ 8·2
…eichische Eisenbahnen.															
…-Teplitzer Eisenbahn	94	40 684	274 906	14 221	209 041	223 262	2 375	237 273	2 524	— 5·9	465 112	4 948	504 560	5 368	— 7·8
…che Nordbahn	180	41 559	51 245	19 416	96 464	115 880	644	113 627	631	+ 2·1	228 628	1 270	233 395	1 297	+ 2·1
…che Westbahn	201	27 329	125 277	27 475	252 470	279 945	1 393	244 877	1 218	+ 14·4	593 148	2 951	543 111	2 702	+ 9·2
…hrader Eisenbahn	397	37 322	242 428	34 850	354 488	389 338	981	344 129	867	+ 13·1	813 113	2 048	756 578	1 906	+ 7·5
…denbacher Eisenbahn	89	21 769	87 947	5 850	119 610	125 460	1 410	124 912	1 404	+ 0·4	270 740	3 042	274 029	3 079	— 1·2
…n. Localbahn-Gesellsch.	5	989	5 514	350	2 063	2 413	483	1 984	397	+ 21·7	5 161	1 032	4 066	813	+ 26·9
…zog Albrecht-Bahn	181	8 300	13 803	7 569	26 844	34 413	190	58 067	321	— 40·8	67 002	370	109 801	607	— 39·0
…he Carl Ludwig-Bahn:															
… Netz	352	54 924	76 452	73 645	490 829	564 474	1 604	572 011	1 625	— 1·3	1 120 294	3 183	1 147 715	3 261	— 2·4
…s Netz	241			24 806	101 963	126 769	526	134 343	557	— 5·6	247 009	1 025	238 061	988	+ 3·7
…flacher Eisenb. u. B.-G.	91	14 537	51 505	6 919	98 419	150 338	1 157	105 104	1 155	+ 0·2	220 348	2 421	209 567	2 303	+ 5·1
…Franz Josef-Bahn	712	93 374	98 972	124 588	401 164	525 752	738	500 243	703	+ 5·0	1 071 469	1 505	1 014 065	1 424	+ 5·7
…Elisabeth-Bahn:															
…tbahn	400	101 194	108 069	130 916	456 014	586 930	1 467	505 508	1 264	+ 16·1	1 195 817	2 990	1 000 532	2 501	+ 19·6
…bach-Gmunden	27	1 829	3 532	928	3 156	4 084	151	4 467	128	+ 18·0	8 673	321	8 095	300	+ 7·0
…-Budweis	144	9 737	18 056	8 852	51 258	60 110	417	55 273	384	+ 8 6	117 985	819	110 568	768	+ 6·6
…markt-Simbach	58	7 799	28 171	8 115	50 416	58 531	1 009	49 131	847	+ 19·1	126 468	2 180	95 141	1 640	+ 32·9
…endorf-K.-Ebersdorf*)	25	. .	35 130	. .	20 876	20 876	835	11 432	572	+ 46·0	45 615	1 825	22 262	1 113	+ 64·0
…burg-Tiroler Bahn	290	22 926	17 095	13 607	39 069	52 676	182	54 038	186	— 2 2	105 213	363	102 792	354	+ 2·5
…nz Rudolf-Bahn incl. …-Hüttenbahn und Zelt-…ohnsdorf	812	63 962	115 181	56 250	252 277	308 527	380	317 530	391	— 2·8	623 395	768	614 783	757	+ 1·5
… Ferdinands-Nordbahn	697	119 467	323 806	214 894	1 603 286	1 818 180	2 609	1 741 990	2 499	+ 4·4	3 879 583	5 566	3 863 218	5 543	+ 0·4
…isch-Schles. Nordbahn	141	30 270	34 877	24 019	71 598	95 617	678	83 009	589	+ 15·1	197 474	1 401	181 905	1 290	+ 8 6
…rer Eisenbahn	6	3 521	7 171	796	4 110	4 906	818	. .	. .	. .	13 665	2 278	. .	. .	. .
…zern.-(Lemb.-Czern.	267	22 589	35 447	34 626	166 713	201 339	754	231 246	866	— 12·9	372 049	1 393	438 741	1 643	— 15·2
…Oe.L.) Czern.-Sucz.	90	6 773	16 664	9 766	36 926	46 692	519	53 125	590	— 12·0	90 501	1 006	95 826	1 065	— 5·5
…Vordernberger Bahn	15	2 945	16 166	841	12 106	12 947	863	15 859	1 057	— 18·4	28 400	1 893	32 674	2 178	— 13·1
…e Grenzbahn	109	10 695	19 948	4 582	26 515	31 097	285	30 228	277	+ 2·9	62 213	571	58 531	537	+ 6·3
…-Schlesische Centralb.	152	12 889	21 783	9 890	43 721	53 611	353	48 945	322	+ 9·6	103 539	681	101 382	667	+ 2·1
…heiner Localbahn	8	2 272	2 657	784	2 615	3 399	425	. .	. .	. .	7 096	887	. .	. .	. .
… Localbahn-Gesellsch.: …-Zleb u. Skowitz-Wrdy-…	11	433	6 007	100	5 552	5 652	514	. .	. .	. .	10 669	970	. .	. .	. .
…ér Industriebahn	1	. .	4 196	. .	1 209	1 209	1 209	. .	. .	. .	2 651	2 651	. .	. .	. .
…ich.-(Garant. Strecke	623	100 699	138 153	109 515	418 691	528 206	848	494 647	794	+ 6·8	1 088 935	1 748	1 032 540	1 657	+ 5·5
…stb. Ergänzungsnetz	305	43 641	186 262	36 711	351 748	388 459	1 274	319 439	1 047	+ 21·7	778 999	2 554	964 564	2 277	+ 12·1
…Friedländer Eisenbahn	33	4 586	8 022	2 122	17 468	19 590	594	25 112	761	— 21·9	37 015	1 122	47 786	1 448	— 22·5
…riesen (Komotau) E.:															
… Linien	155	7 760	44 264	7 664	81 427	89 091	575	88 944	574	+ 0·2	192 728	1 243	191 477	1 235	+ 0·6
…n-Klattau-Eisenstein	97	6 116	24 471	4 085	36 643	40 728	420	41 650	429	— 2·1	90 139	929	90 310	931	— 0·2
…xer Eisenbahn	155	10 390	72 359	9 424	101 226	110 650	714	86 115	556	+ 28·4	244 683	1 579	202 156	1 304	+ 21·1
…aatsbahnen:															
…nau-Strasswalchen	37	2 998	1 922	1 407	3 062	4 469	121	5 712	154	— 21·4	9 669	261	11 310	306	— 14·7
…atiner Bahn	105	1 272	1 630	1 168	2 989	4 157	40	4 182	40	0	7 643	73	8 032	76	— 3·9
…ster Bahn	112	25 233	6 063	6 789	18 222	25 011	223	40 278	360	— 38·1	47 902	428	76 484	683	— 37·3
…u-Ufer Bahn**)	8	. .	31 742	. .	7 636	7 636	954	2 924	365	+ 161·4	15 728	1 966	6 855	857	+ 129·4
…rsdorf-Würbenthal	21	1 185	1 768	406	1 468	1 874	89	. .	. .	. .	3 971	189	. .	. .	. .
…ner Bahn	143	2 768	2 201	3 084	6 669	9 753	68	11 412	80	— 15·0	18 834	132	26 244	184	— 28·3
…sdorf-Römerstadt	14	928	2 258	235	1 318	1 553	111	1 765	126	— 11·9	3 239	231	4 236	303	— 23 8
…zuschlag-Neuberg	11	987	4 810	273	2 468	2 741	249	2 988	271	— 8·1	6 103	555	5 206	473	+ 17·3
…erösterr. Staatsbahnen	154	14 420	14 450	6 825	22 021	28 846	187	26 765	174	+ 7·5	57 667	374	52 625	342	+ 9·4
…nitz-Protivin	144	9 013	15 652	6 337	26 318	32 655	227	26 555	184	+ 23·4	62 520	434	52 719	366	+ 18·6
…ow-Leluchow (Orló)	151	4 101	4 525	3 834	15 157	18 991	126	23 118	153	— 17·6	35 734	237	41 499	275	— 13·8
…is-Pontafel	25	2 252	6 069	2 750	7 094	9 844	394	11 853	474	— 16·9	21 165	847	22 982	919	— 7·8
…rdrauburg-Wolfsberg	38	2 138	1 227	1 028	2 079	3 107	82	2 623	69	+ 18·8	5 995	158	5 552	146	+ 8·2
…d. Verbindungsbahn	283	44 522	99 522	25 240	207 544	232 784	823	213 313	754	+ 9·2	499 715	1 766	459 554	1 624	+ 8·7
…Kralup-Prager Eisenb.	120	25 736	79 276	19 445	104 840	124 285	1 036	106 396	887	+ 16·8	259 726	2 164	236 680	1 972	+ 9·7
…rger Bahn	96	30 175	13 094	10 733	16 042	26 775	279	40 313	420	— 33·6	54 927	572	70 624	736	— 22·3
…ttendorf-Wiener-Neu-…er Bahn	68	11 376	42 450	7 023	60 706	67 729	996	54 265	798	+ 24·8	137 483	2 022	110 561	1 626	+ 24·4
Summa	8 694	1 112 384	2 664 195	1 124 753	6 513 608	7 638 361	879	7 267 720	841	+ 4·5	15 773 550	1 814	15 211 394	1 760	+ 3·1
…rische Eisenbahnen.															
…iumaner Bahn	392	63 860	24 143	41 413	84 838	126 251	322	124 739	318	+ 1·3	251 339	641	248 266	633	+ 1·3
…östhaler Bahn	62	5 771	4 726	3 349	7 924	11 273	182	15 935	257	— 29·2	23 048	372	33 645	543	— 31·5

*) Inclusive der K. K. Donauuferbahnstrecke Stadlauer Donaubrücke-Kaiser Ebersdorf.
**) Exclusive der Theilstrecke Stadlauer Donaubrücke-Kaiser Ebersdorf.

Benennung der Eisenbahnen	Durchschn. Betriebsl. im Monat Februar 1881	Im Monat Februar 1881 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monat Februar 1881: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1880: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. pro Kilom. in Procent	Die Einnahme betrug vom 1. Januar bis End[e] 1881: im Ganzen	pro Kilom.	1880: im Ganzen	pro Kilom.
	Kilom.	Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Gulden		Gulden	
Arad-Temesvarer Eisenbahn	57	5 100	6 200	5 100	15 400	20 500	360	15 916	279	+ 29·0	36 000	632	31 981	56
Báttaszek - Dombovár - Zákány (Donau-Drau) Bahn	166	7 600	8 500	5 300	20 200	25 500	154	26 250	158	— 2·5	57 600	347	55 077	33
Erste Siebenbürger Eisenbahn	290	14 059	19 693	13 247	81 601	94 848	327	62 350	215	+ 52·1	178 653	616	160 846	55
Fünfkirchen-Bárcser Bahn	68	11 447	14 047	6 520	29 982	36 502	537	35 910	528	+ 1·7	76 823	1 130	75 084	1 10
Mohács-Fünfkirchner Bahn	68	6 740	33 633	4 603	69 451	74 054	1 089	77 697	1 143	— 4·7	151 777	2 233	163 555	2 40
Raab-Oedenburg-Ebenfurter B.	118	12 997	18 140	6 810	27 243	34 053	289	27 566	234	+ 23·5	77 958	661	66 082	56
Ungarische Nordostbahn	580	46 594	33 822	40 253	134 885	175 138	302	181 216	312	— 3·2	329 685	568	334 231	57
Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen	2 613	161 800	230 900	213 900	954 100	1 168 000	447	1 079 051	425	+ 5·2	2 325 800	890	2 201 574	86
Summa	4 414	335 968	393 804	340 495	1 425 624	1 766 119	400	1 646 630	379	+ 5·5	3 508 683	795	3 370 341	77
Recapitulation.														
Summe der gemeinsamen Oesterr.-Ungar. Eisenbahnen	5 268	638 725	886 897	855 351	4 320 547	5 175 898	983	4 852 625	912	+ 7·8	10 577 725	2 008	9 866 163	1 85
Summe der Oesterr. Eisenbahnen	8 694	1 112 384	2 644 195	1 124 753	6 513 608	7 638 361	879	7 267 720	841	+ 4·5	15 773 550	1 814	15 211 394	1 76
Summe der Ungar. Eisenbahnen	4 414	335 968	393 804	340 495	1 425 624	1 766 119	400	1 646 630	379	+ 5·5	3 508 683	795	3 370 341	77
Hauptsumme	18 376	2 087 077	3 924 896	2 320 599	12 259 779	14 580 378	793	13 776 975	752	+ 5·5	29 859 958	1 625	28 447 898	1 55

Privat-Anzeigen (Schluss).

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin SW. (Redactionsbureau: Kleinheerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 29. 1881.

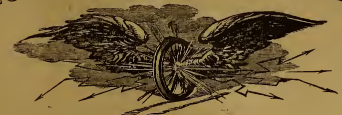
Die Zeitung erscheint Montags und Freitags.

Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes; Kreuzband-Porto wird extra berechnet.

Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction: Dr. jur. W. Koch, Berlin SW., Kleinbeerenstr. 8.

Commissionär für den Buchhandel: Adolph Refelshöfer, Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Zeitung des Vereins



Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuth-Strasse 8, einsenden.

Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt. Auflage der Zeitung: 3000 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Einundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 15. April 1881.

Wegen der Feiertage erscheint die nächste Nummer erst am 22. April. Die Redaction.

Dieser Nummer liegt No. 7 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Das Berliner Centralbureau für den Weltverkehr.

Die Kette, die in Gestalt von Dampferlinien, Eisenbahnen, Kabelverbindungen die Hauptländer der Erde zu einem grossen gemeinsamen Ganzen verbindet, hat die Centren der politischen Macht, die Hauptstädte der Weltmächte auch zu Mittelpunkten des Weltverkehrs gemacht. Auch die Hauptstadt des immer mächtiger emporstrebenden Deutschen Reichs fängt an, sich auf dem Gebiete des Welthandels und Weltverkehrs in immer höherem Masse und mit stetig wachsendem Erfolge zu betheiligen. Berlin, dessen Handel vor Kurzem noch kaum wagte das Weltmeer zu überschreiten, rivalisirt bereits kühn mit den Hauptstädten London, Newyork, Paris, und sucht im Weltverkehr diejenige Machtstellung zu gewinnen, die jenen Städten schon länger zu Theil geworden ist. In diesen Bestrebungen, welche den Weltstadtberuf Berlins bestätigen, ist in jüngster Zeit ein neuer Schritt gethan, der in einer dem Verkehrswesen gewidmeten Zeitschrift eingehendere Berücksichtigung beanspruchen darf.

In voriger Woche ist Berlin um eine im eigentlichsten Sinne des Wortes weltstädtische Einrichtung reicher geworden, welche durchaus aus privater Initiative hervorgegangen ist und die Aufmerksamkeit besonders der Geschäftswelt und desjenigen Theiles des Publikums verdient, welcher grössere, namentlich überseeische Reisen — zu welchem Zwecke auch immer — unternimmt. In den Prachträumen des schönsten Privathauses der inneren Stadt, mitten im Centrum des Verkehrs an der Friedrich- und Französischen Strassenecke gelegen, in dem von Kayser und v. Grossheim erbauten Hotel der Lebensversicherungsgesellschaft Germania (und zwar in der ersten Etage desselben, nach der Friedrichstrasse zu) hat die Speditionsfirma Brasch & Rothenstein ein „Centralbureau für den Weltverkehr" und ein damit verbundenes grosses „Informationsbureau" errichtet, welches allen Berlin auf der Durchreise besuchenden Fremden und den geschäftlich interessirten Berlinern zur unentgeltlichen Verfügung steht und ihnen für den internationalen und überseeischen Verkehr nach allen Richtungen hin Auskunft ertheilt. London, Paris und Newyork besitzen seit längerer Zeit Einrichtungen ähnlicher Art, ohne dass dieselben die hier ins Leben gerufene erreichen, sowohl was Umfang ihrer selbstgestellten Aufgaben anbetrifft, als nach der Form, in welcher die Lösung derselben erstrebt wird.

In richtiger Erkenntniss der Anforderungen, welche man an einen solchen Mittelpunkt des internationalen Verkehrs zu stellen berechtigt ist, haben die Unternehmer durch eine reiche Fülle von Einrichtungen es ermöglicht, jederzeit über den augenblicklichen Stand der Handels- und Verkehrsverhältnisse an den bedeutendsten Märkten des Weltverkehrs sichere Auskunft zu ertheilen und alle Nachrichten so rasch zu erhalten, wie es mit Hülfe des Dampfes und des elektrischen Drahtes überhaupt thunlich ist. Den Stand der An- und Verkäufe auf den Handelsplätzen aller Erdtheile sowie die Production und Consumtion der einzelnen Länder zu wissen, die auf- und absteigende Linie der Conjuncturen und den Austausch an Waaren und an Menschen mit den überseeischen Ländern mit aufmerksamem Auge zu erforschen und den Interessenten zu veranschaulichen ist die Aufgabe, welche sich das „Centralbureau" gestellt hat. Demgemäss hat man es hier mit einem Institut von wirklich internationaler Physiognomie zu thun, international nicht nur in dem beschränkten Sinne der Mehr- oder Vielsprachigkeit, sondern in dem umfassendsten. Es sei uns vergönnt, die geneigten Leser in die Räume des Centralbureaus für den Weltverkehr einzuführen.

Die schönen, hellen und luftigen Räume machen auf den Eintretenden den günstigsten Eindruck; die ganze äussere Einrichtung erinnert an die in solchen Dingen mustergültigen Amerikaner und Engländer. Das „Internationale" kennzeichnet sich schon hierin. Einen anderen und wohl den markantesten Ausdruck findet es in den zur gleichfalls unentgeltlichen Benutzung ausgelegten (vorläufig) 204 Zeitungen. Selbstverständlich sind die hervorragendsten Blätter der Europäischen Culturstaaten zur Stelle; neben ihnen findet man aber auch über 100 in überseeischen Ländern erscheinende Blätter, die man hier sonst nur in seltenen Ausnahmefällen zu Gesicht bekommt. Australien, Ostindien, Holländisch Indien, China, Japan, Persien, Aegypten, Tunis, die Capcolonie, Transvaal, der Oranje-Freistaat, die La Platastaaten Chili und Peru senden ihre bemerkenswerthesten Journale. Die bequem und elegant eingerichteten Lesezimmer gewinnen dadurch ihre besondere Bedeutung für den zufällig hier anwesenden Fremden, wie für den Einheimischen, der die von den politischen Tagesblättern naturgemäss nur kurz ertheilten Informationen über fernabliegende Dinge durch ausführlichere Darlegungen erläutert haben möchte.

Weiter bieten die Lesezimmer: Adressbücher aller grösseren Plätze der Erde, telegraphische Affichen über den Abgang und die Ankunft von Dampfern an den wichtigsten Plätzen, Listen der mit den letzten überseeischen Dampfern abgegangenen und angekommenen Cajütenpassagiere, Marktberichte der wichtigsten Plätze der Erde, Listen mit den neuesten Schiffsdaten, Pläne von überseeischen Dampfern, Landkarten etc. Schiffsregister (wie Lloyds, Veritas), Zolltarife und Handelsgesetzbücher fast aller Länder gestatten jede, die einschlägigen Fragen betreffende Information. Den Berliner Platz- und Verkehrsverhältnissen wird das Bureau sich besonders widmen: jede darauf bezügliche Auskunft wird unentgeltlich ertheilt.

Ueberaus dankenswerthe Vortheile bietet das Bureau für den Verkehr mit überseeischen Ländern. Die Billetabtheilung giebt Plätze aus von Berlin nach den betreffenden Hafenplätzen und von den Hafenplätzen weiter und zwar zu Originalpreisen

der Bahnen und Dampferlinien; für einzelne Routen mit besonderer Vergünstigung. Cajüten, Betten, Table d'hôte - Plätze auf den überseeischen Dampfern kann man bei dem Centralbureau in Berlin bestellen, welches die Pläne der betreffenden Dampfer vorlegt und nach Verständigung mit der betreffenden Dampferdirection es ermöglicht, dass der Reisende eine seinen individuellen Wünschen entsprechende Wahl bereits aus der Ferne treffen kann, ehe er seine Reise nach der Seehafenstadt antritt.

Ein Kursbureau ertheilt gratis Auskunft über jede Eisenbahnverbindung auf dem Continent, über alle Dampferlinien und sonstigen Verbindungen mit allen Theilen der Welt. Briefe und Telegramme für das reisende Publikum werden aufbewahrt und können zu jeder Stunde des Tages in Empfang genommen werden, ohne dass Kosten dadurch entstehen; auch die Nach- oder Zurücksendung wird übernommen. Ein Register aller Fremden, welche Berlin besuchen, soll mit aller Vollständigkeit, soweit diese eben erzielbar ist, geführt werden.

Eine Speditionsabtheilung übernimmt das an die Firma zu adressirende Gepäck. Diese zahlt die darauf ruhenden Frachten, erledigt eventuelle Zollformalitäten, lagert das Gut ein, sendet es auf Wunsch sofort weiter nach allen Theilen der Erde. Die Gebühren sind mässig und fest.

Eine Bankcasse soll alle seitens des reisenden Publikums an das Bankfach zu stellenden Anforderungen erfüllen. Sie wird ausländische Geldsorten aller Länder einwechseln, Accreditive einlösen resp. ertheilen, Werthsachen und Gelder gegen Depotschein in Verwahrung nehmen. Dass Telephon- und Telegrapheneinrichtungen den Zwecken des Bureaus dienstbar gemacht sind, ist fast selbstverständlich.

Dies in kurzen Umrissen die Einrichtungen und das Programm des Instituts, welches jetzt ins Leben getreten ist. Das reisende Publikum darf demselben in seinem eigenen Interesse eine glückliche Entwickelung wünschen.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Die Anwendung des § 4 des Vereinsstatuts auf Bahnen unter 50 km Länge.

1. Nachdem die von dem Vorstande des Georgs-Marien-Bergwerks- und Hüttenvereins in Georgs-Marienhütte bei Osnabrück wiederholt gestellten Anträge auf Aufnahme in den Verein von der Salzburger und Baden-Badener Generalversammlung abgelehnt worden waren, ist dieser Antrag neuerdings dahin eingeschränkt worden, es möge dem genannten Verein die Theilnahme an den Vereinseinrichtungen nach Massgabe des § 4 des Vereinsstatuts gestattet werden.

Die Verhältnisse der in Rede stehenden Bahn sind aus dem für die Salzburger Generalversammlung erstatteten Jahresberichte der geschäftsführenden Direction sowie aus den Verhandlungen dieser Generalversammlung zu No. Ib) der Tagesordnung zu ersehen (abgedruckt im Jahrgang 1879 S. 745 resp. 803.).

Die Gesellschaft, deren Sitz sich in Osnabrück befindet, wird durch einen aus zwei Personen bestehenden Vorstand vertreten, welcher die Gesellschaft gerichtlich und aussergerichtlich vertritt. Bei der Georgs-Marienhüttenbahn, welche normalspurig gebaut ist, und auf der ein regelmässiger Personen- und Güterverkehr nach einem veröffentlichten Fahrplane stattfindet, sind über 50 Beamte und als solche fungirende Hülfsbeamte angestellt, dieselbe besitzt 5 Locomotiven, 4 Personenwagen II. und III. Classe, 2 bedeckte und 191 offene Güterwagen.

Die Georgs-Marienhüttenbahn hat Anschluss in Hassbergen an die Strecke Venlo-Hamburg der Köln-Mindener Bahn.

2. Derselbe Antrag ist auch von Herrn Hermann Bachstein in Berlin als Betriebspächter folgender Bahnen:

a) Fröttstedt-Friedrichroda (9 km),
b) Parchim-Ludwigslust (26 km),
c) Wutha-Ruhla (8 km),

gestellt worden.

Sämmtliche vorbezeichneten drei Bahnen sind normalspurig erbaut, werden mit Dampfkraft betrieben, dienen dem öffentlichen Personen- und Güterverkehre und haben Anschluss und zwar die Bahn

a) an die Thüringische Eisenbahn in Station Fröttstedt,
b) an die Berlin-Hamburger Eisenbahn in Station Ludwigslust,
c) an die Thüringische Eisenbahn in Station Wutha.

Die erstere Bahn ist von dem Gothaischen Staate, die zweite von einer besonderen Gesellschaft, die dritte gleichfalls von einer Actiengesellschaft (unter Betheiligung der Weimarischen und Gothaischen Regierung) erbaut worden. Alle drei werden, wie schon bemerkt, von Herrn Hermann Bachstein in Berlin als Pächter betrieben und von letzterem auch vertreten.

Die Commission für das Vereinsstatut, welcher die vorbezeichneten Anträge in Gemässheit des § 4 alin. 2 und des § 3 No. 2 des Vereinsstatuts zur Vorberathung überwiesen worden waren, hat sich — nachdem nachgewiesen war, dass abgesehen von der unzureichenden Länge alle sonstigen Voraussetzungen des Vereinsstatuts auf die in Rede stehenden 4 Bahnen zutreffen und dass auch nach Beschaffenheit und Ausrüstung dieser Bahnen dem Uebergange des Fahrmaterials etc. ein Bedenken nicht entgegensteht — dahin ausgesprochen, den Vereinsverwaltungen die Annahme der vorliegenden Anträge, d. h. die Anwendung sämmtlicher, den Personen-, Güter- und Wagenverkehr betreffenden, sowie der in den technischen Vereinbarungen enthaltenen Bestimmungen im Verkehre der Vereinsbahnen mit den bezeichneten 4 Bahnen — deren Vertreter die Erklärung abgegeben haben, dass sie sich den Vereinsbeschlüssen unterwerfen — zu empfehlen.

3. Von der Direction der Unter-Elbeschen Eisenbahngesellschaft in Harburg, welche die 44 km lange Theilstrecke Harburg-Stade (die ganze Bahn von Harburg nach Cuxhaven wird eine Länge von über 100 km haben) am 1. April eröffnet hat, ist Aufnahme in den Verein beantragt worden. Da als Mitglieder des Vereins nur solche Verwaltungen aufgenommen werden können, deren Bahnen eine zusammenhängende Länge von mindestens 50 km haben, kann die Unter-Elbesche Bahn einstweilen nur in der im § 4 des Vereinsstatuts näher beschriebenen Weise an den Vereinseinrichtungen Theil nehmen, womit die Direction sich auch einverstanden erklärt hat, indem sie zugleich bemerkt, dass sie die 11,3 km lange Strecke zwischen Stade und Himmelspforten schon zum 15. Mai cr. in Betrieb zu nehmen beabsichtige, wonächst die Gesammtbetriebslänge ihrer Bahn über 50 km betragen werde.

Nach dem vorliegenden Gesellschaftsstatut besteht der Vorstand der Unter-Elbeschen Bahn, dem laut Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuchs alle Rechte und Pflichten des Vorstandes einer Actiengesellschaft zustehen und welcher vom Aufsichtsrathe mit Stimmenmehrheit erwählt wird, aus mindestens zwei Mitgliedern. Als solche sind von dem Königlich Preussischen Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten der Eisenbahningenier Leon Ulens aus Brüssel und der Regierungsbaumeister Albert Becké zu Harburg bestätigt worden und zwar ersterer als vorsitzendes, letzterer als ausführendes technisches Mitglied des Vorstandes.

Die Unter-Elbesche Bahn, welche normalspurig ausgeführt wird, hat Anschluss an die Köln-Mindener und Hannoversche Staatsbahn in Harburg.

Die Entfernungen zwischen den einzelnen Stationen etc. betragen:

Verbindungsbahn in Harburg	. . . .	3,6 km
Strecke Harburg-Neugraben	. . . .	8,4 „
„ Neugraben-Buxtehude	. . . .	11,1 „
„ Buxtehude-Horneburg	. . . .	8,6 „
„ Horneburg-Stade	. . . .	12,3 „

Von der Länge der Verbindungsbahn (3,6 km) entfallen 2,6 km auf die Hannoversche Staatsbahn.

Aus dem Deutschen Reich.

Berlin, 11. April. (Politische Wochenschau. Entgleisungsstatistik. Erlass über die Ausführung von Staatsbauten. Abschluss der Oberschlesischen Bahn. Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn. Hauptergebnisse der Pfälzischen Bahnen.)

In der vorigen Woche ist der Deutsche Reichstag in die Ferien gegangen, um seine Arbeiten am 26. d. Mts. wieder aufzunehmen. Er wird alsdann noch ein reiches Pensum aufzuarbeiten haben und nach einem Ausspruche des Präsidenten dürfte erst unmittelbar vor dem Pfingstfeste an den Schluss der Session zu denken sein. Den verschiedenen Commissionen sind zur Vorberathung überwiesen: die Entwürfe über das Unfallversicherungsgesetz, das Innungs- und das Reichsstempelabgabengesetz; ferner werden an die Commission noch gehen das Trunksuchtsgesetz und der Entwurf über die Eichung der Schankgefässe. Zur ersten Lesung sind noch u. A. zu bringen: das Elsässische Gesetz über die Geschäftssprache und die aus dem Bundesrathe auch noch zu erwartende Vorlage über die Abänderung der Gewerbeordnung, die Herabsetzung der Gerichtskosten, die Aufnahme einer Anleihe für den Bau reichsländischer Eisenbahnen, sowie die Vorlage wegen Errichtung eines Reichstagsgebäudes, welche auch noch für diese Session erwartet wird. Zur zweiten Berathung kommen die Entwürfe über die Brau- und Wehrsteuer, erstere für den Fall ihrer Ablehnung in Verbindung mit dem Antrage von Below, wonach die Malzsurrogate zur Bereitung des Bieres vom 1. Juli d. J. ab gesetzlich verboten sind, ferner des Entwurfes, betreffend die Abänderung der Verfassung, der Besteuerung der Dienstwohnungen der Reichsbeamten, der Abänderung des Gesetzes über die Naturalleistungen und in dritter Lesung das Küstenfrachtfahrtgesetz. Die Ablehnung der Brau- und der Wehrsteuervorlagen wird für sicher angesehen, und hält man in Reichstagskreisen die Annahme der Börsensteuer auch noch für sehr fraglich, da von conservativer Seite Anträge auf höhere Sätze vorbereitet werden, die, wenn sie nicht zur Annahme gelangen, die Conservativen veranlassen könnten, gegen die ganze Börsensteuer zu stimmen. — Dem Reichstage ist eine Denkschrift zu dem Französischen Gesetze vom 29. Januar d. J. begleitet von Motiven, betreffend die Gewährung einer staatlichen Unterstützung an die Französische Handelsmarine, zugegangen. Es ist dieser

Vorlage an den Reichstag eine um so grössere Bedeutung beizulegen, als ausgeführt wird, wie durch dieselbe das Interesse der Schifffahrt anderer Staaten berührt wird. Anscheinend soll durch die Uebermittelung dieser Denkschrift constatirt werden, dass auch die Deutsche Reichsregierung von den Intentionen geleitet wird, der Deutschen Handelsmarine und Rhederei eine staatliche Unterstützung zukommen zu lassen. Am Schluss der Denkschrift heisst es: „Deutschland zahlt im überseeischen Verkehr an die betheiligten Deutschen Dampferlinien nach Massgabe des Gewichts der beförderten Sendungen. Gegenwärtig werden sich diese Vergütungen auf rund 200 000 ℳ belaufen. Ob unter den gegebenen Verhältnissen Deutschlands Schifffahrt und Deutschlands Handel gegenüber der durch staatliche Mittel begünstigten Mitbewerbung anderer Nationen in gedeihlicher Weise sich wird fortentwickeln können, verdient ernste Erwägung." — Trotz der vierwöchentlichen Verhandlungen über den Abschluss eines Deutsch-Oesterreichischen Handelsvertrages sind über die wichtigsten Fragen noch keine Entscheidungen getroffen; beide Theile harren noch auf die letzten Instructionen ihrer Regierungen. Man hält für möglich, dass bei den überaus winzigen gegenseitigen Concessionen beide Theile zu dem Entschluss kommen dürften, keinen neuen Vertrag abzuschliessen, sondern eine Verlängerung des bestehenden Meistbegünstigungsvertrages in Vorschlag zu bringen. Es bestätigt sich, dass Deutschland den Veterinärvertrag, welchen Oesterreich in Vorschlag gebracht, bezüglich der Einfuhr des Rindviehes abgelehnt, und wenn auch betreffs der übrigen Thiere Verhandlungen noch schweben, so legt Oesterreich doch gar keinen Werth auf das Zustandekommen eines Vertrags, da gerade der Import des Rindviehes für Oesterreich vornehmlich in Frage kommt. Der Decernent im Oesterreichischen landwirthschaftlichen Ministerium, Dr. Schneider, ist deshalb auch unverrichteter Sache nach Wien wieder zurückgekehrt. — Bezüglich der Zollanschlussfrage registriren wir, dass in der Mittwochssitzung der Hamburgischen Bürgerschaft die vom Senate gewünschte Vertrauenscommission gewählt worden ist. Auch die Bürgerschaft in Bremen hat einen Vertrauensausschuss gewählt, zugleich aber auch eine Resolution angenommen, in welcher sich die Bürgerschaft die Entscheidung in der Sache selbst vorbehält, insbesondere die Freiheit, den Anschluss abzulehnen.

Dem Bericht über Entgleisungen und Zusammenstösse auf den Preussischen Eisenbahnen, welcher im Arbeitsministerium zusammengestellt worden ist, entnehmen wir, dass im Jahre 1879 177 Entgleisungen (gegen 162 im Jahre 1878) und 108 Zusammenstösse (gegen 101 im Jahre 1878) stattgefunden haben. Durch Unglücksfälle sind bei dem eigentlichen Eisenbahnbetriebe 379 Personen getödtet und 731 verletzt. Hierunter befinden sich nur 8 resp. 45 Reisende. Von den Getödteten waren 68 Selbstmörder und von den Verletzungen sind ausserdem noch 9 auf Selbstmordversuch zurückzuführen. Im Ganzen kommt auf 81 541 Personen, die befördert sind, eine Verletzung. Dieses Resultat ist ausserordentlich günstig im Vergleich zu früheren Jahren, denn 1878 wurden von 74 035, 1875 von 68 523, 1871 von 60 913 beförderten Personen je eine verletzt. Zieht man nun die Reisenden und ihre Verletzungen in Betracht, so wurden 1879 von je 2 542 273 Reisenden einer verletzt und von je 14 300 287 einer getödtet. Man sieht hieraus, wie wenig begründet die Furcht ist, die viele Leute noch vor einer Beförderung auf der Eisenbahn haben. Bei den Zug- und Bahnbeamten stellt sich das Verhältniss allerdings bei Weitem ungünstiger. Von ihnen verunglückten 1879 von je 175 eine Person, während von den Bahnarbeitern gar schon auf je 149 eine Verletzung kam. An Entschädigungen sind auf Grund des Haftpflichtgesetzes für verunglückte Personen im Jahre 1879 gezahlt 236 172 ℳ an einmaligen Abfindungen und 1 175 824 ℳ an fortlaufenden Prästationen.

Die Ausführung von Staatsbauten war Gegenstand eines Erlasses des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 25. November 1879, in welchem wiederholt darauf aufmerksam gemacht worden war, dass die nach den superrevidirten Anschlägen festgesetzten und bewilligten Kostenbeträge streng innegehalten, und dass bei Nichtbefolgung der hierüber ertheilten Anweisungen die betreffenden Baubeamten persönlich zur Verantwortung gezogen werden sollen. In neuester Zeit haben nun bei dem Neubau des Oberpräsidialgebäudes in Schleswig und bei dem Umbau des Welfenschlosses in Hannover vorgekommene erhebliche Etatsüberschreitungen im Landtage zu Erörterungen Anlass gegeben. Obwohl die beiden Fälle nur vereinzelt dastehen, hat doch der Herr Minister, um ähnlichen Vorkommnissen für die Folge vorzubeugen, Anlass genommen, die sorgfältigste Aufmerksamkeit der Regierungen von Neuem auf diesen wichtigen Gegenstand zu lenken und denselben behufs sachgemässer Controle über die Ausführung der Staatsbauten specielle Anweisungen zu ertheilen. Es ist dafür Sorge zu tragen und von Seiten der Regierungsbauräthe darauf zu achten, dass bei allen nicht in grösserer Entreprise herzustellenden Staatsbauten eine ordnungsmässige und leicht zu übersehende Buchung der Ausgaben zu dem Zwecke stattfinde, um in jedem Augenblick eine genaue Prüfung der derzeitigen Finanzlage des Baues eintreten lassen zu können. Es ist ferner darauf hinzuwirken und fortgesetzt darauf zu achten, dass die Abrechnung der einzelnen Bauarbeiten mit der Ausführung derselben thunlichst gleichen Schritt halte, und dass insbesondere etwaige unvermeidliche Abweichungen von dem genehmigten Anschlage bezüglich der daraus erwachsenden Kosten ungesäumt in Rechnung gestellt und höheren Orts zur Anzeige gebracht werden. Bei allen den Kostenbetrag von 50 000 ℳ übersteigenden Staatsbauten ist eine weitergehende finanzielle Controle dahin einzuführen, dass die Beamten anzuweisen sind, den Regierungen vierteljährlich specielle Nachweisungen über die finanzielle Lage des Baues einzureichen. Gleichzeitig sind die Ministerialreferenten des Ressorts der öffentlichen Arbeiten beauftragt, sich bei Gelegenheit ihrer Dienstreisen ebenfalls davon zu überzeugen, dass die vorstehenden Anweisungen überall pünktlich befolgt und ungerechtfertigte Etatsüberschreitungen vermieden werden. Der Herr Minister spricht die Erwartung aus, dass, wenngleich den Regierungsbauräthen der Ueberwachung der auszuführenden Staatsbauten in erster Linie obliegt, doch auch die Präsidenten und Abtheilungsdirigenten der Regierungen dem Gegenstande vom finanziellen Standpunkte fortan ihre besondere Aufmerksamkeit zuwenden werden. Ungerechtfertigte und nicht rechtzeitig zur Sprache gebrachte Ueberschreituugen genehmigter Kostenanschläge sollen in Zukunft gegen die Schuldigen unnachsichtlich verfolgt werden. In solchen Fällen, wo es sich um die höhere Genehmigung zur theilweisen Verwendung erzielter Ersparnisse handelt, ist jedesmal ein specieller Nachweis dieser Ersparnisse zur Begründung des Antrages beizufügen.

Der Abschluss der Oberschlesischen Eisenbahn für das Jahr 1880 hat zwar die erhofften 11 pCt. Dividende nicht ergeben, aber auch die auf $10^4/_5$ pCt. festgesetzte Dividende wird von den Actionären als sehr befriedigend angesehen werden dürfen, sie übersteigt die Quote des Jahres 1879 um $1^1/_5$ pCt. und stellt die höchste Ziffer dar, welche seit dem Jahre 1875 den Actionären bewilligt wurde. Obschon seit dem Jahre 1875 etwa 26 Millionen neue Actien nach und nach demjenigen Capital zugetreten sind, welches am Reingewinn Theil nahm, ist doch die Dividende der Bahn im Steigen geblieben und für das Jahr 1880 war sogar das ganze Actiencapital der Gesellschaft dividendeberechtigt und musste aus dem Reingewinn dotirt werden, während für 1879 der Baufonds noch 443 000 ℳ zur Dividendenzahlung für die Actien Lit. E. zuschoss. Die Dividende für 1880 wäre übrigens, wie man uns mittheilt, noch wesentlich günstiger ausgefallen, wenn nicht die wirklichen Ausgaben für den Erneuerungsfonds 1 200 000 ℳ mehr betragen hätten, als pro 1879, da eine grössere Anzahl neuer Locomotiven und Waggons angeschafft werden musste. Der Gesammtüberschuss der Oberschlesischen Hauptbahn incl. Nettoertrag der Posen-Breslau- und Oberschlesischen Zweigbahn betrug 1880: 22 432 013 ℳ (1879: 18 817 959 ℳ), davon gingen zum Reserve- und Erneuerungsfonds 1 668 801 (1879: 1 213 879) ℳ, Zinsen 3 802 269 (1879: 2 335 718) ℳ, Amortisation 693 163 (1879: 559 570) ℳ. Die Zuschüsse betrugen an die Wilhelmsbahn 418 090 ℳ, Breslau-Mittelwalde 568 707 ℳ, Posen-Bromberg 55 568 ℳ, Stargard-Posen 144 120 ℳ, zusammen 1 186 465 ℳ (1879: 1 391 229 ℳ), Staatssuperdividende 4 202 492 ℳ (1879: 3 675 329 ℳ), Dividende pro 1880 9 543 206 ℳ (1879: 8 471 318 ℳ). — Von den Zweigbahnen lieferten in 1880 einen Ueberschuss: Breslau-Posen-Glogau 1 720 346 ℳ (1879: 823 707 ℳ); Oberschlesische Zweigbahnen 392 505 ℳ (1879: 357 873 ℳ). — Die 1880er wirklichen Einnahmen sind für das gesammte Netz um rund 2 Millionen höher als die provisorischen Angaben. Die starke Reduction des Zuschusses zur Verzinsung des Anlagecapitals der Posen-Thorn-Bromberger Bahn hat insofern Bedeutung, als der Zeitpunkt nahe ist, an welchem die Zinsgarantie aufhört. — Der Staat hat 1879 noch 159 502 ℳ, 1880 nichts zugeschossen.

Ueber die Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn bemerkt der Bericht der Discontogesellschaft: „Die Stammprioritätsactien der Dortmund-Enscheder Eisenbahn sind in einheitliche, gleichberechtigte Actien verwandelt worden, welchen für das Jahr 1880 eine Dividende von $1^1/_3$ pCt. in Aussicht steht. Wenn auch dieses Erträgniss gegen die Dividende des Jahres 1879 mit $2^3/_{10}$ pCt. auf die Stammprioritätsactien oder von $1^{15}/_{100}$ pCt. auf alle Actien gleichmässig berechnet, einen kleinen Fortschritt aufweist, so entspricht dasselbe keineswegs den Erwartungen, zu welchen die Bahn bei einer allgemein rationellen Instradirung im Verkehr mit den Nachbarlinien berechtigt ist. Die seit dem 15. December v. J. eröffnete Verbindung mit der Rheinischen Bahn in Dortmund ist bisher ohne die entsprechende Wirkung geblieben, da die Staatsbahnverwaltungen, welche die Dortmund-Enscheder Eisenbahn ringsum einschliessen, noch keine directen Transittarife über die Verbindungsstrecke gewähren wollten. Während den benachbarten Linien des Staates die wachsende Kohlenzufuhr von den an der Dortmund-Enscheder Bahn gelegenen Zechen zufällt, wird dieser Bahn der ihr naturgemäss zukommende Verkehr verkürzt, indem man dem unbedingt ausgesprochenen Grundsatz, dass jede Bahn ihr Gut so weit fährt als sie kann, in dem Masse folgte, dass solcher Verkehr auf beträchtlichen Umwegen abgelenkt wird, und dass man hierbei bis zu

27 pCt. der durchfahrenen Meilen aus den staatlichen Tarifen ausfallen lässt. Die Direction der Dortmund-Enscheder Eisenbahn hat in Folge dessen eine Beschwerde an den Minister für öffentliche Arbeiten gerichtet und hofft mit vollkommenem Vertrauen auf eine Entscheidung, durch welche der Bahn auch nach der Verstaatlichung der Rheinischen und Köln-Mindener Bahnen eine selbstständige Existenz und Lebensfähigkeit erhalten bleibt.“

Die Hauptergebnisse der Pfälzischen Eisenbahnen pro 1880 sind folgende: Einnahmen von Personen und Gepäck 3 139 540 *M*, Güter und Vieh 6 649 189 *M*, Kohlen 3 315 695 *M*, aus sonstigen Quellen 781 949 *M*, zusammen 13 886 383 *M*. Hiervon ab Betriebsausgaben 7 812 897 *M*. Somit bleibt Activrest 6 073 486 *M*. Nach den Fusionsbedingungen sind zu decken: die Prioritätszinsen 4 000 950 *M*, Amortisationen 636 029 *M*, Actienzinsen 2 068 926 *M*, Präcipuen 1 115 533 *M*, zusammen 7 821 438 *M*. Der vom Staate zu leistende Zuschuss beläuft sich also auf (übereinstimmend mit unsern schon vor einigen Monaten gemachten Mittheilungen) auf 1 747 952 *M*, während er im Vorjahre noch 2 603 435 *M* betragen hatte. Die beiden ersten Monate des neuen Jahres ergeben übrigens, wie bereits mitgetheilt, leider wieder eine Verminderung der Einnahmen.

Aus Bayern.

⊙ In der Kammer der Abgeordneten kam am 8. dieses Monats der in No. 25 dieser Zeitung mitgetheilte Gesetzentwurf, betreffend den Ausbau des Centralbahnhofes in München, zur Berathung. Referent von Schlör empfahl Namens des Finanzausschusses die unveränderte Annahme des Entwurfes. Was zunächst die Ueberschreitung des Credits für den bisherigen Neubau um 237 658 *M* anlange, so habe die Regierung dieselbe vollständig gerechtfertigt; der Umstand, dass die neuen Hallen nach Westen und Norden keine festen Stützen hatten, machte stärkere Träger nothwendig, bis auch auf der Längsseite eine feste Halle da sein wird. Die Durchführung des Baues sei tadellos und ganz zweckmässig, abgesehen von der Art des Arrangements; es treffe ihn auch nicht der Vorwurf zu grossen Luxus und mit Ausnahme des Bahnhofes in Regensburg bestehe in Bayern kein Bahnhof, der im Verhältniss zu den Anforderungen, denen er zu genügen hat, wohlfeiler zu stehen komme, als der Münchener. Auch das Postulat von 241 331 *M* für Erweiterung der Centralwerkstätte sei gerechtfertigt, wenn dieses auch vielleicht schon früher hätte gestellt werden können. Ebenso erweise es sich als nothwendig, auch den alten Ostbahnhof in derselben Weise umzubauen, wie den anderen, und es solle hierfür die postulirte Summe von 1 919 342 *M* gleichfalls bewilligt werden. Der bauliche Zustand des Ostbahnhofgebäudes würde dies zwar nicht nothwendig fordern; es könnte dieser auch dadurch verbessert werden, dass statt der jetzigen Ueberdachung aus Holz eine solche von Eisen gemacht würde. Allein würde nicht auch dieses Gebäude neu gebaut, so ständen die jetzigen neuen Hallen nach 2 Seiten, Westen und Norden offen, sie müssten aber doch in irgend einer Weise abgeschlossen werden und später wäre die Vereinigung doch nicht zu umgehen; es entstünden Unzukömmlichkeiten, wenn der Betrieb in 2 unmittelbar neben einander gelegene Bahnhöfe sich vertheilen würde, die Verbindung zwischen den beiden nördlichen Bahnen, welche in München einmünden, von Regensburg und Nürnberg würde sehr unbequem. Darüber habe übrigens im Ausschuss auch kein Zweifel bestanden, dass es mit den zu bewilligenden 2 398 400 *M* nicht für immer abgeschlossen sei*). Man könne dem Entwurf nicht entrinnen, sondern müsse ihn annehmen. Schliesslich wurde der ganze Gesetzentwurf einstimmig angenommen.

*) Wenn der Längenbau des alten Bahnhofes, welcher den neuen imposanten Bau des Centralbahnhofes verdeckt, sowie der noch übrig gebliebene Theil der alten Einsteighalle entfernt wird, ist alsdann der Ausbau des neuen Mittelpavillongebäudes mit einem Aufwande von ca. 400 000 *M* nöthig. Ferner tritt alsdann die Nothwendigkeit der Aufführung eines neuen grossen Postgebäudes hervor, da bis jetzt in den alten Bahnhofräumlichkeiten die alten Postbureaus untergebracht sind.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Tarif-Bekanntmachungen.

Das **Auskunftsbureau** der Preussischen Staatseisenbahnverwaltung ist am 1. d. M. aus unserm Verwaltungsgebäude hierselbst (Leipziger Platz 17) **nach dem hiesigen Potsdamer Bahnhofe,** rechter Seitenflügel im Souterrain (hinter der Post) **verlegt** worden. Die Thätigkeit desselben erstreckt sich von diesem Zeitpunkte ab unter dem in der Bekanntmachung vom 27. September pr. gemachten Vorbehalte auch auf die Auskunftsertheilung über die Verkehrsverhältnisse der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen und führt dasselbe fortan die Firma: „Auskunftsbureau der Deutschen Reichs- und der Königlich Preussischen Staatseisenbahnverwaltung“. Berlin, den 5. April 1881. Königliche Eisenbahndirection. (964)

I. Localtarife.

Berlin-Hamburger Eisenbahn. Vom 15. April 1881 werden **Eilstückgut-** und **Frachtstückgutsendungen nach** und von der Haltestelle **Lanz** zur Beförderung angenommen, sofern die einzelnen Colli das Gewicht von 100 kg pro Collo nicht überschreiten und sich ihrer sonstigen Beschaffenheit nach zur bequemen Ver- und Entladung eignen. Sendungen nach Lanz werden nur frankirt, von Lanz nur unfrankirt und in beiden Richtungen nur ohne Nachnahmebelastung zum Transport zugelassen. Die im diesseitigen Localverkehre mit Lanz zur Anwendung kommenden Sätze sind bei den betreffenden Expeditionen zu erfragen. Berlin, den 6. April 1881. Die Direction. (957)

Zum Tarif für den **Güterverkehr auf der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn** vom 1. März 1881 ist ein vom 5. April cr. ab gültiger Nachtrag I erschienen, enthaltend Aenderungen des Abschnitts II. B „Specielle Tarifvorschriften“.

Nähere Auskunft ertheilen die bezüglichen Güterexpeditionen. — Exemplare des Nachtrags können durch unsere Betriebscontrole hier unentgeltlich bezogen werden. Altona, den 9. April 1881. Namens der betheiligten Verwaltungen: Die Direction der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft. (973)

Die in unserm **Localverkehr** der Frachtberechnung zu Grunde zu legende Entfernung zwischen Hochdahl und Düsseldorf ist vom 29. März cr. ab von 14 auf 12 km und ferner die zwischen Aplerbeck und Bocholt von 107 auf 106 km herabgesetzt. Elberfeld, den 7. April 1881. Königliche Eisenbahn-Direction. (966)

II. Tarife für directe Verkehre mit besonderen Namen.

Oberhessische Eisenbahnen. Mit dem 20. April d. J. tritt der Nachtrag IV zum **Main-Weser-Oberhessischen Gütertarife** vom 1. December 1877 in Kraft.

Derselbe enthält directe Tarifsätze für die Stationen Bettenhausen und Niederzwehren des Königlichen Eisenbahndirectionsbezirks Hannover und eine Bestimmung wegen Aufhebung der Zuschlagsfrist für den Uebergangsverkehr in Frankfurt a. M. (Verkaufspreis 0,10 *M*) Giessen, den 8. April 1881. Grossherzogliche Direction der Oberhessischen Eisenbahnen, zugleich Namens der übrigen betheiligten Verwaltungen. (978)

Vom 10. April cr. ab bis Ende dieses Jahres treten für **Flachstransporte** bei Aufgabe von 10 000 kg in einer **Wagenladung** oder bei Bezahlung der Fracht für dieses Quantum im Verkehr zwischen den Stationen Allenstein, Braunsberg, Elbing, Gumbinnen, Insterburg, Königsberg, Memel, Mühlhausen des Königlichen Eisenbahndirectionsbezirks Bromberg einerseits und der Station Herford des Königlichen Eisenbahndirectionsbezirks Hannover (früher Station der Köln-Mindener Bahn) andererseits im **Ostdeutsch-Rheinischen Verbande Ausnahmetarife** in Kraft.

Ferner kommen für den gleichen Zeitraum und unter denselben Bedingungen Ausnahmetarife für Flachs für den Verkehr zwischen den obengenannten Stationen des Eisenbahndirectionsbezirks Bromberg einer- und den Stationen Hannover und Osnabrück des Eisenbahndirectionsbezirks Hannover und der Station Wolfenbüttel der Braunschweigischen Bahn andererseits im Niedersächsisch-Ostdeutschen Verbande zur Einführung.

Die Sätze sind auf den vorgenannten Stationen zu erfahren. Bromberg, den 6. April 1881. Königliche Eisenbahndirection als geschäftsführende Verwaltung. (983 J)

Ostdeutsch-Ungarischer Verbandverkehr. Am 20. April cr. tritt zum obenbezeichneten Verbandtarife, Theil II B, Getreidetarif, der Nachtrag V in Kraft. Derselbe enthält Ausnahmefrachtsätze für den Transport von Kleie, Aufnahme der Stationen Bauerwitz O. S., Raudten B. F. E. und Cottbus B. G., Aufhebung von directen Sätzen, eine Bestimmung betreffend die Abfertigung von und nach Königsberg i. Pr., Quaibahnhof und Berichtigungen.

Druckexemplare dieses Nachtrags sind bei den bekannten Dienststellen käuflich zu haben. Breslau, den 3. April 1881. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn für die Deutschen Verbandsverwaltungen. (975)

Im **Rheinischen Nachbarverkehr** treten mit dem 10. April für den Verkehr zwischen der Station Steele B. M. einerseits und den Stationen der Bahnstrecke Köln-Bingerbrück des Directionsbezirks Köln linksrheinisch und den Stationen der Bahnstrecke Troisdorf-Niederlahnstein des Directionsbezirks Köln rechtsrheinisch andererseits directe Frachtsätze in Kraft.

Näheres ist bei den betreffenden Stationen zu erfahren. Elberfeld, den 9. April 1881. Im Namen der betheiligten Eisen-

bahnverwaltungen: Königliche Eisenbahndirection. (977)

K. K. priv. Südbahngesellschaft. **Süd-Nordösterreichischer und Levanteverkehr.** Mit 15. April l. J. tritt der IV. Nachtrag zu dem vom 15. Mai 1879 an giltigen Tarife für den Süd-Nordösterreichischen Verkehr in Wirksamkeit.

Dieser Tarif-Nachtrag enthält:
1. Ergänzung der Waarenclassification.
2. Einbeziehung der Station Tyrnau der Königl. Ungarischen Staatseisenbahnen in den Specialtarif No. 1.
3. Einbeziehung der Station Budweis (K. E. B.) und (K. F. J. B.).
4. Transportsteuer-Zuschlags-Tabelle für die Ungarischen Verbandstationen.

Mit gleichem Tage wird die Station Tyrnau der Königl. Ungarischen Staatseisenbahnen in den vom 1. December 1880 an giltigen Tarif für den Transport von Zucker (in Fässern, Kisten oder Säcken verpackt) nach Levantinischen Seeplätzen zu nachverzeichneten Frachtsätzen einbezogen:

Von	Nach	
	Alexandrien, Candia, Canea, Cavalla, Constantinopel, Dedeagh, Lagos, Rettimo, Salonich, Smyrna, Volo	Batoum, Beyrouth, Braila, Galatz, Jaffa, Kerassonda, Larnaca, Odessa, Samsoun, Trapezunt
	Totalfrachtsätze*) pro 100 kg	
Tyrnau	7,17 Frcs.	7,77 Frcs.

Von	Nach		
	Calamata, Patrass, Piräeus, Syra, Zante	Corfu	Ineboli, Küstendje, Port-Saïd, Varna
	Totalfrachtsätze*) pro 100 kg		
Tyrnau	6,97 Frcs.	6,37 Frcs.	7,37 Frcs.

*) Conform Allg. Bestimmungen, Absatz 2 des oberwähnten Tarifes vom 1. December 1880.

Exemplare des obbezeichneten Tarif-Nachtrages können bei den Verbandstationen oder bei unserer Commerciellen Direction in Wien gratis bezogen werden. Wien, am 30. März 1881. Die Generaldirection. (976)

III. Tarife für andere directe Verkehre.

Verkehr zwischen Stationen der ehemaligen Saarbrücker-, Rhein-Nahe- und Moselbahn einer- und Stationen der Main-Neckar Bahn andererseits. Für die Stationen Heppenheim, Laudenbach, Hemsbach, Weinheim, Grosssachsen und Ladenburg treten die Sätze der am 1. April cr. zur Einführung gelangten Tarife für den Güter- und Kohlenverkehr, soweit die Instradirung via Bexbach-Mannheim zu erfolgen hat, noch nicht in Kraft. Für diese Relationen bleiben vielmehr die vor dem 1. April bestandenen Frachtsätze bis auf Weiteres bestehen. Köln, den 9. April 1881. Königliche Eisenbahndirection (linksrheinische). (984)

IV. Specialtarife für bestimmte Transport-Artikel.

Für den Transport von **Eisenerz** in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg von den Stationen Grebenstein und Mönchehof nach den Hochofenstationen treten mit dem heutigen Tage ermässigte **Ausnahmefrachtsätze** in Kraft. Elberfeld, den 7. April 1881. Königliche Eisenbahndirection. (967)

Zum **Kohlenausnahmetarif No. 5** für den Verkehr von den Saargruben nach Badischen Stationen ist am 1. d. Mts. der III. Nachtrag in Kraft getreten. Derselbe enthält Frachtsätze für die Stationen Burbach, Friedrichsthal und Saarbrücken.

Exemplare des Nachtrags können bei den gedachten Expeditionen zum Preise von 5 ₰ bezogen werden. Köln, den 9. April 1881. Königliche Eisenbahndirection (linksrheinische). (981)

Am 1. d. Mts. ist zum **Ausnahmetarif** No. 9 für die Beförderung von **Steinkohlen** und **Cokes** von den Saargruben nach Stationen der Reichseisenbahnen der V. Nachtrag in Kraft getreten. Derselbe enthält Aenderungen der Frachtsätze des Haupttarifs, sowie der Nachträge I—IV soweit durch die Eröffnung der Strecke Völklingen-Wadgassen eine Abkürzung eingetreten ist; ferner neue Frachtsätze für Linslerhof und Aufhebung verschiedener Frachtsätze der Stationen Bous und Völklingen.

Exemplare des Nachtrages können bei den im Saarkohlenrevier gelegenen Güter- etc. Expeditionen zum Preise von 5 ₰ bezogen werden. Köln, den 8. April 1881. Königliche Eisenbahndirection (linksrheinische). (968)

Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahngesellschaft. Am 1. April d. J. ist zu dem **Ausnahmetarif** für **Oberschlesische Steinkohlen** nach der Oesterreichischen Staatseisenbahn via Dzieditz vom 10. August 1879 ein Nachtrag VI in Kraft getreten. Derselbe enthält die durch unsere Bekanntmachung vom 17. Februar d. J. angekündigten, in Folge Erhöhung der Ungarischen Transportsteuer zur Erhebung gelangenden Frachtzuschläge und ist auf den Verbandstationen zu haben. Breslau, den 8. April 1881. VI 1255. Direction. (974)

Der am 5. d. Mts. in Kraft getretene **Ausnahmetarif für Talg** zwischen den diesseitigen Stationen Danzig und Neufahrwasser einerseits und Polnischen Stationen andererseits wird vom 12. d. Mts. ab auch auf die Stationen Praga loco und transito der Weichselbahn und Warschau transito der Warschau-Terespoler Eisenbahn mit der Instradirung via Mlawa ausgedehnt.

Die Fracht inclusive Umladegebühr beträgt pro 100 kg: von Neufahrwasser bis Schnittpunkt Mlawa 0,87 ℳ; von Danzig bis Schnittpunkt Mlawa 0,83 ℳ; vom Schnittpunkt bis Praga loco 22,75 Kopeken; vom Schnittpunkt bis Praga transito 19,70 Kopeken; vom Schnittpunkt bis Warschau transito der Terespoler Eisenbahn 23,06 Kopeken.

Ausserdem werden von demselben Tage ab die Polnischen Schnittsätze für den Ausnahmetarif für Talg ermässigt und zwar:

bei Warschau We von 24,76 auf 24,28 Kopeken;
bei Otwock und Haltestelle Wawer von 28,57 auf 26,90 Kopeken;
bei Warschau W. W. (via Alexandrowo) von 28,47 auf 27,92 Kopeken

pro 100 kg. Bromberg, den 7. April 1881. Königliche Eisenbahndirection als geschäftsführende Verwaltung. (982 J)

2. Eröffnungen etc.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Einer Mittheilung der Direction der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen zufolge wird auf der Strecke Miskolcz-Kaschau zwischen den Stationen Hidas-Németi und Csány die für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtete Haltestelle Abaujvar-Kenyhecz am 10. April l. J. eröffnet werden.

Berlin, den 7. April 1881.
Die geschäftsführende Direction.

Unter-Elbesche Eisenbahn. Am 1. April cr. ist die 44 km lange Strecke Harburg-Stade der Unter-Elbeschen Eisenbahn dem öffentlichen Verkehre übergeben worden. Stationen: Harburg U. E., Neugraben, Buxtehude, Horneburg, Stade.

Alföld-Fiumaner Eisenbahn. Zwischen Csaba-Gyula wird der Personen- und Eilgutverkehr seit 8. d. Mts. auch bei den Nachtzügen vermittelt und ist somit der Gesammtverkehr mit Obigem unbeschränkt eröffnet. Die Betriebsdirection. (972)

3. General-Versammlungen.

K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn (Reichenberg-Pardubitz). Der Verwaltungsrath beehrt sich, die Herren Actionäre zur XXVIII. (ordentlichen) Generalversammlung einzuladen, welche am 12. Mai 1881, um 10 Uhr Vormittags auf dem Wiener Bahnhofe der Oesterreichischen Nordwestbahn (Ankunftsseite, Saal für Erwartende) stattfindet.

Gegenstände der Tagesordnung sind:
1. Mittheilung des Geschäftsberichtes für das Jahr 1880;
2. Bericht des Revisionsausschusses über den Rechnungsabschluss des Jahres 1880;
3. Erneuerungswahl dreier Mitglieder des Verwaltungsrathes nach § 37 der Statuten;
4. Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung des Rechnungsabschlusses des Jahres 1881.

Gemäss § 26 der Statuten, wollen jene Herren Actionäre, welche der Generalversammlung beizuwohnen beabsichtigen, die Actien sammt den nicht fälligen Coupons längstens bis 28. April, 12 Uhr Mittags, entweder bei der gesellschaftlichen Hauptcassa in Wien, Administrationsgebäude am Nordwestbahnhofe, oder bei der Direction der Discontogesellschaft in Berlin, oder bei den Herren M. A. von Rothschild & Söhne in Frankfurt a. M. deponiren und die Legitimationskarten beheben.

Mit den Actien zugleich sind die von den Deponenten eigenhändig zu unterzeichnenden Consignationen in doppelter Ausfertigung einzubringen. Eine Consignation wird, mit der Erlagsbestätigung versehen, zurückgestellt.

Nach § 25 der Statuten geben 10 Actien das Recht auf Eine Stimme; kein Actionär kann mehr als 30 eigenberechtigte Stimmen in sich vereinigen; als Bevollmächtigter kann Niemand mehr als 20 Stimmen übernehmen.

Die Actionäre können nur durch Personen vertreten werden, die selbst Mitglieder der Generalversammlung sind und haben in einem solchen Falle die auf der Rückseite der Legitimationskarte beigesetzte Vollmacht auszufüllen und eigenhändig zu unterzeichnen.

Nach der Generalversammlung können die deponirten Actien gegen Rückgabe der Empfangsbestätigung an dem Erlagsorte wieder behoben werden.

Consignationsblanquette werden bei den Erlagscassen unentgeltlich verabfolgt. Wien, im April 1881. Der Verwaltungsrath. (971)

K. K. priv. Mährische Grenzbahn. Die achte ordentliche Generalversammlung der Actionäre der K. K. priv. Mährischen Grenzbahn findet am 10. Mai 1881 um 10 Uhr Vormittags in den Localitäten der Gesellschaft in Wien (IV., Favoritenstrasse No. 6, 1. Stock) statt.

Tagesordnung:
1. Vorlage des Geschäftsberichtes pro 1880.
2. Bericht des Revisionsausschusses und Beschlussfassung hierüber.

3. Wahl des Revisionsausschusses für das Jahr 1881.
4. Ergänzungswahlen für den Verwaltungsrath in Gemässheit der §§ 15 und 17 der Statuten.
5. Bestimmung des Werthes der Anwesenheitsmarken für die Mitglieder des Verwaltungsrathes.

Jene Herren Actionäre, welche der Generalversammlung beizuwohnen beabsichtigen, wollen ihre Actien in Gemässheit des § 34 der Statuten bis längstens 26. April 1881, Mittags, bei der K. K. priv. allgemeinen Oesterreichischen Boden-Creditanstalt hier (Stadt, Herrengasse No. 8) deponiren und die Legitimationskarten beheben.

Nach § 31 der Statuten geben je 20 Actien das Recht auf Eine Stimme.

Diejenigen Herren Actionäre, welche sich durch andere stimmfähige Actionäre vertreten lassen wollen, belieben zu diesem Zwecke die auf der Rückseite der Legitimationskarte beigedruckte Vollmacht entsprechend auszufüllen. Wien, am 1. April 1881. Der Verwaltungsrath. (Nachdruck wird nicht honorirt.) (969)

K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahngesellschaft. Der gefertigte Verwaltungsrath giebt sich die Ehre, die Actionäre der K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahngesellschaft zu der

Samstag, den 30. April 1881

um 10 Uhr Vormittags im Saale des Ingenieur- und Architekten-Vereines in Wien (Eschenbachgasse 9) stattfindenden

XX. (ordentlichen) General-Versammlung

einzuladen.

Gegenstände der Verhandlung sind:
1. Gestionsbericht des Verwaltungsrathes.
2. Bericht über den Betrieb der Oesterreichischen und Rumänischen Linien im Jahre 1880.
3. Bericht des Revisionsausschusses über die Betriebsrechnungen und den Rechnungsabschluss pro 1880.
4. Antrag des Verwaltungsrathes über die Verwendung des Reinerträgnisses.
5. Wahl des Revisionsausschusses.
6. Anträge des Verwaltungsrathes wegen Uebernahme des Betriebes der bestehenden und der neu zu erbauenden Linien der Galiz. Transversalbahn, sowie Betheiligung an diesem Unternehmen, eventuell durch Emission neuer Titres.
7. Erneuerung des Verwaltungsrathes.

Jene Herren Actionäre, welche der General-Versammlung beiwohnen, oder ihr Stimmrecht nach Massgabe der Statuten ausüben wollen, haben ihre Actien bis längstens 22. April 1881 bei der Centralcassa der Gesellschaft (I. Elisabethstrasse 9), oder bei der Anglo-Oesterreichischen Bank in Wien, bei der Sammlungscassa der Gesellschaft in Lemberg, bei der Galiz. Actien-Hypothekenbank in Lemberg und bei deren Filialen in Krakau, Czernowitz und Tarnopol, bei der Anglo-Austrian Bank in London, oder bei der Banque de Roumanie in Bucarest, mittelst doppelt auszufertigender Consignationen (wozu Blanquette bei den genannten Cassen unentgeltlich verabfolgt werden) zu erlegen und erhalten mit der Empfangsbestätigung hierüber die Legitimationskarten zur General-Versammlung.

Im Vertretungsfalle müssen die auf der Rückseite der Legitimationskarten vorgedruckten Vollmachten eigenhändig unterfertigt werden. Wien, am 7. April 1881. Der Verwaltungsrath. (970)

4. Submissionen.

Zur Vergebung des für das Etatsjahr 1881/82 erforderlichen Bedarfs von 600 t Coaks in öffentlicher Submission ist Termin auf

Dienstag, den 19. April cr., Vormittags 11 Uhr

in unserm Materialienbureau hier Fürstenwallstrasse No. 10 angesetzt worden.

Die bezüglichen Bedingungen liegen in unserm Generalbureau hier, Fürstenstrasse 1—10 zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden. Magdeburg, den 1. April 1881. Königliche Eisenbahndirection. (965)

Holländische Eisenbahn. Die Lieferung von:

700 t eisernen Querschwellen mit
7 t Klemmplatten,
Bedingungsheft No. 214,

soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die Bedingungshefte sind gegen portofreie Einreichung von Ein Gulden pro Stück vom Bureau des Herrn Ober-Ingenieurs hierselbst zu beziehen.

Offerten sind bis spätestens den 19. April 1881, 12 Uhr Mittags an den genannten Herrn Ober-Ingenieur einzureichen.

Dieselben sollen am selben Tage im Local „het Vosje" Rokin 31 in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten Nachmittags 1½ Uhr eröffnet werden. Der Betriebsdirector. Amsterdam, April 1881. [980

Verkauf von Eisenbahnwagen I. und II. Classe. Wir beabsichtigen aus freier Hand sechs 3achsige Wagen I. und II. Classe sammt Achsen und Rädern zu verkaufen. Die Wagen, 1846 erbaut, mit hölzernen Langträgern, haben 3 Abtheilungen II. Classe zu je 8 Plätzen und 2 Endabtheilungen I. Classe von je 4 Plätzen. Sie sind durchaus betriebssicher, entsprechen aber nicht mehr den heutigen Anforderungen in Bequemlichkeit und Ausstattung und eignen sich deshalb nicht mehr für den grossen Verkehr.

Für Seitenbahnen dürften sie noch längere Zeit verwendbar sein.

Die Wagen können zu jeder Zeit dahier eingesehen werden und wolle man sich hierwegen an unseren Maschineningenieur Herrn Baurath Becker wenden.

Kaufgebote erbitten wir an unsere Adresse. Darmstadt, den 31. März 1881. Direction der Main-Neckarbahn. (931)

Privat-Anzeigen.

Börsen: Berlin, Basel, Frankfurt a. M., Hamburg, Leipzig, Paris, Wien=B., Ba., F., H., L., P. u. W. Papiere, deren Zinsen vom Staate garantirt sind.

Coursblatt vom 31. März 1881.

Redigirt von R. Grossschupf.

Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
achen-Mastricht	4½	B.	101,40	%
do. II. Emiss.	5	B.	102	% à 500, 200, 100 Thlr.
do. III. Emiss.	5	B.	102	%
lföld-Fiumaner	5 i. S.	W.	92,50	% à 200 fl. ö. W. i. S.
ltenburg-Zeitz	4½	L.	103,25	% à 100 Thlr.
ltona-Kiel	4½	L.	102,90	% à 200 u. 100 Thlr.
msterdam-Rotterdam	5	B.	—	% à 1000 Fl. Holl.
ussig-Teplitz conv.	4½ i.G	L.	103,40	% à do. = do.
ergisch-Märkische I. Serie	4½	B.	103	% à 100 Thlr.
do. II. Serie	4½	B.	103	% à do.
do. III. Serie * 3½	3½	B.	92,75	% à do.
do. III. Serie C.	3½	B.	90,60	% à 100 Tblr.
do. IV. Serie	4½	B.	103,10	%
do. V. Serie	4½	B.	103,10	% à 500, 200 u. 100 Tblr.
do. VI. Serie	4½	B.	104,50	%
do. VII. Serie conv.	4½	B.	103,40	% à 1000, 500, 200 u. 100 Tb.
do. VIII. Serie	4½	B.	103,10	% à 3000, 1000 u. 500 M.
do. IX. Serie	5	B.	106,70	%
do. Nordhahn conv.	4½	B.	103,10	% à 500 u. 100 Tblr.
do. Düsseldorf-Elherfeld I. Serie	4	B.	100,10	%
do. do. II. Serie	4½	B.	—	% à 100 Thlr.
do. Dortmund-Soest I. Serie	4	B.	100,25	%
do. do. II. Serie	4½	B.	—	%
do Aacben-Düsseldorf I. Emiss.	4	B.	100,25	% à 200 Tblr.
do. do. II. Emiss.	4	B.	100,25	%
do. do. III. Emiss.	4½	B.	—	% à 100 Tblr.
do. Rubrort-Crefeld-Gladbach I. Em.	4½	B.	102,75	% à 200 Thlr.
do. do. II. Emiss.	4	B.	—	%
do. do. III. Emiss.	4½	B.	102,75	% à 100 Thlr-
rlin-Anbalt Lit. A. B.	4	B.	103,40	% à 500 u. 100 Tblr.
do. Lit. C.	4½	B.	103,60	% à do. = do.
do. (Oberlausitzer)	4½	B.	102,20	%
rlin-Dresdener*	4½	B.	104	%
rlin Görlitz conv.	4½	B.	102,75	% à 100 Tblr.
do. Lit. B.	4½	B.	101,75	% à 100 Thlr.
do Lit. C.	4½	B.	101,75	% à 100 Thlr.

Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Berlin-Hamburg I. Emiss.	4	B.	100,90	% à 500, 200, 100 und
do. II. Emiss.	4	B.	100,90	% 50 Tblr.
do. III. Emiss. conv.	4½	B.	103,30	% à 1000, 500, 200 u. 100 Tb.
Berlin-Potsdam-Magdeburg A. u. B.	4	B.	100,50	%
do. C.	4	B.	100,40	% à 200, 100 u. 25 Thlr.
do. D.	4½	B.	103,40	% à 1000, 500 u. 100 Tblr.
do E.	4½	B.	102,75	% à 200 Thlr.
do. F.	4½	B.	102,75	% à 300—3000 M.
Berlin-Stettin II. Emiss. * 3½	4	B.	100,30	% à 1000, 500, 200 und
do. III. Emiss. * 3½	4	B.	100,30	% 100 Thlr.
do. VI. Emiss. * 3½	4	B.	100,30	% à do.
Böhmische Nordhahn	5 i. S.	L.	81,50	% à 200 Th. = 300 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1871	5 i. S.	L.	84	% à do. = do.
Böhmische Westbahn Emiss. 1861*	5 i. S.	W.	100,20	% à do. = do.
do. Emiss. 1869*	5 i. S.	W.	99,50	% à do. = do.
do. Emiss. 1873	5 i. S.	W.	—	% à do. = do.
Braunschweigische	4½	B.	103	% à 1000, 500 u. 100 Thlr.
Breslau-Schweidnitz-Freiburg Lit. D. E. F.	4½	B.	—	% à 500 und 100 Thlr.
do. Lit. G.	4½	B.	—	% à 1000, 500 u. 100 Thlr.
do. Lit. H.	4½	B.	102,90	% à 1000, 200 u. 100 Thlr.
do. Lit. J.	4½	B	102,90	% à do. do.
do. Lit. K.	4½	B.	102,80	% à 3000, 600 u. 300 M.
do. von 1876	5	B.	105,25	% à 1000, 500 u. 300 M.
Breslau-Warscbauer	5	B.	103,25	%
Brünn-Rossitz Oesterr. Franz-Staatsh.	5 i. S.	L.	103,50	% à 100 Th. = 150 fl. ö. W. i. S.
do. do. von 1872	5 i. S.	L.	103	% à do. = do.
Buschtêhrader (Böhm. Nordw. B) Em. 1868	5 i. S.	L.	86,10	% à do. = do.
do. Emiss. 1871	5 i. S.	L.	85,30	% à do. = do.
do. Emiss. 1872	5 i. S.	L.	84,60	% à do. = do.
Chemnitz-Würschnitz	4	L.	100,50	% à 100 Thlr.
Cöln-Minden	4½	B.	—	%
do. II. Emiss.	4	B.	100,30	%
do. III. Emiss. * 3½	4	B.	100,30	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. do. Lit B * 3½ u. Ba.	4½	B.	102,60	%
do. IV. Emiss. 3½	4	B.	100,60	%
do. V. Emiss.	4	B.	100,30	%
do. VI. Emiss.	4½	B.	102,60	% à do.
do. VII. Emiss.	4½	B.	102,60	%
Cottbus-Grossenhain	4½	L.	104	% à 100 Thlr.

Eisenbahn-Priorit.-Obligationen.	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
ttbns-Grossenbain Lit. B.	5	L.	104,50	%
nau-Dran *	5 i.S.	W.	86,40	% à 200 do.
x-Bodenbach	5	L.	87,25	% à 100 Th. = 150 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1871	5	L.	84,75	% à do. = do.
do. Emiss. 1874	5	L.	102,90	% à do. = do. i. G.
zherzog Albrecbtsbahn *	5 i.S.	W.	92,40	% à 100 fl. ö. W.
do.	5 i G.	W.	108,25	% à 500 fl.
nfkircben-Barcser *	5 i.S.	W.	99,25	% à 200 fl. ö. W. i. S.
lizische Carl-Ludwigsbabn *	5 i.S.	L.	90,40	% à 200 Th. = 300 fl. ö. W. i. S.
do. II. Emiss.*	5 i.S.	L.	90	% à do. = do.
do. III. Emiss.*	5 i.S.	L.	90	% à do. = do.
do. IV. Emiss.*	5 i.S.	B.	90,30	% à do. = do.
oggnltzer	5	W.	—	fl. ö. W. pr. 100 fl. C.-M.
möref Staatshahn *	5 i.S.	L.	96,90	% à 100 Th. = 150 fl. ö. W. i. S.
tthardhahn I. u. II. Ser.	5	B.	97,25	% à 1000 Fs. 300 Fs. = 80 Th.
do. III. Ser.	5	B.	—	% à do. = do.
do. IV. Ser.	5	B.	96,60	% à do. = do.
az-Köflach	4½	L.	75	% à 100 Th. = 150 fl. ö. W. i. S.
do.	5	L.	81,10	% à do. = do.
do. Emiss 1872	5	L.	81,10	% à do. = do.
lle-Sorau-Gnben * Lit. A. B.	4½	B.	103,90	% à 100 Thlr.
do. * Lit. C.	4½	B.	104	% à do.
ssische Ludwigsbahn	4½	F.	$102\frac{3}{4}$	% in fl. S. W. à 175 u.
do. do.	4	F.	100	% in Th. à 105 kr. 350 fl.
do. do.	5	F.	$106\frac{3}{8}$	% 200 Thlr. à 105 kr.
mbnrger I. Emiss.	4½	F.	$101\frac{1}{2}$	% à 1000, 500 u. 100 fl. S. W.
iser Ferdinands-Nordbahn	CM5	W.	106	% 100 fl CM à 1000,
do.	öW5	W.	101	% 100 fl öW 500, 100 fl
do. Mähr.-Schles. Strecke 1871/72.	5 i.S.	W.	103,60	do. per do.
do. Anl. 14 Mill. 1872	5 i.S.	W.	107	do. per do.
do. Anl. 1876	5 i.S.	W.	105	do. per do.
iser Franz-Josefshahn * Em. 1867	5 i.S.	W.	101,50	% 100 fl. ö. W. i. S.
do.* 1873	5 i.S.	W.	101,30	
do.* 1879	5 i.S.	W.	101,30	
iserin Elisahetbbahn * Em. 1860/61	5 i.S.	W.	99	% à 300, 600 und
do. *Emiss. 1862	5 i.S.	W.	98,75	900 fl. ö. W. i. S.*)
do. *Linz-Budweis	5 i.S.	W.	101,50	Im Börsenverkehr mit
do. Emiss. 1870	5 i.S.	W.	100,50	5% v. ö. W. fl. 100 geban-
do. *Emiss. 1872	5 i.S.	W.	102,75	delt. (Stücke ö. W. fl. 200
do. *Salzburg-Tyrol	5 i.S	W.	100,50	in Silber.)
chau-Oderberg *	5 i.S.	B.	83	% do. a do.
do.* Gold-Prior.	5 i G	B.	95,90	
nprinz-Rudolfshahn *	5 i.S.	B.	85,60	% à 200 fl. ö W.
do. Emiss. 1869 *	5 i.S.	B.	84,80	% à 300 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1872 *	5 i.S.	B.	84,80	% à do.
do. (Salzkammergut)*	5 M.	W.	113,30	% à 200 fl. = 500 fcs.
pzig-Dresden Partial.	3½	L.	130,50	% à do.
do. von 1854	4	L.	100,50	% à 100 und 50 Thlr.
do. von 1860	4	L.	100,50	% à 100 Thlr.
pzig-Dresden von 1866	4	L.	100,50	% à 100 Thlr.
do. von 1866	4½	L.	103,25	% à do.
pzig-Gascbwitz-Meuselwitz	4½	L.	102,50	% à 300 M.
uberg-Czernowitz *	5 i.S.	B.	80,50	% à 200 Th. = 300 fl. ö. W. i. S.
do. II. Emiss.*	5 i.S.	B.	85,90	% à do. = do.
do. - Jassy * III. Emiss.	5 i.S.	B.	83,40	% à do. = do.
do. do. * IV. Emiss.	5 i.S.	B.	80,60	% à do. = do.

Eisenbahn-Stamm-Actien und Stamm-Prior.-Actien.	Dividenden und Zinsen in % 1874	1875	1876	1877	1878	1879	Börsen-Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Aachen-Mastricht	1	1	1	½	½	$\frac{3}{8}$	4	B.	31,90	% a 200 Thlr.
Alföld-Fiumaner	4	5	5	5	$5\frac{3}{15}$	5	5	W.	161,45	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Altenburg-Zeitz	$8\frac{1}{3}$	$6\frac{1}{4}$	6	$4\frac{19}{30}$	$5\frac{4}{15}$	6½	4	L.	143	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior.	$6\frac{4}{5}$	$5\frac{2}{3}$	$5\frac{5}{12}$	5	5	$5\frac{13}{15}$	5	L.	132	% à 100 Thlr.
Altona-Kiel	6	$7\frac{2}{3}$	8	8	$6\frac{2}{3}$	8	4	B.	156,50	% à 100 Spec. = 150 Thlr.
Amsterdam-Rotterdam	6,59	5,95	$5\frac{4}{5}$	$5\frac{3}{5}$	$6\frac{7}{40}$	$6\frac{1}{3}$	4	B.	128,50	% à 250 fl. holl. = 145 Thlr.
Arad-Körösvölgy	—	—	—	5½	9	—	o. Z.	B-P	—	% à 100 fl. ö. W.
Aussig-Teplitz	9	$8\frac{1}{3}$	10	11	11	12½	5	L.	226,10	Th. pr. 150 fl. C.M. à 200 fl.
Baltische	3	3	3	3	3	3	3	B.	57,70	% 125 RS. = 136 Thlr. M.
Bergisch-Märkische	3	4	$3\frac{3}{4}$	$3\frac{1}{3}$	4	$4\frac{1}{3}$	4	B.	112,80	% à 100 Thlr.
Berlin-Anhalt	8½	8	6	$5\frac{3}{4}$	5	5	4	B.	121,25	% à 200 „
Berlin-Dresden	5	2½	0	0	0	0	4	B.	16,10	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	—	2½	0	0	0	0	5	B.	51,50	—
Berlin-Görlitz	0	0	0	0	0	0	4	B.	23,50	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	4	5	0	0	1	$3\frac{1}{3}$	5	B.	83,10	% à 200 „
Berlin-Hamburg	12½	10	11	11½	10½	12½	4	B.	232,80	% à 200 „
Berlin-Potsdam-Magdeburg	$1\frac{2}{3}$	3	3½	3½	3½	4	4	B.	—	% à 100 „
Berlin-Stettin	$9\frac{11}{10}$	9	$8\frac{3}{10}$	$7\frac{1}{10}$	$3\frac{1}{3}$	$4\frac{3}{8}$	$4\frac{3}{8}$	B.	117,50	% à 200 „
Böhmische Nordhahn	$2\frac{1}{3}$	2½	0	0	0	0	o. Z.	W.	129	fl. ö. W. pr. 150 fl. ö. W.
Böhmische Westbahn * $5\frac{2}{10}$	5	5	5	5	5	6	5	W.	261	do. pr. 200 fl. do.
Breslau-Schweidnitz-Freiburg	7½	$5\frac{2}{3}$	5	2½	$3\frac{1}{4}$	$4\frac{3}{8}$	4	B.	102,30	% à 200 Thlr.
Breslau-Warschau Stamm-Pr.	—	0	0	0	0	0	5	B.	50	% à 200 „
Buschtêhrader Lit. A.	4½	$3\frac{1}{2}$	2½	0	2,66	4,76	4	L.	119	Thl. pr. 150 fl ö W à 525 fl ö W.
do. Lit. B.	0	0	0	0	0	0	4	L.	74,25	do. à 200 fl ö W.
Chemnitz-Würschnitz	10½	$11\frac{2}{3}$	$16\frac{1}{5}$	$16\frac{1}{3}$	$13\frac{2}{3}$	6½	4	L.	149,50	% à 100 Thlr.
Cöln-Minden*	$6\frac{2}{10}$	$4\frac{3}{10}$	$5\frac{1}{3}$	$5\frac{1}{20}$	6,3	6	6	B.	150,70	% a 200 „
Cotthus-Grossenhain	7	7	5	0	$\frac{1}{3}$	1½	4	L.	62,75	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	6	6	5	5	5	5	5	L.	103	% a 200 „
Donau-Drau * (Battasz.-Domh.)	5	5	5	5	5	5	5	W.	157,50	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Dux-Bodenbach Lit. A. B.	0	0	0	0	0	0	4	B.	109	% pr. do.
do. Prior.-Actien Lit. A.	—	—	—	—	—	—	5	L.	108	% à ö. W. fl. 100 i. S.
do do. Lit. B.	—	—	—	—	—	—	5	L.	108	% à do.
Erzherzog Albrechtsbahn*	5	1	0	0	0	$1\frac{1}{3}$	o. Z.	W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Fünfkirchen-Barcser*	5	5	0	0	5	5	5	W.	195	do. pr. do.
Galizische Carl-Ludwigb. * $5\frac{2}{10}$	8½	6	7	9,28	8,214	7,738	5	W.	269,25	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Gotthardbahn 90% Einz.	6	6	6	6	6	6	(6)	B.	63,50	% à 500 Fs. 300 = 80 Thlr.
Graz-Köflach	3	$1\frac{1}{3}$	0	0	0	0	o. Z.	W.	174	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Halle-Sorau-Gnben	0	0	0	0	0	0	4	B.	23,60	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior.	0	0	0	0	0	3½	5	B.	98	% à 200 „
Hessische Ludwigsbahn	6	6	5	5	4	4	4	F.	$91\frac{1}{8}$	% à 250 fl. S. W. u. 200 Thlr.
Holsteinische Marschhahn (alte Glückstadt-Elmshorner)	1	1	1	2½	$2\frac{2}{3}$	2	4	H.	—	à 100 Spec. = 450 M.
do. Lit. B.	—	—	—	—	—	—	4	H.	—	à 450 M.
do. Stamm-Prior. (alte Glückstadt-Itzehoer)	4½	4½	4½	4½	4½	4½	4½	H.	—	à 100 Spec. = 450 M.
do. Stamm-Prior. Lit. B.	—	—	—	—	—	5	4½	H.	—	à 450 M.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	12½	$9\frac{1}{4}$	12½	14½	14½	14½	5	W.	230	fl. ö. W. pr. 100 fl. C. M. à fl. 1000, 500, 200 C. M.
Kaiser Franz-Josephsb.*	5	5	5	5	5	5	5	W.	181,75	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W i. S.
Kaiserin Elisabethbahn*	5	5	5	5	5	5	5	W.	206	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
K. Elisahethbahn * Linz-Budweis	5	5	$4\frac{1}{3}$	5	5	5	5	W.	185,25	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
do.* Salzb.-Tirol III. Em. 1873	5	5	5	5	5	5	5	W.	177	do. per do.
Kaschau-Oderberg*	5	5	4	4	4	4	4	W.	142,25	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö W. i. S.
Kronprinz Rndolfsbahn * $5\frac{2}{10}$	5	5	5	5	5	5	5	W.	161,50	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Leipzig-Gaschw.-Meus. St.-Pr.	$3\frac{3}{8}$	2	$1\frac{1}{3}$	$\frac{8}{3}$	2½	$3\frac{1}{12}$	5	L.	93,75	% à 200 Thlr.
Lemherg-Czernowitz-Jassy*	5	5	5	5	5	5	5	W.	173,75	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.

*) 5 % Zinsen abzüglich 10 % Einkommensteuer und Stempel; im Börsenverkehr mit 4½ % ö. W. fl. 100 gebandelt.

Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Ludwigshafen-Bexbach	4½	F.	101 1/8	% à 1000, 500 u. 100 fl. S.W.
do.	4	F.	100½	%
Magdeburg-Halberstadt	4½	B.	—	% à 100 Thlr.
do. do. von 1865	4½	B.	102,70	% à 100 u. 500 Thlr.
do. do. von 1873	4½	B.	102,70	% à do. u. do.
do. Wittenberge, Stamm	3	B.	84,20	% à 200 Thlr.
do. do. Priorit.	4½	B.	102,25	
do. (Magdeb.-Leipzig) Lit. A	4½	B.	104,25	% à 300—1500 M.
do. do. Lit. B	4	B.	100,25	% à do.
Mährische Grenzbahn*	5 i.S.	L.	70,25	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Mähr.-Schles. Centralbahn	o. Z.	W.	38,30	% à 300 fl. do.
Märkisch-Posen conv.	4 1/2	B.	102,75	% à 500 u. 100 Thlr.
Münster-Enschede*	4½	B.	—	% à 500 ℳ
Niederschlesisch-Märkische I. Ser.	4	B.	100	% à 62½, 100 u. 500 Thlr.
do. II. Ser.	4	B.	100	%
do. conv. I. u. II. Ser.	4	B.	100,10	%
do. III. Ser.	4	B.	100,20	%
Nordhausen-Erfurt I. Em.	4½	B.	102,20	% à do
Oberschlesische A.	4	B.	—	% à 1000, 500 und 100 Thlr.
do. B.	3½	B.	93,10	%
do. C.	4	B.	—	%
do. D.	4	B.	—	%
do. E.*	3½	B.	93,20	%
do. F.* 3½	4½	B.	103,70	%
do. G.	4½	B.	103,70	%
do. H.* 4	4½	B.	103,80	%
do. von 1873	4	B.	—	% à 100—1000 Thlr.
do. von 1874	4½	B.	103,60	%
do. von 1879	4½	B.	104,75	%
do. von 1880	4½	B.	103,80	%
do. Niederschles. Zweigh.	3½	B.	—	% à 200 und 100 Thlr.
do. Stargard-Posen	4	B.	—	% à 100 und 50 Thlr.
do. do. II. Emiss.	4½	B.	—	%
do. do. III. Emiss.	4½	B.	—	%
Oesterr. Nordwestbahn*	5 i.S.	W.	102,25	% à 200 fl. ö. W. i. S.
do. Litt. B.	5 i.S.	W.	101	% à do.
do. Em. 1874	5 M.	W.	119	% à 600 ℳ
Oesterr. Staats-Eisenbahn*	3	W.	174	fl. ö W. pr. 500 frcs. à 500 frcs.
do.* II. Emiss.	3	W.	170,50	do. per do.
do. Ergänzungsnetz*	3	W.	—	fl. ö. W. pr. do. à do.
do. I. Emiss.	5 i.S.	W.	—	do. per 200 fl. ö. W. i. S.
do. II. Emiss.	5 i.S.	W.	—	do. per do.
Oesterr. Südbahn* (Lombard.)	3	W.	129,75	fl. ö. W. pr. do. à do.
do.*	5 i.S.	W.	130	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Ostpreuss. Südbahn conv.	4½	B.	102,30	% à 500 und 100 Thlr.
Ostrau-Friedland	5 i.S.	L.	79,25	% à 200 Th. = 300 fl. ö. W. i. S.
Pardubitz-Reichenberg*	5	W.	96	% à fl. ö. W. pr. 100 fl. C.M.
do.*	5 i.S.	W.	99,75	% à 200 Th. = 300 fl. ö. W. i. S.
do.* III. Emiss.	5 i.S.	W.	99,80	% à do.
do.* Emiss. 1875	5 M.	W.	116,50	% à 400 ℳ
do.* Emiss. 1879	5	W.	95	% à 100 fl. ö. W. i. B.
Pfälzische Maxbahn	4½	F.	101 1/4	% à
Pfälzische Nordbahn	4½	F	101 1/4	% à
Pilsen-Priesen	o. Z.	L.	64,25	% 100 Th. = 150 fl. ö. W. i. S.
Prag-Dux	o. Z.	L.	63,70	% 100 Th. = 150 fl. ö. W i. S.
do. Emiss 1872	o. Z.	L.	63,70	% 100 Th. = do.
Rechte Oderufer	4½	B.	103,80	% à 5000, 1000, 500 u. 300 ℳ
Rheinische	4	B.	—	% à 250, 200 u. 100 Thlr.
do.*	3½	B.	92,50	%
do. III. Emiss. v. 1858—1865	4½	B.	102,90	%
do. v. 1869, 71 u. 73 conv.	4½	B.	102,70	%
do. Cöln-Crefelder	4½	B.	—	% à do.
Rhein-Nahe-Bahn*	4½	B.	102,60	% à 1000, 500 und 100 Thlr.
do. II. Emiss.*	4½	B.	102,60	%
Russische* (Mosco-Rjäsan)	5	B.	102,60	% à 200 Thlr.
do. * (Rjäsan-Kozlow)	5	B.	101	% à do.
do. * (Kozlow-Woronesch)	5	B.	98,40	% à do.
do. * (Jelez-Woronesch)	5	B.	94	% à 136 Th r
do. * (Jelez-Orel)	5	B.	95,75	% à
do. * (Kursk-Charkow)	5	B.	95,75	% à
do. * (Kursk-Kiew)	5	B.	99,75	% à 1000, 500 u. 200 Thlr.
do. * (Schuja-Ivanovo)	5	B	96,60	% à
do. * (Poti-Tiflis)	5	B.	—	% à 680 und 136 Thlr.
Schleswigsche v. Altona-Kiel abgest	4½	L.	—	% à 1000, 500, 200 u. 100 Th.
I. Siebenbürger*	5 i.S.	W.	86,50	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Theissbahn*	5	B.	—	% à 1000 u. 200 fl. ö. W.
Thüringische I. Emiss.	4	B.	100,25	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. II. Emiss.	4½	B.	—	%
do. III. Emiss.	4	B.	100,25	%
do. IV. Emiss.	4½	B.	103,25	%
do. V. Emiss.	4½	B.	103,25	% à 300—3000 ℳ
do. VI. Emiss.	4½	B.	103,25	% à 100 Th. = 150 fl. ö. W. i. S.
Turnau-Kralup-Prag	5 i.S	L.	85,60	% à do. do.
do. Emiss. 1870	5 i.S.	L.	85	% à do. do.
do. Emiss. 1872	5 i.S.	L.	84,90	% à do. do.
do. Emiss. 1874	5 i.S	L.	—	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Ungarisch-Galizische*	5 i.S.	B.	79,25	% à 300 fl. do.
Ungarische Nordosthahn*	5 i.S.	B.	76,10	% à 200 fl. i. S. oder 400 ℳ oder 500 frcs.
do.	5 ℳ	W.	87,75	% à 300 fl. do.
Ungar. Westbahn* (Sthlw.-Raab-Graz)	5 i.S.	W.	93,50	% à 200 fl. do.
do. (do.) Emiss. 1874	5 i.S.	W.	89	% à 200 fl. do.
Vorarlberger*	5 i.S.	W	88,25	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Warschau-Terespol*	5	B.	97,25	% à 500 und 100 Thlr.
Warschau-Wien II. Emiss.	5	B.	102,25	% à do.
do. III. Emiss.	5	B.	102,25	% à do.
do. IV. Emiss.	5	B.	101,75	% à 500, 200 u. 100 Thlr.
Werrahahn	4½	L.	101,75	% à 500, 200 u. 100 Thlr.

Eisenbahn-Stamm-Actien und Stamm-Prior.-Actien	1874	1875	1876	1877	1878	1879	Börsen-Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
	Dividenden und Zinsen in %									
Leoben-Vordernberg	0	0	0	0	0	1	o. Z	W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W
Ludwigsh.-Bexb. (Pfälz. L.-B.)*	9	9	9	9	9	9	4	F.	203	% à 500 fl. S. W.
Lübeck-Büchen	5½	5	5	5	5 1/3	6½	4	H.	—	% à 200 Thlr.
Lüttich-Limburg	0	0	0	0	0	0	4	B.	16,25	% à 500 Fs. 300 = 80 Thlr
Magdeburg-Halberstadt	3	6	8	8	9½	6	6	B.	150,90	% à 100 Thlr.
do. Litt. B.	3½	3½	3½	3½	3½	4 1/5	3½	B.	90,25	%
do. Litt. C.	5	5	5	5	5	5	5	B.	125,20	%
Mähr.-Schles. Centralbahn	0	0	0	0	0	0	o. Z.	W.	23	fl. ö. W. pr. 200 fl. i. S.
Mährische Grenzbahn	0	0	0	0	0	0	o. Z	W.	33,75	do. pr. do.
Märkisch-Posener	0	0	0	0	0	0	4	B.	27,50	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior	0	3½	3 3/4	4½	5	5	5	B.	102	% à 200 „
Mecklenburgische Friedr.-Franz	6½	7	7	7	7	7	4	B.	144,75	% à 500 ℳ
Münster-Hamm*	4	4	4	4	4	4	4	B.	—	% à 100 Thlr.
Neust.-Weissenb.* (Pfälz. Max.)	4½	5½	5½	5 1/2	5½	5½	4½	F.	126 3/8	% à 500 fl. S. W.
Niederschlesisch-Märkische*	4	4	4	4	4	4	4	B.	100	% à 100 Thlr.
Nordhausen-Erfurt	4	4	4	4	4	4	4	B.	28	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	0	0	1½	2 2/15	3 1/5	5	5	B.	91	% à 100 u. 500 Thlr.
Oberlaus. (Kohlf.-Falkhg.) St.-Pr.	2½	0	0	0	0	0	5	L.	48,10	% à 200 Thlr.
Oberschlesische Litt. A. C. D. E.	12	10½	9 2/3	8½	8½	9 3/5	3½	B.	196,10	% à 100 „
do. Litt. B.* 3½	12	10½	9 2/3	8½	8½	9 3/5	3½	B.	160	% à 100 „
Oesterr. Nordwestbahn*	5	5	5	4,15	4	4	5	W.	199	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S
do. Litt. B.	5	2,65	0	0	0	2½	5	W.	242,50	do. pr. do. in S.
Oestr. Staatsb.* 5 2/10 (Oest. Franz.)	8	6½	5 2/5	6	6	6	5	W.	293	fl. ö. W. pr. Stck. v. frcs. 500
Oesterr. Südbahn* (Lombard.)	1½	0	0	0	0	0	5	W.	109,50	fl. ö. W. pr. 200 fl. Einz
Ostpreuss. Südbahn	0	0	0	0	0	0	4	B.	37,40	% à 200 Thlr.
do. Stamm-Prior.	3½	5	5	5	5	5	5	B.	79,50	% à 200 „
Ostrau-Friedland	3/4	0	0	5	0	—	5	W.	67	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W
Parduh.-Reichnb.* (S.-Ndd. V.-B.)	4½	4½	4½	4	4	4	5	W.	142,50	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M
Pfälz. Nordbahn*	4	4	4	4	4	4	4	F.	98	% à 500 fl. S. W.
Prag-Dux	0	0	0	0	0	0	o. Z.	W.	55,75	fl. ö. W. pr. 150 fl. ö. W. i. S
Rechte Oderufer	6 1/3	6 1/2	6 2/5	6 1/3	7	7,3	4	B.	145,30	% à 200 Thlr.
do. Prior.-Stamm	6 1/3	6 1/3	6 2/5	6 1/3	7	7,3	5	B.	144,25	% à 200 „
Rheinische	8	8	7½	7	7	7	6½	B.	162,75	% à 250 „
do. Litt. B.	4	4	4	4	4	4	4	B.	100,75	% à 250 „
Rhein-Nahe-Bahn	0	0	0	0	0	0	4	B.	12,20	% à 200 „
Rumänische	4	2½	1	2	2	3 3/5	5	B.	66,20	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	8	8	8	8	8	8	8	B.	—	% à 150 „
Russische Bahnen*	5 4/5	5,92	6,28	6,56	7,025	7,395	5	B.	133,75	% à 125 Rb. = 134 Thlr
Saal-Bahn Stamm-Prior.	2 2/3	1 1/3	0	0	0	0	5	B.	63	% à 100 Thlr.
I. Siebenbürger*	5	5	5	5	5	5	5	W.	155,25	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S
Stargard-Posen*	4½	4½	4½	4½	4½	4½	4½	B.	103,10	% à 100 Thlr.
Stuhlweissenburg-Raab-Graz*	5	5	5	5	5	5	5	W.	163,25	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W i. S
Thüringische	7½	8½	9 1/4	7½	8	8½	4	B.	171	% à 100 Thlr.
do. Em. v. 1868 (Gotha-Leinef.)*	4	4	4	4	4	4	4	B.	99,75	% à 100 „
do. Litt. C (Gera-Eichicht)*	4½	4½	4½	4½	4½	4½	4½	B.	106,60	% à 100 „
Tilsit-Insterburg	0	0	0	0	0	0	4	B.	20,50	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	2 3/5	3	4	3,9	4	3,1	5	B.	—	% à 100 „
Theissbahn* 5 2/10	5	5	5	6,75	5,75	7,15	5	W.	247,50	fl. ö. W. pr. 200 fl. Ein
Turnau-Kralup-Prag	3	3	3	3	0	0	5	W.	249	fl. do. pr. do.
K. Ung. priv. Nordostbahn*	5	5	5	5	5	5	5	W.	157	fl. ö. W. pr. 200 fl. i. S.
I. Ungar.-Galizische*	5	5	—	—	—	—	5	W.	157,25	fl. do. pr. do.
Vorarlberger*	5	5	5	5	5	5	5	W.	—	fl. do. pr. do.
Warschau-Terespol*	5	5	5	5	5	5	5	B.	—	% à 100 R. S. = 107 Thl
Warschau-Wien	10	7½	6 2/3	5	9,185	11 2/3	5	B.	289,50	Mark pr. 60 Rb.
Weimar-Gera* bis 1886	4½	4½	2 1/4	4½	4½	4½	4½	L.	51	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior.	5	2½	0	0	0	0	5	L.	36,50	% à 200 „
Werrabahn	0	1	2/3	1 1/6	1 2/3	2	4	B.	80,30	% à 100 „
Schweizer Centralbahn	8	5	4½	2	2	0	o. Z.	Ba.	—	frcs. pr. 500 frcs. Einz
do. Nordostbahn	8	8	3	—	—	—	„	Ba.	—	frcs. pr. 500 „ „
Vereinigte Schweizerbahnen	0	0	0	0	0	0	„	Ba.	—	frcs. pr. 500 „ „
Schweizer Westbahn	0	0	3/5	0	0	0	„	Ba.	—	frcs. pr. 500 „ „
Französische Orléans	11 1/5	—	—	—	—	—	„	P.	—	frcs. pr. 500 „ „
do. Nordbahn	12	—	—	—	—	—	„	P.	—	frcs. pr. 400 „ „
do. Ostbahn	6 3/5	—	—	—	—	—	„	P.	—	frcs. pr. 500 „ „
do. Südbahn	—	8	—	—	—	—	„	P.	—	frcs. pr. 500 „ „
do. Westbahn	—	—	—	—	—	—	„	P.	—	frcs. pr. 500 „ „
Paris-Lyon-Mittelmeer	11	11	—	—	—	—	„	P.	—	frcs. pr. 500 „ „

Literatur.

—st.— **Die elektrische Beleuchtung für industrielle Zwecke.** Von R. J Crompton, Ingenieur und Unternehmer für elektrische Beleuchtung. Deutsc von F. Uppenborn, Ingenieur und Elektrotechniker zu Hannover. Mit 1 Tafe (München und Leipzig. Verlag von R. Oldenbourg. 1881.)

Das vorliegende kleine Buch bezweckt, allen denen, welche in der elel trischen Beleuchtung zu thun haben, praktische Informationen zu geben un enthält in gedrängter Kürze eine Fülle werthvollen Materials.

Zuerst wird die Betriebskraft behandelt und dabei namentlich hervo gehoben, welche Bedingungen die Motoren in Bezug auf Lager- und Schmie vorrichtungen zu erfüllen haben. Alsdann folgt eine kritische Betrachtur der verschiedenen Constructionsprincipien von dynamoelektrischen Maschine und Lampen; bei letzteren hat der Verfasser seine eigene Lampe gegenüb anderen, wie z. B. der von Siemens, wohl etwas zu sehr bevorzugt. Hiera schliessen sich Erörterungen über zweckmässigste Gestaltung der Hilfsgege stände, wie Laternen, Kabel, Schlüssel, Mittheilungen von Erfahrungen üb Kohlenstifte, Daten über die Betriebskosten, Preisangaben aller zur elekt schen Beleuchtung erforderlichen Apparate, endlich approximative Koste anschläge für verschiedene Installationen.

Die ganze Behandlung zeigt, dass der Autor ein Elektrotechniker vo Fach ist, was eben der Schrift ihren praktischen Werth verleiht; dem Uebe setzer sind wir zu Dank verpflichtet, dass er die Benützung des Büchlei den Deutschen Fachmännern erleichtert hat, welchen wir es hiermit au beste empfehlen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin SW. (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 30. 1881.

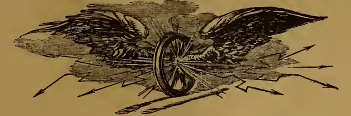
Die Zeitung erscheint Montags und Freitags.

Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes; Kreuzband-Porto wird extra berechnet.

Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction: Dr. jur. W. Koch, Berlin SW., Kleinbeerenstr. 3.

Commissionär für den Buchhandel: Adolph Refelshöfer, Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Zeitung des Vereins



Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuth-Strasse 8, einsenden.

Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3000 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.
Einundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 22. April 1881.

Dieser Nummer liegt ein Prospect über Pauseleinwand von Carl Schleicher & Schüll in Düren, Rheinpreussen, bei.

Dieser Nummer liegen die „Notizen über neue Tarife und Tarifänderungen pro März 1881" bei.

Gesetzentwurf über die Galizische Transversalbahn.

Im Oesterreichischen Abgeordnetenhause wurde folgender Gesetzentwurf, betreffend die Bedingungen und Zugeständnisse der Galizischen Transversalbahn, eingebracht:

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrathes finde Ich anzuordnen wie folgt:

Artikel 1. Die Regierung wird ermächtigt, bei Ertheilung der Concession zum Bau und Betriebe der noch fehlenden Strecken der Galizischen Transversalbahn, und zwar: a) Husiatyn-Stanislau, b) Zagorz-Grybow, c) Neu-Sandec-Saybusch eventuell nebst d) Abzweigungen einerseits zur Ungarischen Grenze in der Richtung gegen Czacza, andererseits zur Reichsgrenze bei Oswiecim, dann nach Krakau (Podgorze), zum Zwecke der Durchführung des Baues innerhalb der im Artikel 4 dieses Gesetzes angegebenen Vollendungsfristen unverzinsliche Bauvorschüsse in der Höhe von acht Millionen (8 000 000) Gulden Oesterreichischer Währung in Noten zu leisten und für die hieraus entstehende Forderung Actien der für das obige Bahnunternehmen zu bildenden Actiengesellschaft zum vollen Nennwerthe als Zahlung anzunehmen.

Diese Betheiligung des Staatsschatzes ist an die Bedingung geknüpft, dass 1. vom Lande Galizien zu den Grundeinlösungskosten der im Artikel 1 unter a), b) und c) bezeichneten Eisenbahnstrecken ein Pauschalbetrag von Einer Million (1 000 000) Gulden Oesterreichischer Währung und zu den Auslagen für die Richtungsänderung und Umlegung der öffentlichen nicht ärarischen Strassen an diesen Bahnstrecken ein Pauschalbeitrag von hunderttausend (100 000) Gulden Oesterreichischer Währung durch ein Landesgesetz zugesichert und 2. die Beschaffung des restlichen Anlagecapitals ohne Belastung des Staatsschatzes sichergestellt wird; endlich 3. der Concessionär sich verpflichtet, an die Staatsverwaltung zur Bestreitung der Kosten der für den Durchgangsverkehr auf der Staatsbahn Tarnow-Leluchow erforderlichen Erweiterungsbauten den Pauschalbetrag von zweimalhunderttausend (200 000) Gulden zu bezahlen.

Artikel 2. Die Ausfolgung der nach Artikel 1 zu leistenden Bauvorschüsse, von deren Gesammtbetrag auf die Strecken Saybusch-Neu-Sandec 4 000 000 fl., Grybow-Zagorz 2 400 000 fl. und Stanislau-Husiatyn 1 600 000 fl. entfallen, hat nach Massgabe der von dem Concessionär, bezw. von der zu bildenden Actiengesellschaft jeweilig geleisteten Arbeiten und Materialbeistellungen auf Grundlage der beizubringenden, gehörig belegten Nachweisungen allmonatlich gegen ungestempelte Empfangsbestätigungen derart zu geschehen, dass die auszufolgenden Vorschüsse ein Drittheil des nachgewiesenen Geldwerthes der jeweilig bewirkten Leistungen nicht übersteigen. Der Gesammtbetrag der auszufolgenden Vorschüsse ist auf die Jahre 1882, 1883 und 1884 derart zu vertheilen, dass in keinem dieser Jahre ein höherer Betrag als 2 666 666⅔ fl. ausgefolgt wird.

Artikel 3. Für die Rückzahlung der von der Staatsverwaltung geleisteten Bauvorschüsse, deren Refundirung bezüglich einer jeden der im Artikel 2 angeführten Bahnstrecken mit dem Zeitpunkte der Betriebseröffnung stattzufinden hat und welche im Falle des Unterbleibens der Refundirung oder der Nichteinhaltung eines der concessionsmässigen Vollendungstermine sofort fällig werden, hat der Concessionär im Falle der Uebertragung der bezüglichen Rechte und Pflichten an die zu bildende Actiengesellschaft als Bürge und Zahler zu haften.

Artikel 4. Die Vollendungstermine sind derart festzusetzen, dass die Bahnstrecken Husiatyn-Stanislau binnen 2¼, Zagorz-Grybow binnen 2½ und Neusandec-Saybusch binnen 3½ Jahren vom Tage der Concessionsertheilung im Baue vollendet und dem öffentlichen Verkehre übergeben werden. Für die Erfüllung dieser Verpflichtung hat der Concessionär der Staatsverwaltung in der von ihr zu bestimmenden Weise entsprechende Sicherheit zu leisten. Im Falle der Nichterfüllung der obigen Verpflichtung kann die geleistete Caution als verfallen erklärt werden. Die aus diesem Anlasse hervorgehenden Acte und Urkunden geniessen ebenso wie jene, welche die von der Staatsverwaltung zu leistenden Bauvorschüsse und deren Sicherstellung zum Gegenstande haben, die Gebühren- und Stempelfreiheit

Artikel 5. Zur Wahrung der speciellen Interessen, welche der Staatsverwaltung aus den geleisteten Bauvorschüssen erwachsen, ist derselben das Recht vorzubehalten, die Bau- und Lieferungsbedingnisse für die im Artikel 2 bezeichneten Bahnstrecken zu genehmigen und die denselben entsprechende Bauausführung und Ausrüstung durch zu diesem Zwecke aufzustellende Staatsorgane auf jede ihr geeignet erscheinende Weise unmittelbar zu überwachen. Die Kosten dieser speciellen Bauaufsicht sind von dem Concessionär, resp. der Actiengesellschaft, in dem vom Handelsministerium festzusetzenden Betrage zu vergüten. Der Staatsverwaltung ist ferner das Recht vorzubehalten, die Dienstinstructionen für die von dem Concessionär zum Zwecke der Bauaufsicht, dann der Berechnung, Liquidirung und Anweisung der Bauverdienstausweise aufzustellenden Organe zu genehmigen. In den Vorstand (Verwaltungsrath) der zu bildenden Gesellschaft, welcher aus höchstens 12 Mitgliedern bestehen soll, hat die Regierung jederzeit mindestens 4 Mitglieder zu ernennen.

Artikel 6. Bei Ertheilung der Concession können für die im Artikel 1 bezeichnete Eisenbahn überdies noch die nach dem Gesetze vom 25. Mai 1880 für Localbahnen zulässigen Begünstigungen und Erleichterungen gewährt werden, insbesondere: a) die Befreiung von den Stempeln und Gebühren für alle Verträge, bücherlichen Eintragungen, Eingaben und sonstige Urkunden zum Zwecke der Capitalsbeschaffung und Sicherstellung der Capi-

talsverzinsung und des Betriebes bis zum Zeitpunkte der Betriebseröffnung, sowie für jene bezüglich der Grunderwerbung, des Baues und der Instruirung der Bahn bis zum Schlusse des ersten Betriebsjahres; b) die Befreiung von den Stempeln und Gebühren für die erste Ausgabe der Actien und Prioritätsobligationen mit Einschluss der Interimsscheine und für die bücherliche Eintragung der Prioritätsobligationen, sowie von der bei der Grundeinlösung auflaufenden Uebertragungsgebühr; c) die Befreiung von der Erwerbs- und Einkommensteuer, von der Entrichtung der Couponstempelgebühren, sowie von jeder neuen Steuer, welche etwa durch künftige Gesetze eingeführt werden sollte, auf die Dauer von dreissig (30) Jahren vom Tage der Concessionsertheilung.

Artikel 7. Falls der Betrieb der im Artikel 1 bezeichneten Bahnstrecken von dem Concessionär an die Verwaltung einer der garantirten Anschlussbahnen überlassen und von dieser letzteren auch der Betrieb der anschliessenden Staatsbahnen, eventuell auch der dazwischen gelegenen garantirten Bahnen übernommen, beziehungsweise durch Mitbenutzung garantirter Zwischenstrecken eine einheitliche Betriebsführung der ganzen Transversalbahn von Husiatyn bis Saybusch ermöglicht wird, ist die Regierung ermächtigt, in den Bestimmungen über die Garantieleistung und die Maximaltarife dieser Bahnen jene Aenderungen eintreten zu lassen, welche zur Vereinfachung der Rechnungsführung und im Interesse einer einheitlichen Gebahrung erforderlich sind. Die zum Zwecke der vorhin bezeichneten Betriebsüberlassung, sowie der einheitlichen Betriebsführung abzuschliessenden Verträge, sowie die aus diesem Anlasse erforderlichen Urkunden und bücherlichen Eintragungen geniessen die Gebühren- und Stempelfreiheit.

Artikel 8. Die Regierung wird für den Fall, als die sofortige Sicherstellung der sämmtlichen im Artikel 1, Lit. a), b) und c) bezeichneten Eisenbahnstrecken mittelst Concessionsertheilung nicht als den öffentlichen Interessen entsprechend erkannt werden sollte, ermächtigt, den Bau derjenigen dieser Strecken, rücksichtlich welcher eine Concessionsertheilung nicht erfolgt, auf Staatskosten in Angriff zu nehmen. Zu diesem Zwecke wird der Regierung für das Jahr 1881 ein Specialcredit von 500 000 fl. bewilligt. Für den Fall der auf solche Art erfolgenden Sicherstellung des Ausbaues der Galizischen Transversalbahn finden die im Artikel 6 dieses Gesetzes vorgesehenen Begünstigungen und Erleichterungen sinngemäss Anwendung.

Artikel 9. Das gegenwärtige Gesetz tritt mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit. Mit dem Vollzuge desselben sind der Handelsminister und der Finanzminister beauftragt.

Dem Gesetzentwurfe ist ein längerer Motivenbericht beigegeben, an welchen ein mit der Oesterreichischen Länderbank abgeschlossenes Uebereinkommen angereiht wird. Dasselbe besteht aus 10 Punkten, in denen Folgendes bestimmt wird:

Punkt 1 betrifft die in den obigen Gesetzentwurf aufgenommene Betheiligung des Staates mit acht Millionen Gulden. Die unklare Formulirung im Artikel 3 des Gesetzes bezüglich der Refundirung der Bauvorschüsse ist, wie aus dem Uebereinkommen hervorgeht, dahin zu verstehen, dass die Refundirung in Actien zu erfolgen hat.

Punkt 2 regelt die Leistung der Bauvorschüsse. Die diesbezüglichen Bestimmungen finden sich bis auf wenige Details auch im Gesetze.

Nach Punkt 3 soll die Vorlage des Detailprojects für Stanislau-Husiatyn binnen vier Monaten, für Saybusch-Neusandec und Grybow-Zagorz binnen acht Monaten vom Tage der a. h. Concessions-Ertheilung stattfinden, der Bau der bezeichneten Eisenbahnstrecken binnen längstens vierzehn Tagen nach ertheilter Baubewilligung beginnen, der Bau der Eisenbahnstrecken Husiatyn-Stanislau bis 1. Juli 1883, Zagorz-Grybow bis 1. November 1883, Neusandec-Saybusch bis 1. September 1884 vollendet sein, und spätestens zu eben diesen Terminen sind die fertigen Bahnstrecken dem öffentlichen Verkehre zu übergeben.

Punkt 4 bestimmt: Die Oesterreichische Länderbank verpflichtet sich, auf ihre alleinigen Kosten die concessionsmässige Herstellung, Ausrüstung und Inbetriebsetzung der Bahnstrecken zu bewirken und das hiezu erforderliche Anlage-Capital, insoweit dasselbe nicht durch die vom Staate zu leistenden Bauvorschüsse von 8 000 000 fl. und durch den vom Galizischen Landtage bewilligten Pauschalbeitrag von 1 100 000 fl. aus Landesmitteln aufgebracht wird, zu beschaffen, so zwar, dass aus diesem Anlasse den Staat ausser der zugesicherten Bauvorschussleistung eine wie immer geartete weitere Belastung nicht treffen kann. Zu diesem Zwecke übernimmt die Oesterreichische Länderbank insbesondere die restlichen von der neuen Gesellschaft für die Bahnstrecken zu emittirenden Titres, und zwar sämmtliche Prioritäts-Obligationen, deren Gesammt-Nominalbetrag die Ziffer von zwanzig vier Millionen (24 000 000) Gulden Oesterreichischer Währung in Gold nicht übersteigen darf, sowie die ausser der Actien-Betheiligung des Staates auszugebenden Actien von 4 000 000 fl. Oe.W. Die privilegirte Oesterreichische Länderbank verpflichtet sich, gegen Ueberlassung der angeführten Titres und der vorhin erwähnten Beitragsleistungen, nicht nur den concessionsmässigen Ausbau, die Ausrüstung und Inbetriebsetzung der Eisenbahnstrecken, welche mit einem dreimonatlichen Verbrauchs-Material-Vorrathe zu versehen sind, innerhalb der vereinbarten Termine zu bewirken und die Intercalar-Verzinsung der emittirten Effecten aus Eigenem zu bestreiten, sondern auch a) an die Staatsverwaltung in dem von dieser letzteren zu bestimmenden Zeitpunkte den Pauschalbetrag von zweimalhunderttausend (200 000) Gulden in Baarem zur Bestreitung der Kosten für die entsprechende Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Staatsbahn Tarnow-Leluchow zu bezahlen; b) der Staatsverwaltung gegen Ueberlassung der von der K. K. General-Inspection der Oesterreichischen Eisenbahnen ausgearbeiteten Generalprojecte der fraglichen Eisenbahnstrecken die hierauf verwendeten Kosten im Pauschalbetrage von 70 000 fl. in Baarem zurückzuersetzen; c) zur Bildung eines Reservefonds den Baarbetrag von 1 500 000 fl. zu widmen, welcher unter Mitsperre des landesfürstlichen Commissärs in die Kasse der zu bildenden Gesellschaft zu erlegen, mit dem Theilbetrage von höchstens 500 000 fl. zur Anschaffung des vorhin erwähnten dreimonatlichen Verbrauchs-Material-Vorrathes und zur Bestreitung etwaiger Erweiterungsbauten und Neuanschaffungen für die neuen Linien zu verwenden ist, und über welchen die Gesellschaft nur mit Genehmigung des Handelsministeriums verfügen kann.

Im Punkte 5 wird vereinbart, dass die Regierung vier von den zwölf Verwaltungsräthen ernennt. Andererseits ist jedoch der Oesterreichischen Länderbank, eventuell im Verein mit der betriebsführenden Verwaltung der neuen Eisenbahnstrecken das Recht vorzubehalten, in den ersten Vorstand (Verwaltungsrath), dessen Functionsdauer mit fünf Jahren festgesetzt werden soll, acht Mitglieder zu entsenden.

Die Länderbank haftet nach Punkt 6 für die Rückzahlung der Bauvorschüsse, falls die Refundirung unterbleiben oder rückgängig werden sollte, sowie für die im Punkte 4 enthaltenen Verpflichtungen als Bürge und Zahler nach § 1357 A. B.-G.-B.

Punkt 7 normirt die specielle Bauaufsicht des Staates.

Der landesfürstliche Commissär hat nach Punkt 8 auch das Recht, solche Verfügungen der gesellschaftlichen Verwaltung zu sistiren, welche ihm gegen die aus diesem Uebereinkommen speciell hervorgehenden finanziellen Interessen des Staates zu verstossen scheinen; derselbe hat jedoch dann sogleich die Entscheidung des Handelsministeriums und beziehungsweise des Finanzministeriums einzuholen, welche ohne Aufschub erfolgen und für die Gesellschaft bindend sein soll.

Punkt 9: Wenn und insoferne die Oesterreichische Länderbank beziehungsweise die an deren Stelle tretende Actiengesellschaft, die ihr bezüglich der Einhaltung der Vollendungstermine obliegenden Verpflichtungen nicht erfüllen sollte, ohne dass eine solche Unterlassung durch politische oder finanzielle Krisen oder denselben gleichzuachtende Fälle höherer Gewalt gerechtfertigt würde, so ist die Staatsverwaltung berechtigt, die weitere Leistung von Bauvorschüssen sofort einzustellen und die empfangenen Actien zurückzustellen, wodurch die Refundirung rückgängig wird, so zwar, dass die gesammte Vorschussforderung zur Rückzahlung fällig wird. Der Staatsverwaltung steht es sodann frei, nach ihrem Ermessen die fällige Forderung gegen den Concessionär, respective die Gesellschaft, oder gegen die Länderbank gerichtlich oder aussergerichtlich geltend zu machen. Die Staatsverwaltung ist überdies berechtigt: 1. die Concession für erloschen zu erklären; 2. aus der Caution von zwei Millionen Gulden, an welcher dem Aerar zur Sicherstellung der Bauvorschussforderung das Pfandrecht eingeräumt wird, sich für diese Forderung ohne gerichtliches Verfahren nach Vorschrift des Artikels 311 H.-G.-B. zu befriedigen; 3. diese Caution, insoweit sie nicht zu dem in Lit. b) bezeichneten Zwecke in Anspruch genommen würde, als Conventionalstrafe zu behandeln, welche wegen Nichterfüllung des Uebereinkommens zu Gunsten des Staatsschatzes verfällt und bezüglich welcher der Concessionär auf das im § 1366 A. B.-G.-B. eingeräumte Recht, die gerichtliche Mässigung der Conventionalstrafe zu begehren, verzichtet; 4. für den Ausbau der Eisenbahnstrecken auf die ihr geeignet erscheinende Weise Vorsorge zu treffen und zu diesem Zwecke nach § 11 des Eisenbahnconcessionsgesetzes entweder die Concession für die fraglichen Eisenbahnstrecken an einen andern Unternehmer zu ertheilen oder den Bau auf Staatskosten zu Ende zu führen. Zur Ermittelung der in diesem Falle an den vormaligen Concessionär, beziehungsweise an die Gesellschaft zu leistenden Entschädigung kann die Staatsverwaltung die Vornahme einer öffentlichen Versteigerung der Bahnanlage nebst Zugehör anordnen, auf welche die Bestimmungen über die im gerichtlichen Verfahren stattfindende executive Feilbietung sinngemäss Anwendung finden.

Punkt 10 betrifft die Ausfertigung des Uebereinkommens.

Verhandlungen des Oesterr. Abgeordnetenhauses
über das Gesetz, betreffend die Betriebsübernahme und eventuelle Einlösung der Kaiserin Elisabeth-Westbahn, am 5. und 6. April 1881.

Ueber den vom Abg. Hladik verfassten, die Annahme der Gesetzesvorlage empfehlenden Bericht des Eisenbahnausschusses (S. 390) fand folgende Debatte statt:

Abg. Schwab findet in der Vorlage grosse Gefahren wirthschaftlicher und finanzieller Natur, über welche das Festhalten an der Idee der Verstaatlichung der Bahnen nicht hinweghelfen kann. Ganz willkürlich erscheint zunächst die von der Regierung vorgelegte Rentabilitätsberechnung. Bei genauer Durchsicht der Ziffern zeigt sich eine colossale Ueberschätzung des Reinertrages bei den einzelnen Linien der Bahn, insbesondere bei der Linie Neumarkt-Braunau, so dass eher ein Verlust als ein Gewinn aus denselben zu deduciren wäre. Der Eisenbahnausschuss ist nicht ernstlich auf die Prüfung des Salzgeschäftes eingegangen, sowie er allen sachlichen Argumenten verschlossen blieb.

Wenn der Staat den Actionären die freie Wahl lässt, zwischen einer einstmaligen Papier-, Silber- oder Goldverzinsung zu wählen, so machte er mit denselben eine Transaction, die man im Verkehre als Prämiengeschäft bezeichnet. Der Käufer hat die Wahl, den ihm günstigeren Modus zu wählen. Wird der Actionär dann Gold wählen, so wird er seine guten Gründe dafür haben.

Auch ich bin ein Anhänger von Goldverpflichtungen des Staates, ich finde sie namentlich am Platze, wenn es sich um die Inanspruchnahme des öffentlichen Credites handelt, und weil ich die Hoffnung auf Herstellung der Valuta nicht gern aufgebe. — Diese Hoffnung ist nun ferner gerückt als je. Die Regierung begnügt sich, die Ersparnisse aufs Aeusserste zu beschränken, und erhöht die Ausgaben. Der Finanzminister hat durch seine letzten Ausführungen und Vorlagen ein unfreiwilliges Geständniss gemacht. Wenn man aber an die Herstellung unserer Valuta nicht glaubt, so muss man die Zahlung in Gold aufs entschiedenste bekämpfen.

Ein zweites bedenkliches Moment ist die als möglich hingestellte Convertirung der fünfprocentigen Goldprioritäten in vierprocentige. Diese Bestimmung bedarf dringend einer Abänderung. Statt 59 sollen 74 Millionen den Actionären zurückgezahlt werden können. Es wird nun vorgeschlagen, eine solche Convertirung von der Zustimmung der Volksvertretung abhängig zu machen.

Ein drittes Bedenken betrifft den Couponstreit. Die früher erwähnten Bedenken treten erst für den Fall ein, wenn die Westbahn factisch verstaatlicht wird, und kommen möglicherweise gar nicht practisch zur Geltung. Dieses dritte Bedenken wird nach 10 Jahren practisch ins Leben treten, und der Staat übernimmt dann alle Verpflichtungen der Bahn aus dem Couponstreite.

Redner meint, dass es weder der Würde des Staates, noch seinen finanziellen Interessen entspricht, so lange der Couponstreit dauert, das vorliegende Uebereinkommen mit der Sanction gesetzlicher Giltigkeit zu versehen; er mahnt bei diesem Schritte zur Vorsicht und hält sich verpflichtet, die Nachtheile der beabsichtigten Durchführung darzulegen.

Abg. Dr. Russ (gegen) bedauert, dass die Berathung der Vorlage überhastet werde. Trotzdem er ein Freund der Eisenbahnverstaatlichung sei, so müsse er die Vorlage bekämpfen.

Zum Schlusse bemerkt Redner: Dem Staate erwachsen Vortheile, welche von sehr vielen Zufällen abhängen; die Actionäre dagegen haben ein von ihrem Standpunkte vielleicht mässiges, aber wirklich von jedem Zufalle unabhängiges Mehrerträgniss über das ihnen vom Staate garantirte. Das ist auch der Grund, warum ich gegen die Vorlage stimme, nicht aus Opposition gegen die Regierung, nicht weil wir von der freundlichen Gesinnung für die Verstaatlichung der Eisenbahnen Umgang genommen, sondern gerade im Interesse des Verstaatlichungsprincips, welches wir durch die erste Form seiner Durchführung nicht compromittirt sehen wollen.

Abg. Dr. Gross (gegen): In Oesterreich soll die Regierung den Staatsbahnbau und den Staatsbahnbetrieb nur dort eintreten lassen, wo dies durch den Staat besser und billiger geschehen kann. Ob diese beiden Bedingungen bei der Uebernahme der Elisabeth-Westbahn in den Staatsbetrieb erfüllt würden, müsse er verneinen. Er bedaure, dass die Staatsverwaltung bei der Uebernahme der Bahn ohne Weiteres auf alle Reserven verzichten wolle. Die Regierung sagt, dass durch die Zusammenlegung der Kronprinz Rudolfbahn mit der Elisabethbahn in eine einheitliche Verwaltung eine Oeconomie in der Verwaltung erreicht werde, was er vollständig anerkenne. Der Staat hätte versuchen können, die Kronprinz-Rudolfbahn in die Verwaltung der Elisabethbahn zu bringen, und dies wäre ein viel einfacheres, näher liegendes Mittel gewesen.

Redner schliesst mit folgenden Worten: Die Staatsverwaltung übernimmt ein grösseres Opfer, als sie heute glaubt, und Viele von uns werden eine spätere Vorlage der Regierung erleben, worin uns der Rückübergang der Westbahn in die Privatwirthschaft abermals mit Opfern seitens der Regierung wird angetragen werden.

Abg. Dr. Herbst (gegen): Es handelt sich einerseits um einen Vertrag über die Betriebsübernahme der Westbahn und andererseits um einen Vertrag über die Einlösung derselben.

Redner bespricht sodann die finanzielle Seite der Frage, geht sodann über auf den Entgang an Transporten in Folge Ausbaues der Arlbergbahn und auf die Conversion der Prioritäten und Actien in Gold.

Redner findet den Hauptnachtheil der Vorlage darin, dass immerfort neue Lasten auf die Bürger gewälzt werden. Der Staat soll nicht speculiren und nicht auf die ungewissen Vortheile seine Zukunft setzen.

Abg. Ritter v. Kozlowski (für) erklärt, es dürfe seiner Partei kein Vorwurf daraus gemacht werden, dass sie durch den Bau einer Transversalbahn die bestehenden überlasteten Bahnen entlasten wolle.

Handelsminister Freiherr v. Pino: Das Princip der Verstaatlichung ist von keiner Seite angegriffen worden. Ich kann mich selbstverständlich nicht in das wirklich ausserordentlich reiche Ziffernmaterial, welches gegen den finanziellen Effect der Vorlage angeführt worden ist, einlassen, aus denselben Gründen, welche ein Vorredner geltend gemacht hat, dass er sich in der kurzen Zeit nicht einlassen konnte in das Ziffernmaterial, welches der Ausschussbericht gebracht hat. Redner widerlegt sodann die erhobenen Bedenken gegen die künftigen Einnahmen aus dem Salzgeschäfte, gegen den Verlust des bisherigen Agiogewinnes und die Bildung des Reservefonds. Die Erträgnisse der Kaiserin Elisabethbahn seien in stetigem Steigen begriffen, daher seien auch im Staatsbetriebe erhöhte Einnahmen zu erwarten. Die Einbeziehung der Kronprinz Rudolfbahn und die Vereinfachung der Verwaltung müssen eine Erhöhung der Einnahmen und des Erträgnisses ergeben. Er empfiehlt deshalb das Eingehen in die Specialdebatte dieser Vorlage.

Regierungsvertreter Ministerialrath Dr. Ritter v. Wittek: Im Laufe der Debatte ist von dem Abg. Dr. Herbst die Bemerkung gemacht worden, dass dieses Uebereinkommen, respective dieser Vertrag mehr ein Scheinvertrag ist, als dasjenige, als was er beabsichtigt war und was er sein soll. In dieser Bemerkung liegt ein sehr harter Vorwurf für diejenigen, welche an der Verfassung dieses Vertrages betheiligt waren. Ich erlaube mir daher Namens der Regierung die Bemerkung, dass es sich dabei um einen Scheinvertrag handeln könne, mit aller Entschiedenheit zurückzuweisen. Der Beweis dafür wird einfach durch die Behauptung versucht, dass dieser Vertrag eigentlich ein Pachtvertrag sei.

Ich brauche nicht darauf zurückzukommen, dass bei Eisenbahnrechtsverhältnissen der specifische Charakter dieses durchwegs modernen Verkehrsinstituts auch seine Wirkung äussert auf die Rechtsformen, in denen diese Verhältnisse geregelt werden müssen. Das Bürgerliche Gesetzbuch, fussend auf den Grundsätzen des Römischen Civilrechts, hat selbstverständlich für die Betriebsübernahme, für die Einlösung, für den Heimfall von Eisenbahnen keine specielle Vorsorge treffen können; es ist daher dem Juristen, der sich mit den Eisenbahnrechtsverhältnissen zu befassen hat, nichts anderes übrig geblieben, als diese speciellen Rechtsverhältnisse an der Hand der Analogie, wie es im Civilrechte gilt, zu regeln und sich jenen Formen anzuschliessen, welche die möglichste Uebereinstimmung darbieten. Was ist nun für die Staatsverwaltung zu thun gewesen, als es sich darum handelte, den Uebergang der Elisabethbahn in die Hand des Staates rechtlich zu construiren? Der Staatsverwaltung blieb nichts anderes übrig, als sich jenen Vorbildern anzuschliessen, die für ähnliche Verhältnisse theils im Inlande, theils im Auslande schon in grösserer Zahl bestehen, und das Massgebende und das Uebereinstimmende, was alle diese Transactionen zeigen, was in der Natur der Sache und in der Eigenthümlichkeit der Eisenbahnen als eines grossartigen Ganzen, als einer Einheit gelegen ist, ist eben die Form der Universalsuccession. Es war nun naturgemäss, diesen Gedanken anzuwenden auf das Object, um dessen Erwerbung es sich gehandelt hat, nämlich auf die Elisabethbahn. Insoweit wäre das sehr einfach gewesen. Ein Vertrag, durch welchen der Staat sofort das Eigenthum und sämmtliche Rechte nebst allen daran haftenden Verpflichtungen der Elisabethbahn übernommen hätte, würde diesen Gedanken ganz einfach zum Ausdrucke gebracht haben.

Warum hat man diese Form nicht gewählt? Man hat sie absichtlich vermieden, weil bei der Elisabethbahn bekanntlich der Couponstreit schwebt, weil eine bücherliche Satzpost dieser Realität streitig war und man es vermeiden wollte, dass der Staat als Erwerber der bücherlichen Einheit Realschuldner bezüglich der streitigen Post werden soll: ein Vorgang, der sich von selbst durch die Rücksicht auf den Staatscredit und auf die Vermeidung unliebsamer finanzieller Consequenzen rechtfertigt. Welcher Weg war nun einzuschlagen, um das Ziel zu erreichen und dabei nicht an der Schwierigkeit des Couponprocesses zu scheitern? Auch für diesen Weg hat speciell die Oesterreichische Gesetzgebung eine sehr einfache und klare Lösung geschaffen. Die

Oesterreichische Gesetzgebung vom Jahre 1874 hat nämlich die Rechte, welche den Besitzern von Prioritätsobligationen zustehen, einerseits formalisirt und andererseits genau präcisirt; sie hat diesen Titresbesitzern ein Pfandrecht eingeräumt an der Eisenbahn, an dem Zugehör der Eisenbahn — wie das Gesetz sich ausdrückt — an dem festen und unbeweglichen Material der Eisenbahn. Ueber dieses hinaus haben sie kein Pfandrecht, und die anderen Vermögensbestandtheile der Unternehmung sind, insolange diese ihren Verpflichtungen gegenüber dem Prioritätengläubiger nachkommt, vollständig zur freien Verfügung der Eisenbahnunternehmung. Durch diese Rechtsverhältnisse war die Trennung des Vermögens der Elisabethbahn im Momente der Uebernahme durch den Staat von selbst gegeben. Dasjenige, was zur Sicherheit der Obligationen dient, war vom Staate nicht sofort zu übernehmen. Das andere, woran die Prioritätenbesitzer kein Recht haben, war im Sinne der Universalsuccession sofort an den Staat hinüberzuleiten. In diesem Sinne ist der Vertrag construirt worden. Es ist kein Pachtvertrag, sondern ein Vertrag über die Universalsuccession des Staates in das Gesammtvermögen der Elisabethbahn mit Ausschluss derjenigen Bestandtheile, welche nach Oesterreichischem Rechte den Prioritätenbesitzern zur Sicherstellung ihrer Forderungen zu dienen haben. Redner führt sodann aus, dass das Administrationsgebäude in Fünfhaus ein Bestandtheil der bücherlichen Einheit ist und nicht sofort in das Eigenthum des Staates übergehe. Nur gewisse kleine Grundparcellen, die nicht im Eisenbahnbuche, sondern im Grundbuche stehen, gehen sofort an den Staat über.

Abg. Falke (gegen): Die 27 Millionen, welche die Elisabethbahn dem Staate schuldet, werden ausgestrichen, für null und nichtig erklärt. Dieser Preis ist zu hoch. Das lässt sich schon daraus erkennen, dass die Actien der Elisabeth-Westbahn, die vor kurzer Zeit auf 150 bis 160 standen, heute über 200 stehen, was den Beweis liefert, dass das Erträgniss, welches der Staat den Actionären angeboten, ein unerwartet hohes ist. Oesterreich ist bis jetzt der einzige Staat gewesen, der es verstanden hat, die in seinem Besitze gewesenen Eisenbahnen zu einem so unerhört niedrigen Preise vor mehr als 20 Jahren zu verkaufen, dass dadurch ernstliche Gefahren für den Oesterreichischen Staatscredit erwachsen sind, und dass man seitdem im Auslande mit einem gewissen Mitleid auf die handelspolitische Action dieses Reiches zu blicken gewohnt ist. Es giebt Niemanden in diesem Hause, der daran zweifeln könnte, dass in den fünfziger Jahren die Staatsbahn wie die Südbahn um einen Pappenstiel an eine noch dazu fremde Actiengesellschaft verschleudert wurde. Ich fürchte, dass durch Annahme dieser Vorlage die Oesterreichische Regierung den Beweis erbringen werde, wie Privatbahnen nicht verstaatlicht werden sollen. Ich betrachte die Annahme dieser Vorlage als eine verlorene Schlacht für unsere Finanzen, und aus allen diesen Gründen werde ich sowohl gegen das Eingehen in die Specialdebatte wie gegen die Vorlage überhaupt stimmen.

Abg. Ritter v. Jaworski (für): Zu wiederholten Malen haben wir der Meinung Ausdruck gegeben, dass nur eine Verstaatlichung und Verschmelzung loser, sich in ihren Interessen widersprechender und fortwährend befehdender Eisenbahnstrecken zu einem organischen Ganzen die einzig richtige Eisenbahnpolitik und vorzuziehen ist jener unseligen, aber so oft befolgten Politik der Eisenbahn-Sanirungen. Die Schaffung eines grossen organischen Eisenbahnnetzes unter Regie und Controle des Staates, eines Complexes, wie er nach dem Ausbaue der Arlbergbahn und Verschmelzung der Kronprinz-Rudolfbahn mit den Strecken der Elisabethbahn sich darstellen wird, ist nach unserer Ansicht von eminenter sowohl staatspolitischer als commercieller Wichtigkeit und Tragweite.

Bezüglich des Couponstreites theilt Redner nicht die pessimistische Ansicht des Abg. Dr. Herbst.

Ob nun die Vorlage über die Transversalbahn eingebracht worden wäre oder nicht, wir würden in jedem Falle so gestimmt haben, wie es die Sachlage erfordert.

Abg. Ritter v. Fürth (gegen) erklärt, er stimme dem ersten Theile der Ausführungen des Abg. Ritter v. Jaworski bezüglich der Verstaatlichung der Bahnen vollkommen zu. Auch er habe das Gesetz, betreffend die Verstaatlichung der Elisabethbahn, mit Freude als eine natürliche Consequenz des Gesetzes vom Jahre 1877 begrüsst; allein es komme denn doch darauf an, auf welche Art eine solche Verstaatlichung durchgeführt werde.

Redner weist darauf hin, wie die Regierung seinerzeit, als es sich um die Beschlussfassung über die Arlbergbahnvorlage gehandelt, hervorgehoben hat, wie sehr das Erträgniss der Elisabethbahn durch den Bau der Arlbergbahn geschädigt werden würde, während gegenwärtig auf diese Berechnungen keine Rücksicht mehr genommen werde. Was aber die Option von Papier- oder Goldrenten-Titres betreffe, so müsse Redner darin ein Geschenk an die Actionäre im Betrage von 5 bis 6 Millionen erblicken. Redner begreife es, wenn für die Verstaatlichung der Bahnen gewisse Opfer gebracht werden, allein dieselben müssen denn doch auch eine Grenze haben. Und es dränge sich ihm die Frage auf, ob es nicht besser sei, den Antrag zu verwerfen und den Stand der Elisabethbahn so zu belassen, wie er sei, als sich zu einer Action herbeizulassen, welche in der That nichts anderes als eine Verschleuderung von vielen Millionen in sich schliesse. Die finanziellen Verhältnisse Oesterreichs seien wirklich so beschaffen, um in dieser Richtung Vorsicht zu gebieten, und Oesterreich sei wohl kaum in der Lage, sich den Luxus einer solchen Verstaatlichung zu vergönnen. Deshalb werde Redner, so sehr er für Verstaatlichung der Bahnen im Prinzipe sei, dennoch gegen diese Vorlage stimmen müssen.

Abg. Dr. Rieger (für): Wir haben Erfahrungen in unserer Eisenbahnpolitik. Ich erinnere z. B. an die Giselabahn, an die Pilsen-Eisensteiner Bahn, wo bekanntlich der Staat mit 8 Millionen Actien, die gar nichts tragen, und 7 Millionen Prioritäten, die sehr wenig tragen, betheiligt ist, Nachtheile, wie sie in dieser Höhe bei der gegenwärtig in Berathung stehenden Vorlage nicht zu erwarten sind. Ich erinnere ferner an die Pilsen-Priesener Bahn, der man gewiss auch kein ungünstiges Prognostikon gestellt hat, und wenn der gewiss unerhörte Fall vorkommen konnte, dass eine Strecke dieser Bahn gänzlich aufgelassen ist, und wenn ich bedenke, dass sie zur Gänseweide dient, muss ich endlich zur Ueberzeugung kommen, dass auch sehr erfahrene und gewiegte Eisenbahnpolitiker sich manchmal in ihren Berechnungen zu irren im Stande sind.

Was den Couponstreit betrifft, so haben der Ausschuss und das Subcomité ein Amendement zu dem Gesetze beantragt, welches die Gefahr einer Belastung für den Staat vollends ausschliesst. Wenn der Bestand des Couponstreites überhaupt ein Hinderniss für die Verstaatlichung unserer Bahnen bilden könnte, muss man dann überhaupt die Verstaatlichung aufgeben, weil bei den meisten Bahnen dasselbe Hinderniss besteht und der Couponstreit auch bei den anderen, gerade den wichtigsten Bahnen in Frage kommen wird. Wenn man ernstlich mit der Verstaatlichung vorgehen will, bleibt nichts Anderes übrig, als sich gegen die Möglichkeit dieses Couponstreites so gut zu schützen, als es in diesem Antrage geschehen ist.

Es ist nicht zu übersehen, dass der Staat durch diese Acquirirung in den Besitz eines grossen Netzes und einer Hauptverkehrsader des Reiches gelangt. Ich glaube, dass in dieser Beziehung die Elisabethbahn mit allen den ihr anhängenden Nebenbahnen, mit dem Ausgange nach Tirol, mit der zu schaffenden Arlbergbahn in wesentlichen Connex gebracht werden muss, so dass die directe Verbindung der Hauptstadt, des Centrums des Reiches, mit dem westlichen Auslande uns von unserer Deutschen Concurrenz ganz unabhängig stellt. Es wird für unseren Staat von besonderer Wichtigkeit sein, eine so grosse Eisenbahnlinie in seiner eigenen Hand zu haben und die Tarife auf derselben bestimmen zu können nach seiner Einsicht und unabhängig von den privaten Vortheilen, welche die Privatgesellschaften immer nur im Auge haben. Denn es ist das Ausfallsthor des Staates nach dem Westen, wo allein wir in der Lage sind, mit der Schweiz, mit Frankreich, mit Belgien zu verkehren, ohne uns an die Deutsche Zollgrenze zu stossen.

Wenn man das Gesetz vom Jahre 1877 ernstlich ausführen will, so muss man endlich darangehen, irgendwo den Anfang zu machen, und wäre es auch mit einigen Opfern. Man darf selbst diese Opfer nicht scheuen, wenn das Resultat ein richtiges ist und das Geschäft eine Zukunft verspricht.

Referent Abg. Hladik erklärt, alle Berechnungen der Vorredner in der Generaldebatte beruhen auf blossen Conjecturen. Wenn einer der Vorredner behauptete, es wäre besser gewesen, die Einlösung der Bahn vor 2 Jahren vorzunehmen, so vergesse derselbe, dass gerade vor 2 Jahren der Couponstreit entbrannte. Als ebenso unstichhaltig bezeichnet Referent die übrigen Ausführungen der einzelnen Redner. Er findet, dass der Einlösungspreis keineswegs zu hoch gestellt sei, und empfiehlt das Gesetz zur Annahme.

Bei der nun folgenden Abstimmung wird das Eingehen in die Specialdebatte beschlossen. Dagegen stimmte die gesammte Verfassungspartei.

Die Artikel 1 und 2 werden ohne Debatte angenommen.

Artikel 3 ertheilt der Regierung die Bewilligung zur Ausgabe von in Gold verzinslichen Prioritäten zur Einlösung der Bahn.

Abg. Fürnkranz wendet sich gegen die Verzinsung dieser Prioritäten in Gold, welche eine durch nichts gerechtfertigte höhere Belastung der Steuerträger zu Gunsten der Actionäre der Elisabethbahn bezeichnen würde; denn die Goldverzinsung vertheuere die Uebernahme der Bahn um 25 Millionen. So könne man die Finanzen in Oesterreich nicht in Ordnung bringen, und weil solches Vorgehen eine offenbare Schädigung der Steuerträger bedeute, müsse er gegen den Artikel 3 stimmen.

Bei der Abstimmung wird Artikel 3 von der Rechten des Hauses genehmigt, ebenso Artikel 4 und Titel und Eingang des Gesetzes und das Uebereinkommen mit der Elisabethbahn.

Endlich erfolgt die Abstimmung. Für die Vorlage stimmten 133 Abgeordnete, gegen dieselbe 112. Das Gesetz ist somit in der dritten Lesung angenommen; nicht weniger als 108 Abgeordnete, etwa ⅓ des Hauses, fehlten bei der Abstimmung.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Wien, 11. April 1881. (Staats- contra Privatbahnen. Westbahnverstaatlichung. Galizische Transversalbahn. Pest-Semlin. Reformtarif. Zenica-Sarajewo. Schienenenquête. Eisenbahnclub. Börsennotiz.)

Die entgegenstehenden Principien der Staats- und der Privatbahnen erlangten nach den Regierungsvorlagen gleichzeitig die Majorität des Oesterreichischen Abgeordnetenhauses. Die Elisabeth Westbahn wird verstaatlicht; für die Galizische Transversalbahn soll die Länderbank dagegen die Concession erlangen. Ueber beide Gesetzesvorlagen referiren wir an anderer Stelle. Im Augenblicke der Beschaffung von 50 Millionen 5 pCt. Papierrente wird die Umwandlung dieser Privat- in eine Staatsbahn mit einer Goldverzinsung von 150 Millionen angenommen. Ist die Verstaatlichung so dringend, so ist es nicht erklärlich, warum die neue Transversalbahn nicht gleich vom Staate gebaut und betrieben wird; die verhältnissmässig geringfügige Summe, welche von der Bank beschafft wird, hätte der Oesterreichische Staatscredit wohl noch aufbringen können. Zwei Generaldirectoren Oesterreichischer Privateisenbahnen, welche als Abgeordnete an der Debatte theilnahmen, hatten die Selbstverleugnung, sich für das Staatsbahnsystem, der Eine allerdings mit der Reserve auszusprechen, dass der Staat billiger verwalte, dasselbe hätte gerade bei der Transversalbahn seine Berechtigung, welche doch mehrere dem Staate gehörige resp. unter seiner Verwaltung stehende Bahnen verbinden soll.

Das Gesetz über die Verstaatlichung der Westbahn hat nur die Majorität von 21 Stimmen erlangt. Die Opposition sprach sich eigentlich mehr gegen die ihr für den Staat ungünstig scheinenden Uebernahmsbedingungen aus. Die berechtigte Frage, wie der Staatsbetrieb geführt und welche wirthschaftlichen Effecte damit erreicht werden sollen, wurde auch von der Opposition nicht gestellt, welche sich vorwiegend mit der finanziellen Seite des Uebereinkommens beschäftigte. Nachdem wir den Bericht des Eisenbahnausschusses bereits (S. 390) extrahirt haben, lassen wir (S. 415) die Debatten im gedrängtesten Auszuge folgen, indem wir nur die Rede des Regierungsvertreters, Ministerialrath Dr. Wittek, wegen ihres allgemeine Gesichtspunkte behandelnden Inhalts ausführlicher reproduciren.

Der Gesetzentwurf über die Galizische Transversalbahn (S. 413) wurde nach eingehender Debatte, aus welcher wir Folgendes mittheilen, dem Eisenbahnausschusse zugewiesen. Abg. Friedmann kritisirt die Vereinbarung mit der Länderbank und empfiehlt, dass auf die Prioritäten, wie auf gewisse Französische Actien, die Worte mit grossen Lettern gesetzt würden: „Sans garantie du Gouvernement!" Weiters empfiehlt Redner, gesetzlich festzustellen, dass sämmtliches Baumaterial der Bahn im Inlande aufgebracht werden müsse und spricht noch sein Bedauern aus, dass nach dem Gesetze der Bau der Bahn seltsamerweise im Osten begonnen werden solle und dass die Bahn, da sie an Ungarn und nicht nach Oesterreich anschliesst, nur Ungarn, nicht aber Oesterreich einen Nutzen schaffen werde. Abg. Dr. Russ: Wenn man eine Verbindung der Reichshauptstadt mit Galizien haben will, welche nicht hart an der Grenze vorbeigeht, wie die Nordbahn, dann muss man für die Transversalbahn eine ganz andere Linie wählen. Und wenn es sich wirklich um eine Militärbahn handelt, warum hat die Regierung bisher nie daran gedacht, die strategischen Aufgaben in einer Weise zu Stande zu bringen, dass die gesammte Monarchie daran participirt? Abg. Dr. R. v. Sochor spricht sich für das Zustandekommen der Bahn aus, da dasselbe im Interesse des Landes sei, indem grosse Theile Galiziens, welche im Stande wären, sich zu entwickeln, der Eisenbahnverbindungen entbehren, während sie durch die Erbauung dieser Bahn in kurzer Zeit einen erheblichen Aufschwung nehmen würden; er müsse jedoch dafür eintreten, dass die Bahn in einer Weise zu Stande komme, welche den Nutzen gewährt, den man von ihr erwartet. Auf dem in dem vorliegenden Gesetzentwurfe vorgeschlagenen Wege sei aber dieser Nutzen nicht zu erreichen. Er bewundere den Muth der Regierung, welche den Betrieb der Eisenbahn auf 90 Jahre, also für die ganze Concessionsdauer, einer anderen Bahn übergebe; er begreife nicht, wie Jemand, der das ausserordentliche Schwanken der Verhältnisse des Verkehrs und der politischen Verhältnisse zu beurtheilen vermag, im Stande sein kann, den Betrieb einer Bahn auf 90 Jahre gegen gewisse Quoten in fremde Hände zu übergeben. Er halte es für angezeigter, wenn der Staat selbst den Bau der Bahn übernehmen würde, als wenn er alle moralischen und finanziellen Risiken übernimmt, welche aus dem vorgeschlagenen Uebereinkommen für denselben erwachsen. Redner erklärt schliesslich, dass er entschieden für den Bau der Transversalbahn sei, dass er aber dagegen sei, dass diese Bahn in der im Motivenbericht vorgeschlagenen Weise ausgeführt werde. — Abg. R. v. Koszlowski: Ich und meine Gesinnungsgenossen haben diese Bahn als eine für das Land Galizien und auch für den Staat nothwendige und nützliche immer angestrebt. Wir sind dabei jederzeit auf dem Standpunkte gestanden, dass es uns in erster Linie um das Zustandekommen der Bahn zu thun gewesen ist, während die Frage, wer diese Bahn baue und auf welche Weise sie gebaut werde, für uns immer nur von secundärer Bedeutung war.

Ueber die Eisenbahn Pest-Semlin wurden, einem Telegramm der „N. F. Pr". zufolge, zwischen der Ungarischen Regierung und der Oesterr. Länderbank nach langen, oft dem Abbruch nahen Verhandlungen endlich die Präliminarien des Vertrages vereinbart, wodurch die Länderbank den Bau und die Finanzirung der Pest-Semliner Eisenbahn übernimmt. Die Länderbank ist verpflichtet, den Bau innerhalb 3 Jahren zu beendigen. Die Bauführung übernimmt die Französische Gesellschaft Fives-Lille. Die Länderbank erhält für den Bau Ungarische Papierrente im Betrage von 25 Millionen Gulden Nominal. Davon übernimmt sie 12 Millionen fix zum Course von 84, auf die restlichen 13 Millionen hat sie bis zum nächsten Jahre die Option zu einem höheren Course.

Die Bestimmungen des gegenwärtig giltigen sogenannten Reformtarifs beruhen — nach einem Erlasse der Oesterreichischen Generalinspection an die Bahnverwaltungen — auf Vereinbarungen, welche seinerzeit zwischen dem Handelsministerium und den Bahnverwaltungen getroffen worden sind, daher dieselben nicht einseitig ohne Zustimmung des genannten Ministeriums geändert werden dürfen. Sollte sich nun die Nothwendigkeit oder Zweckmässigkeit einer principiellen Aenderung der obigen Bestimmungen ergeben, so sind die bezüglichen Anträge durch eine zu delegirende Verwaltung dem Ministerium unter entsprechender Motivirung und mit Rücksicht auf den jeweilig in Aussicht genommenen Einführungstermin stets rechtzeitig, d. i. zu einem solchen Zeitpunkte zu unterbreiten, dass die bezüglichen eventuellen weiteren Verhandlungen in geeigneter Weise erfolgen können.

Die definitive Vergebung des Baues der Bosnathalbahn Zenica-Sarajewo ist seitens des Kriegsministeriums im Einvernehmen mit den anderen betheiligten Ministerien erfolgt. Ersteher blieben die vereinigten Firmen M. Gerstle & Comp. und Hirschler & Comp. Nach dem betreff. Voranschlage des Kriegsministeriums erscheinen die Kosten dieser 78 km langen Eisenbahn, welche schmalspurig, jedoch mit normalspurigem Unter- und Oberbau auszuführen ist, auf 2 958 000 fl. beziffert, wobei gewisse Mehrarbeiten ausgeschieden sind, die auf ungefähr eine halbe Million taxirt werden können und die später nach Einheitspreisen zu berechnen sind; die genaue Tracebestimmung, sowie die Projectverfassung obliegt nämlich der Bauunternehmung. Die Offerte des Consortiums, welchem der Bau zugetheilt wurde, lautete auf 12,6 pCt. unter dem Voranschlage. Der Bautermin ist auf 17 Monate festgesetzt und schliesst Ende August 1882. Für eine raschere Beendigung des Baues sind vertragsmässig bedeutende Bonificationen festgesetzt. Die Caution der Unternehmung, welche den Bau führt, ist mit 150 000 fl. festgesetzt. Der Schienenbedarf für die Linie Zenica-Sarajewo beträgt 25 000 Metercentner, für welche der Bauunternehmung seitens der dem Oesterreichischen Schienencartelle angehörigen Werke Offerten zu 12 fl. 10 kr. pro Metercentner ab Brood vorliegen; jedoch ist der Bauunternehmung rücksichtlich der Bezugsquelle der Schienen keine Verpflichtung auferlegt.

Bei der weiteren Schienenenquêtesitzung im Handelsministerium gaben die Vertreter der Eisenbahnen die Erklärung ab, sie hätten sich geeinigt, auf die Abnutzungs- oder Reibungsgarantie Verzicht zu leisten, müssten jedoch insoweit eine Leistungsgarantie verlangen, dass die Schiene innerhalb der fünfjährigen Garantiezeit, gleichviel wo sie gelegen ist, d. h. ohne Rücksicht auf die Steigungs- und Curvenverhältnisse, keine anormale Abnutzung erfahre. Ob die Abnutzung eine normale ist, das entscheidet, wie es bisher stets unter Zustimmung der Werke geschah, die Eisenbahnverwaltung. Die Vertreter der Gewerkschaften erhoben gegen diese Erklärung keine Einwendung; man nimmt daher an, dass sie die modificirte Bedingung acceptiren. Die Enquête trat, nachdem hiermit die allgemeinen Grundsätze durchberathen waren, in die Discussion über die Details ein. Sobald die Berathung des Schienenlieferungsbedingnissheftes bendigt ist, folgt die Verhandlung über ein Normalschienenprofil und über den eisernen Oberbau.

Im Eisenbahnclub wurde ein Comité gewählt, das sich mit den in der letzten Sitzung gestellten Anträgen rücksichtlich der Dienstpragmatik für Eisenbahnbeamte etc. zu beschäftigen habe. Die Entsendung von Delegirten des Clubs zum elektrotechnischen Congresse in Paris (vide No. 27 S. 384 unserer Zeitung v. J. 1881) wurde wegen Beschränktheit der Clubmittel zwar abgelehnt, es werden aber diejenigen Herren, welche von ihren Verwaltungen zu der Ausstellung delegirt werden, gebeten, ihre Studien durch Veröffentlichung im Cluborgan oder durch Vorträge im Club auch für die übrigen Mitglieder nutzbar zu machen. Nachdem der Präsident noch mitgetheilt, dass mit der nächsten Clubversammlung die diesjährige Saison schliesse, hielt Ingenieur Wettstein der Nordbahn den angekündigten Vortrag über Intercommunicationssignale. Der Vortragende erläuterte unter Anderem auch das ausgestellte Intercommunicationssignal (System Bechtold). Ueber eine vom Club veranstaltete Probefahrt nach dem System Hardy berichten wir in nächster Nummer.

Die verflossene Woche hatte eine vorwiegende Hausse für alle Ungarischen Bahneffecten zu verzeichnen, welchen die glückliche Rentenconversion zu statten kam, indem sich ihre Parität mit den Oesterreichischen Sorten, gegen welche sie bisher immer zurückstanden, bald vollziehen dürfte. Böhmische Bahnen blieben begünstigt, da die guten Einnahmen andauern und die Entwicke-

lung der dieselben alimentirenden Secundärbahnen fortschreitet. Staatsbahn stieg auf 300, weil die Dividende mit 30 Frcs. vom Verwaltungsrathe bestimmt wurde; Karl-Ludwigbahn hat schon das Transversalbahnfieber überstanden und sich auf 273,50 erhöht, weil die heurige Dividende der vorjährigen nichts nachgeben wird; Nordwestbahn erhält sich über Pari, da die Bilanz günstig ausfällt. Prioritäten aller Oesterreichisch - Ungarischen Bahnen haben ungeahnte Course erzielt, nachdem das Ausland als stetiger Käufer auftritt und die Stücke mangeln.

† Ludwig v. Klein.

⊙ **München,** den 14. April 1881. Entfernt von der Stätte seines Wirkens und Schaffens wurde heute Nachmittag $4^1/_2$ Uhr auf dem hiesigen nördlichen Friedhofe der am 12. d. M. dahier verstorbene Württembergische Präsident a. D. und frühere Director der Württembergischen Eisenbahnbaucommission und der Telegraphenverwaltung, Herr Ludwig von Klein, zu Grabe getragen, welcher seit dem Jahre 1877 in hiesiger Stadt im Ruhestande lebte. Von der hiesigen Generaldirection der Verkehrsanstalten hatte sich eine Deputation, an deren Spitze sich Herr Betriebsdirector von Badhauser befand, zur Beerdigung eingefunden. Herr Decan Buchrucker nahm nach protestantischem Ritus die Einsegnung vor. Dem Lebenslaufe des Verlebten entnehmen wir Folgendes: Wenige Tage nach der grossen Völkerschlacht bei Leipzig, am 30. October 1813, erblickte von Klein zu Utritsch in Böhmen das Licht der Welt und widmete sich frühzeitig dem Studium der Mathematik und alsdann dem Ingenieurwesen. In seinen jüngeren Jahren war v. Klein mit dem bekannten Techniker Ritter von Gerstner beim Eisenbahnbau in Russland und Nordamerika beschäftigt und diesem Manne innig befreundet. Nach Württemberg wurde Klein, welcher damals als Ingenieur in Wien lebte, im Jahr 1844 berufen, als technisches Mitglied der neuen Eisenbahncommission mit dem Rang eines Oberbauraths. Der Württembergische Eisenbahnbau war eben in seinen ersten Anfängen. Etzel war der erste hervorragende Leiter des Baues. Damals aber waren die specifischen Eisenbahntechniker noch selten und es wurden deshalb manche Bauverständige aus anderen Zweigen zum Eisenbahnbau herübergezogen, wie Gaab u. A. Eine so bedeutende Kraft wie Klein, mit reichen Erfahrungen ausgestattet durch seine bisherige Laufbahn, war daher ein grosser Gewinn. Seine leitende Hand griff verständnissvoll in die Gestaltung des Baues ein. Eine lange Reihe von Jahren war er Mitglied der Eisenbahnbaucommission, später Director und dann Präsident der Telegraphenverwaltung und Vorstand der genannten Baucommission. Während er diese Stellungen bekleidete, erschien er öfter als Regierungscommissar in der Volksvertretung bei Berathung der Baugesetzentwürfe. Der Verstorbene war zugleich durch eine umfassende wissenschaftliche und zugleich allgemeine Bildung ausgezeichnet. Längere Zeit (vom Jahre 1845 bis 1861) redigirte er gemeinschaftlich mit v. Etzel die erste Deutsche Eisenbahnzeitung, die Vorläuferin unserer Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnen. Auch mit dem „Schwäb. Merkur“ stand er in früheren Jahren in lebhafter und regelmässiger Verbindung und zwar von 1852 bis 1868, in welchem Blatt allwöchentlich (in der Chronik) ein Artikel über das damals noch ziemlich wenig bekannte Fach des Eisenbahnbaues, der Telegraphie u. s. w. erschien. Noch 1873 und 1874 war Klein als Vertreter der Regierung am Ministertisch. Sein Landesherr, welcher seine Verdienste zu schätzen wusste, verlieh ihm vielerlei Auszeichnungen. Ein zunehmendes Augenleiden zwang ihn im Februar 1877 seine Stelle niederzulegen und in den Ruhestand zu treten. Sein einziger Sohn starb als Ingenieur vor ihm. Zahlreiche Freunde, besonders aus den Verkehrskreisen, werden ihm ein freundliches, dankbares Angedenken bewahren.

Inzwischen hat das Eisenbahnwesen einen weitern schweren Verlust erlitten. Am Ostermontag verschied plötzlich infolge eines Schlaganfalls Max Maria von Weber in Berlin. Da uns die Trauerkunde erst bei Schluss der Nummer zugeht, müssen wir uns ausführlichere Mittheilung für nächste Nummer vorbehalten.

Berlin, 18. April 1881. Die Redaction.

Berlin-Görlitzer Eisenbahn.

Die Betriebsresultate des Jahres 1880.

Nach dem Seitens der Direction dem Verwaltungsrath erstatteten Bericht beträgt die Gesammtbetriebseinnahme pro 1880 excl. der dem Erneuerungsfonds direct zufliessenden Einnahmen aus dem Verkauf von Materialien . . . . 6 127 268,39 ℳ
dazu der Uebertrag de 1879 . . . . 7 078,90 „
6 134 347,29 ℳ
die Gesammtbetriebsausgabe pro 1880 incl. der zu Restausgaben für dasselbe Jahr zu reservirenden Beträge . . . . 3 420 308,48 „
mithin Ueberschuss 2 714 038,81 ℳ
Hierzu tritt der Bestand auf dem Conto Restausgaben pro 1879 et retro mit . . . . 20 461,37 „
so dass ultimo 1880 ein Betriebsüberschuss verbleibt von . . . . 2 734 500,18 ℳ

Aus diesem Ueberschuss von . . . . . 2 734 500,18 ℳ
sind vorweg zu decken resp. zu reserviren:
1. zur Verzinsung der Prioritätsanleihen A, B, C 1 446 823,87 ℳ
2. zur Amortisation derselben Anleihen . . . . 211 770,75 „
3. Rücklagen zu dem Reservefonds (65 605 ℳ) und Erneuerungsfonds (436 500 ℳ) . . . 502 105,00 „
zusammen 2 160 699,62 „
Hiernach verbleiben noch disponibel . . . . . 573 800,56 ℳ

Die Direction beantragt, diese Summe wie folgt zu verwenden:
a) zur Gewährung einer Dividende von 3⅓ pCt. für 16 500 000 ℳ Stammprioritätsactien 550 000,00 ℳ
b) zur Zahlung der Eisenbahnsteuer mit . . . . 14 102,56 „
c) zur Zahlung der nach § 49 des Statuts an die Mitglieder des Verwaltungsrathes zu gewährenden Remuneration . . . 5 500,00 „
d) als Vortrag auf neue Rechnung 4 198,00 „

Im Vergleich zu dem Vorjahre haben betragen:

	in Summa	pro Kilom. Bahnlänge
die Einnahmen pro 1880 . . .	6 127 628,39 ℳ	18 717,79 ℳ
desgl. pro 1879 . . .	5 983 719,82 „	18 276,48 „
mithin pro 1880 mehr	143 548,57 ℳ	441,31 ℳ
die Betriebsausgaben pro 1880 (incl. der zu Restausgaben zu reservirenden Beträge) . . .	3 420 308,48 ℳ	10 448,48 ℳ
desgl. pro 1879 . . .	3 289 650,27 „	10 047,80 „
mithin pro 1880 mehr	130 658,21 ℳ	400,68 ℳ

Die reinen Betriebsausgaben pro 1880 incl. der Reserve für die Restausgaben desselben Jahres und incl. der Pächte etc. für gemiethete Bahnstrecken betragen in Procenten der Bruttoeinnahmen 55,82 pCt., im Jahre 1879 haben die gleichen Ausgaben betragen 54,98 pCt. Excl. der vorgedachten Pächte etc. stellt sich der Procentsatz pro 1880 auf 50,80 pCt.

Von der Gesammtbetriebsausgabe pro 1880 von 3 420 380,48 ℳ entfallen auf:

Tit. I.	Besoldungen	1 001 631,87 ℳ
„ II.	Andere persönliche Ausgaben	628 094,14 „
„ III.	Allgemeine Kosten	213 060,77 „
„ IV.	Unterhaltung und Erneuerung der Bahnanlagen etc.	285 830,81 „
„ V.	Kosten des Bahntransports etc. . . .	631 068,86 „
„ VII.	Kosten erheblicher Ergänzungen etc. excl. Dotirung des Reservefonds . . .	46 212,69 „
„ VIII.	Für Benutzung fremder Bahnanlagen etc.	307 456,59 „
„ IX.	„ „ „ Betriebsmittel .	306 952,75 „
	Summa	3 420 308,48 ℳ
	Pro 1879 haben die gleichen Ausgaben betragen .	3 289 650,27 „
	mithin pro 1880 mehr	130 658,21 ℳ

Zu den erheblichen Mehrausgaben gegen das Vorjahr, soweit dieselben nicht durch den stärkeren Verkehr ihre Begründung finden, bemerkt die Direction Folgendes:

Die aussergewöhnlich ungünstigen Witterungsverhältnisse des vergangenen Jahres haben sehr nachtheilig auf die Consolidirung des Bahnkörpers sowie der Bauwerke eingewirkt und dadurch Arbeitsausführungen bedingt, welche unter normalen Verhältnissen theils überhaupt nicht, theils erst in späteren Jahren nothwendig geworden wären.

Zu den ersteren Ausgaben gehören die Kosten der Bahnunterhaltung in den Monaten November und December, welche in sonstigen Jahren bei Frost höchst unbedeutende sind, im Jahre 1880 aber bei stets nassem, frostfreiem Wetter, umso höher sich gestalteten; zu den letzteren zählen namentlich auch die Kosten für mannigfache durch die ungünstigen Witterungsverhältnisse herbeigeführten Bauten.

Durch Beschluss des Bundesrathes vom 3. Juli 1880 wurde ferner eine Abänderung und Ergänzung der optischen Telegraphen gefordert und musste mit nicht unerheblichen Kosten diesseits durchgeführt werden.

Es verursachte ferner die Reparatur der älteren Gepäck- und Güterwagen eine wesentlich grössere Ausgabe, als nach dem Durchschnitt der letzten Jahre anzunehmen war. Endlich aber tritt eine erheblich höhere Ausgabe für Miethe und Verzögerungsgebühren für fremde Wagen auf.

Die Direction hofft, falls die Bahn und deren Anlagen von elementaren Ereignissen verschont bleiben, die Ausgaben in diesem Jahre gegen das Vorjahr wieder entsprechend reduciren zu können.

Nach dem dem Verwaltungsrathe unterm 5. April 1880 über die Lage des Bauergänzungsfonds erstatteten Berichte ver-

blieb am Schlusse des Jahres 1879 ein Baarbestand von 110 199,74 *M.* und in Effecten — an unbegebenen Prioritätsobligationen Littr. C. 2 069 700 *M.*

Von den unbegebenen Prioritätsobligationen Littr. C. sind im Jahre 1880 ausgeloost worden 12 300 *M.*, ferner verkauft 120 600 *M.*, so dass noch 1 936 800 *M.* Prioritätsobligationen Littr. C. ultimo 1880 im Bestande verblieben. Die Valuta für die ausgeloosten resp. verkauften 12 300 + 120 600 *M.* Effecten tritt — zum Nominalwerthe — dem Baarbestande mit 132 900 *M.* hinzu, so dass im Jahre 1880 überhaupt 243 099,74 *M.* baar vorhanden waren, von welchen bis ultimo 1880 zur Verausgabung gelangten 241 675,12 *M.*, so dass am Schlusse des Jahres 1880 ein Baarbestand von 1 424,62 *M.* verblieb. An Effecten verblieben 1 936 800 *M.*

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Tarif-Bekanntmachungen.

I. Localtarife.

Königlich Preussische Staats- und unter Staatsverwaltung stehende Eisenbahnen. Im **Local- und im gegenseitigen Verkehr der unter Staatsverwaltung stehenden Bahnen** werden die Lieferfristen (§ 57 des Betriebsreglements) vom 1. Mai d. Js. ab dergestalt eingeschränkt, dass an Transportfrist:

a) für Eilgüter für je empfangene 300 km (statt bisher 225) . . . . . 1 Tag,
b) für Frachtgüter bis zu einer Entfernung von 100 km . . . 1 „
und für je angefangene weitere 200 km . . . . 1 „
(statt bisher für je angefangene 225 km 2 Tage)

gerechnet wird. Bezüglich der Expeditionsfrist verbleibt es einstweilen bei den im Betriebsreglement gestatteten Fristen.

Die gleiche Berechnung gilt für den gegenseitigen Verkehr zwischen den unter Staatsverwaltung stehenden Bahnen einerseits und den Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen andererseits.

Die für einzelne Verkehrsrelationen publizirten kürzeren Fristen bleiben hierneben in Geltung. Frankfurt a. M., den 16. April 1881. Königliche Eisenbahndirection. (1035)

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Auf unseren Stationen werden Frachtbriefe, wenn sie von einer Eisenbahn-Verwaltung abgestempelt sind, welche im Deutschen Reich ihren Sitz hat, als giltig anerkannt. Berlin, den 13. April 1881. Die Direction. (1028)

Breslau - Schweidnitz - Freiburger Eisenbahn. In den Bestimmungen der Anlage D zu § 48 des Betriebsreglements (Lokal-Gütertarif, Nachtrag XI pag. 4 und 8) tritt eine Aenderung dahin ein, dass

in No. I im Eingang, Absatz 4 statt:
„Sprengkräftige Zündungen als: Sprengkapseln, elektrische Minenzündungen“
gesetzt wird:
„Sprengkräftige Zündungen mit Ausnahme der Sprengzündhütchen oder Sprengkapseln (vergleiche unter No. III), auch elektrische Minenzündungen,“

und dass ferner

in No. III statt:
„Zündhütchen für Schusswaffen und Geschosse“
gesetzt wird:
„Zündhütchen (einschliesslich der Sprengzündhütchen oder Sprengkapseln).“

Breslau, den 13. April 1881. Directorium. (1014)

Breslau - Warschauer Eisenbahn. In den Bestimmungen der Anlage D zum § 48 des Betriebs-Reglements für die Eisenbahnen Deutschlands treten bei den darin unter I und III genannten Transportgegenständen anderweitige Bezeichnungen ein. — Diese Aenderungen haben auch bei Beförderung im diesseitigen **Local-Güter-Verkehr** vom 15. April cr. ab Gültigkeit. Das Nähere ist auf den Güter-Expeditionen zu erfahren. P.-Wartenberg, den 15. April 1881. Direction. (1023)

Oberschlesische Eisenbahn. Am 20. d. M. tritt der Nachtrag No. 20 zu unserm Local-Güter-Tarif in Kraft, welcher specielle Bestimmungen zum Betriebs-Reglement und die Tarif-Tabelle für den Eil- und Stückgutverkehr der Haltestelle Laband enthält.

Druckexemplare des Nachtrages sind bei unseren Stations-Kassen käuflich zu haben. Breslau, den 8. April 1881. Königliche Direction. (1020)

Mit dem 1. Mai cr. werden die im § 57 des Betriebsreglements festgesetzten Maximalansätze für die Lieferungszeiten im Local- und im gegenseitigen Verkehr der Staats- und unter Staatsverwaltung stehenden, sowie der Reichsbahnen dahin geändert, dass die **Transportfrist**

a) für Eilgüter für je auch nur angefangene 300 km . . . . 1 Tag,
b) für Frachtgüter bis zu einer Entfernung von 100 km . . 1 Tag
und für je angefangene weitere 200 km . . . . 1 Tag

beträgt.

Die Expeditionsfristen bleiben in beiden Fällen unverändert. Bromberg, den 14. April 1881. Königliche Eisenbahndirection. (1037 J)

Im **Localverkehre** der Eisenbahndirectionsbezirke Köln (rechts- und linksrheinisch), sowie im Rheinischen Nachbarverkehre kommen vom 15. d. Mts. ab für Braunstein die gleichen Frachtsätze (der Ausnahmetarife B bezw. C) zur Anwendung wie für Eisenerz. Köln, den 10. April 1881. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische). (987)

Im **Localverkehr** der Königlichen Eisenbahndirectionsbezirke (rechtsrheinischer und linksrheinischer) Köln sowie in allen directen Verkehrsrelationen, bei welchen nur Preussische Staats- oder unter Preussischer Staatsverwaltung stehende Eisenbahnen betheiligt sind, tritt im Anschluss an die bestehende Vorschrift, durch welche bestimmte Normalstückzahlen für halbe Wagenladungen lebender Thiere festgesetzt sind, vom 15. April d. J. eine Zusatzbestimmung in Kraft, wonach unter Beachtung jener Normalstückzahlen der Frachtberechnung für eine halbe Ladung die Hälfte des Flächenraumes des verwendeten Wagens, jedoch nicht mehr als 7 qm zu Grunde gelegt wird. Köln, den 14. April 1881. Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische). Königliche Eisenbahndirection (linksrheinische). (1031)

Für die in Birkenfeld (Station) zur Reexpedition gelangenden nach Birkenfeld (Stadt) bestimmten Sendungen gelangen vom 12. d. M. ab folgende Frachtbeträge pro 100 kg zur Berechnung:

bei Eilgut 0,14 *M.*,
„ Stückgut 0,07 *M.*,
„ Klasse A 1 und B 0,04 *M.*,
„ „ A 2 und Sp.-T. I 0,03 *M.*,
„ den übrigen Klassen 0,02 *M.*

Bei der Reexpedition von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren wird eine Streckenfracht für 6 km ohne Expeditionsgebühr berechnet. Köln, den 12. April 1881. Königliche Eisenbahndirection (linksrheinische). (1018)

Mit dem 1. Juni d. Js. tritt im Güter-Tarif für den Eisenbahn-Directionsbezirk Bromberg vom 1. Juli 1880 folgende Aenderung des für die Frachtberechnung massgebenden Kilometerzeigers ein.

Die Entfernungen zwischen diesseitigen Stationen einschliesslich unseres Bahnhofs Berlin und den Stationen der Berliner Ringbahn, sowie den Bahnhöfen der in Berlin mündenden anderen Staatsbahnen werden um 4 km erhöht.

Für den Verkehr zwischen Berlin, Niederschlesisch-Märkischer Bahnhof und diesseitigen Stationen erhöhen sich die Entfernungen um verschiedene Beträge, über welche, bis zur Herausgabe des vom 1. Mai cr. ab von den diesseitigen Billet-Expeditionen käuflich zu beziehenden Nachtrags zum Tarif, die unterzeichnete Direction Auskunft ertheilt. Bromberg, den 8. April 1881. Königl. Eisenbahn-Direction. (1010)

K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft. Frachtgebühren - Ermässigung für Kaffee, Cacao und Gewürze von Triest und Fiume nach Wien und Ofen.

Vom 15. April d. J. angefangen bis auf Weiteres werden für Kaffee-, Cacao- und Gewürze - Sendungen im Frachtgut - Verkehre von Triest und Fiume nach Wien und Ofen die nachstehend ermässigten Frachtsätze berechnet und zwar:

von Triest und Fiume pr. 100 kg
nach

Wien (Matzleinsdorf) 162 Krz. incl. Manipulations-Gebühr. (Unter Hinzurechnung des jeweilig bestehenden Agio-Zuschlages.)

Ofen 171 Krz. incl. Manipulationsgebühr und Ung. Transport-Steuer. (Unter Hinzurechnung des jeweilig bestehenden Agio-Zuschlages.)

Mit obgenanntem Tage wird unter Einem die seinerzeit hinausgegebene diesfällige Kundmachung ddto. 20. November 1867 aufgehoben. Wien, am 31. März 1881. Die General-Direction. (991)

K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft. Mit 20. April d. J. treten die in der Kundmachung vom Jahre 1878 No. 9371/CI für die **Beförderung von Nutzhölzern** ab Cilli nach Croatischen Stationen enthaltenen Frachtsätze ausser Kraft.

Vom genannten Tage angefangen werden diese Transporte normal tarifirt. Wien, am 5. April 1881. Die General-Direction. (992)

„K. K. p. Böhmische Westbahn. Rakonitz-Protiviner Staatseisenbahn. Der mit 1. April 1880 in Aussicht genommene und eingetretener Hindernisse wegen nicht zur Einführung gelangte Nachtrag VIII. zum Localgütertarif der Böhmischen Westbahn vom 1. October 1876 sowie Nachtrag IX. zum Localgütertarif der Rakonitz-Protiviner Staats-Eisenbahn vom 15. Januar 1877 tritt mit 1. Mai 1881 definitiv in Wirksamkeit. Die Betriebs-Direction der K. K. priv. Böhmischen Westbahn. (999)

Gesellschaft für den Betrieb der Niederländischen Staats - Eisenbahnen. Mit dem 15. ds. tritt der 12. Nachtrag des directen inländischen Eil- und Frachtgüter - Tarifs in Kraft, welcher ausser einer Vermehrung der Güter-Classificationen und verschiedener geänderter Entfernungen die Aufnahme in den Tarif der Stationen Hellendoorn - Nijverdal, Raalte und Wierden enthält.

Exemplare sind zu beziehen gegen Zahlung von Hfl. 0,20 Cents pro Exemplar. Utrecht, den 11. März 1881. Der General-Director. (1006)

II. Tarife für directe Verkehre mit besonderen Namen.

Berlin - Braunschweig - Halberstadt - Lausitzer Verband. Im vorbezeichneten Verband findet zwischen Trotha und Berlin B.-P.-M. E. eine directe Abfertigung von Eil- und Frachtgütern zu den im Anhange des Tarifhefts No. 1 für den Staatsbahnverkehr für Berlin, Dresdener Bahnhof, enthaltenen bezüglichen Sätzen statt. Berlin, den 12. April 1881. Namens der betheiligten Verwaltungen: Die Direction der Berlin - Anhaltischen Eisenbahngesellschaft. (994)

Im **Bergisch - Märkisch - Grand Central Belge - Verbands - Güter - Verkehr** tarifiren eiserne Brückentheile, zur See-Ausfuhr über Antwerpen oder Löwen bestimmt, vom heutigen Tage ab nach Special-Tarif II oder Ausnahme-Tarif 10 (für Eisen und Stahl, façonnirt), soweit Letzterer Frachtsätze enthält. Elberfeld, den 13. April 1881. Königliche Eisenbahn-Direction. (1021)

Am 15. April cr. erscheint der Nachtrag V zum Tarif für den **Braunschweig-Potsdam - Hamburger Nachbar - Verkehr.** Durch denselben werden die Ausnahme-Tarife 1 und 8 (für frisches Gemüse und Obst bezw. für Mörtel aller Art) vom 15. Mai d. J. ab aufgehoben. Der Nachtrag enthält zugleich eine neue Zusammenstellung der noch gültigen Ausnahmetarife und veränderte Tarifsätze zwischen einzelnen Stationen.

Exemplare des Nachtrags können bei den Verbands-Expeditionen bezogen werden. Magdeburg, den 3. April 1881. Namens der Verbands-Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direction. (988)

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 15. April d. J. ab gelangt Nachtrag II zu Theil II des Verbandsgütertarifs zur Einführung, welcher Bestimmungen wegen Aufhebung bezw. Aenderung von Zuschlagsfristen zu den Lieferzeiten für Verbindungsbahnen etc. enthält. Näheres ist in den Verbandsgüterexpeditionen zu erfahren, woselbst auch Nachträge käuflich zu haben sind. Erfurt, den 8. April 1881. Die Direction der Thüringischen Eisenbahngesellschaft als geschäftsführende Verwaltung. (995)

Mitteldeutscher Eisenbahn-Verband. Zum Tarife für Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren gelangt Nachtrag IV zur Ausgabe, welcher für lebende Thiere im Verkehr mit Bettingen Grenze, Diedenhofen, Fentsch Grenze, Luxemburg und Ulflingen Grenze ermässigte Frachtsätze mit Gültigkeit vom 20. April cr. ab und im Verkehr mit Kehl erhöhete Frachtsätze mit Gültigkeit vom 1. Juni cr. ab enthält. Näheres ist in den Verbands-Güter-Expeditionen zu erfahren, woselbst auch Nachträge zum Preise von 0,05 ℳ käuflich zu haben sind. Erfurt, den 7. April 1881. Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft, als geschäftsführende Verwaltung. (996)

Nord - Ostsee - Hannover - Thüringischer Verbands-Güterverkehr. Zum Theil II. — Besondere Bestimmungen — tritt mit sofortiger Giltigkeit Nachtrag III. in Kraft. Derselbe enthält eine Berichtigung des Vorworts zum Tarife, sowie eine Aenderung der Zusatzbestimmung zu § 57 des Betriebs-Reglements.

Exemplare à 0,05 ℳ sind in den Verbands - Expeditionen käuflich zu haben. Erfurt, den 7. April 1881. Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft Namens der Verbands-Verwaltungen. (1034)

Niederländisch - Bayerisch - Oesterreichischer Eisenbahn-Verband. Mit 1. Mai l. J. gelangt im Niederländisch - Bayerisch-Oesterreichischen Eisenbahnverbande der I. Nachtrag zu Theil II, Heft I des Verbandstarifs vom 1. Januar 1880 zur Einführung.

Derselbe enthält eine Neuredaction der allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterclassification sowie Berichtigungen zum Tarife vom 1. Januar 1880. München, den 13. April 1881. Namens des Niederländisch-Bayerisch-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes: Die General-Direction der Kgl. Bayer. Verkehrsanstalten. (1000)

Niederländisch - Oesterreichisch - Ungarischer Verband. Die Frachtsätze für den Güterverkehr zwischen Wien resp. Budapest und sämmtlichen Niederländischen Verbandsstationen erfahren für die Dauer der diesjährigen Schifffahrtssaison auf der Donau eine nicht unwesentliche Ermässigung, welche aus den vom 1. Mai ab bis 30. November 1881 giltigen Nachträgen IV zu Tariftheil II und III ersehen werden kann. Dresden, am 14. April 1881. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung. (1013)

Posen - Schlesisch - Märkischer Verband. Vom 15. d. M. ab tritt zu den allgemeinen Tarifvorschriften, durch welche bestimmte Normalstückzahlen für halbe Wagenladungen lebender Thiere festgesetzt sind, für den rubricirten Verband folgende weitere Zusatzbestimmung in Kraft:

„Unter Beachtung dieser Normalstückzahlen wird der Frachtberechnung für ein halbe Ladung die Hälfte des Flächenraumes des verwendeten Wagens, jedoch nicht mehr als 7 qm zu Grunde gelegt.

Bei Aufgabe einer grösseren Anzahl lebender Thiere, als nach den Normalstückzahlen für halbe Ladungen zulässig, ist die Fracht stets für eine volle Wagenladung nach Massgabe des Flächenraumes des verwendeten Wagens zu bezahlen“.

Breslau, den 13. April 1881. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn als geschäftsführende Verwaltung. (1016)

Posen - Schlesisch - Märkischer Verkehr. Am 20. d. M. tritt zum Heft 1 des Tarifs vom 1. Juni 1879 ein Nachtrag VIII, zum Heft 2 ein Nachtrag V, zum Heft 3 ein Nachtrag IV, zum Heft 4 ein Nachtrag VI, zum Heft 5 ein Nachtrag V und zum Heft 6 ein Nachtrag VII in Kraft.

Dieselben enthalten Ausnahmesätze für gebrannten Kalk, Erze und Erzrückstände zwischen einzelnen Stationen des Königlichen Eisenbahn-Directions-Bezirkes Berlin und der Berlin - Görlitzer Eisenbahn einerseits, und Stationen der Oberschlesischen und Rechte - Oder - Ufer Eisenbahn andererseits, ferner für Kalksteine zwischen Station Waldenburg und einzelnen Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn, sowie directe Frachtsätze für einzelne Verkehrsrelationen und Ermässigungen oder Aufhebung von Frachtsätzen.

Druckexemplare sind bei den Verbandstationen käuflich zu haben. Breslau, den 6. April 1881. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn als geschäftsführende Verwaltung. (1015)

Im **Rheinischen Nachbarverkehr** treten vom 20. April cr. ab zwischen den Stationen Haspe B.M. und Stockum directe Frachtsätze in Höhe der betreffenden Frachtsätze des Localtarifs der Rheinischen Bahn in Kraft. Elberfeld, den 16. April 1881. Namens der betheiligten Verwaltungen Königliche Eisenbahn-Direction. (1032)

Rumänisch-Galizisch-Deutscher Verbandgütertarif. Mit dem 1. Juni 1881 treten die in den Nachträgen II zum Theil II, Heft 1 und 4 des rubricirten Tarifs für Lemberg trans. enthaltenen Schnittsätze des Ausnahmetarifs 13a und b (für Wolle) ausser Geltung. Breslau, den 8. April 1881. Im Auftrage der Verbandverwaltungen: Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn. (993)

Personen- etc. Verkehr zwischen Schweizerischen Stationen und Stationen des Mitteldeutschen Eisenbahnverbandes. Unter Aufhebung des Tarifs vom 1. December 1878 nebst Nachträgen tritt am 1. Juni d. J. ein neuer Tarif für directe Personen- und Gepäckbeförderung zwischen Schweizerischen und Deutschen Stationen in Kraft, durch welchen die seitherigen Taxen theils um geringe Beträge erhöht, theils ermässigt, sowie auch verschiedene, bisher bestandene directe Billets im Verkehr mit Basel, Schw. C. B. beseitigt werden.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbands-Stationen, woselbst auch der Tarif zum darauf vorgedruckten Preise käuflich zu haben ist. Erfurt, den 16. April 1881. Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft als geschäftsführende Verwaltung. (1036)

Ungarisch-Deutscher bezw. Ungarisch-Niederländischer Holz-Verkehr. Mit dem 1. Juni cr. tritt an Stelle des Tarifs für den Schlesisch-Oberungarischen, Stettin-Ungarischen, Ungarischen bezw. Nordost-ungarisch - Schlesisch - Sächsisch - Thüringischen, Norddeutsch-Ungarischen bezw. Nordost - Ungarischen, Ungarisch - Rheinischen bezw. Westostdeutsch-Ungarischen und Nordwestdeutsch-Ungarischen bezw. Nordostungarischen Holzverkehr vom 1. Januar 1879 nebst Nachträgen ein neuer Ausnahmetarif unter der Bezeichnung „Ungarisch - Deutscher bezw. Ungarisch-Niederländischer Holz-Verkehr“ in Kraft.

Derselbe enthält theilweise erhöhte, theilweise ermässigte Frachtsätze, sowie die Aufnahme einiger neuen Stationen.

Druckexemplare sind vom 15. Mai cr. ab käuflich auf den Verbandstationen zu haben; bis dahin ertheilt nähere Auskunft das Verkehrs-Bureau der unterzeichneten Königlichen Direction. Breslau, den 14. April 1881. Im Auftrage der Verbands-Verwaltungen: Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn. (1001)

Gesellschaft für den Betrieb der Niederländischen Staats-Eisenbahnen. Am 1. April a. c. tritt ein Nachtrag zu dem Tarif des Holländisch-Belgischen Verkehrs vom 15. November 1872 in Kraft, welcher verschiedene Herabsetzungen und Erhöhungen der Classification von Gütern und einen Specialtarif für den Versand von Kalk, Bruchsteinen und Kiesel nach Breda und Gilze-Rijen enthält.

Exemplare sind gegen Zahlung von H. fl. 0,10 Cents pro Exemplar zu beziehen. Utrecht, den 28. März 1881. Der General-Director. (1008)

III. Tarife für andere directe Verkehre.

Berlin - Görlitzer Eisenbahn. Am 1. Juni cr. treten für den Verkehr **zwischen Görlitz einerseits und Zittau andererseits** theilweise erhöhte Frachtsätze, welche durch unser Tarifbüreau zu erfahren sind, in Kraft. Berlin, den 16. April 1881. Die Direction. (1039 J)

(Forts. der offiziellen Anzeigen Seite 425.)

Beilage zu No. 30. Berlin, am 22. April 1881.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

NOTIZEN über neue Tarife und Tarifänderungen

pro März 1881.

Diese Notizen können nicht selbstständig, sondern nur als Beilage der Zeitung bezogen werden.

I. Localtarife.

II. Tarife für directe Verkehre mit besonderem Namen*).

III. Tarife für andere directe Verkehre.

A. Für Verkehre innerhalb des Deutschen Reiches einschl. Luxemburg.

1) östliche und nördliche Bahnen**), sowohl unter sich als mit den unter 2 und 3 bezeichneten Bahnen.

2) Mittel- und Westdeutsche Bahnen†), sowohl unter sich als im Verkehr mit den süddeutschen Bahnen.

3) Süddeutsche Bahnen ††) unter sich.

B. Für Verkehre innerhalb Oesterreich-Ungarns.
1) innerhalb des Osterreichischen Staatsgebietes.
2) innerhalb Ungarns.
3) im gemeinschaftlichen Verkehre zwischen Oesterreich-Ungarn.

C. Für Verkehre zwischen Deutschland und Oesterreich-Ungarn.
1) Verkehr der Deutschen Seeplätze etc.
2) die übrigen Verkehre.

D. Für Verkehre zwischen Deutschland und Oesterreich-Ungarn einerseits und benachbarten Ländern andererseits.

IV. Specialtarife für bestimmte Transportartikel.

(Bei den Tarifänderungen sub II, III und IV ist in Paranthese die Bahnverwaltung bezeichnet, von deren Expeditionen der betreffende Tarif oder Tarifnachtrag abgegeben wird.)

*) Unter diesen Tarifen sind auch solche zu suchen, welche mit Rücksicht auf das von ihnen beherrschte Verkehrsgebiet unter III Aufnahme gefunden haben würden.

**) Hierzu werden gerechnet: Altona-Kieler, Berlin-Hamburger, Berlin-Stettiner, Breslau-Schweidnitz-Freiburger, Breslau-Warschauer, Eutin-Lübecker, Glückstadt-Elmshorner, Lübeck-Büchner, Märkisch-Posener, Marienburg-Mlawkaer, Mecklenburgische, Niederschlesisch-Märkische, Oberschlesische, Oels-Gnesener, Oldenburgische, Ostbahn, Ostpreussische Südbahn, Posen-Kreuzburger, Rechte-Oder-Ufer und Tilsit-Insterburger Bahn.

†) Die unter **) und ††) nicht genannten Bahnen.

††) Hierzu werden gerechnet: Badische, Bayerische, Elsass-Lothringische, Hessische Ludwigsbahn, Homburger, Kirchheimer. Ludwigsbahn, Main-Neckar-Bahn, Pfälzische, Saarbrücker etc. und Württembergische Bahn.

„Vacat-Anzeigen“ theilten folgende Verwaltungen mit:
Lübeck-Büchener, Nordhausen-Erfurter, Posen-Creuzburger, Rechte-Oderufer, Saal-, Sächs. Thüring. Ostwest-, Württembergische Staats-, Erzherzog Albrecht-, Kaschau-Oderberger, Raab-Oedenburg-Ebenfurter und Vorarlberger Eisenbahn.

NB. Diejenigen Notizen, welche in vormonatlicher Uebersicht nicht mehr Aufnahme gefunden haben und deshalb hierunter verzeichnet sind, werden durch einen vorn angebrachten | (Strich) kenntlich gemacht.

I.

Altona-Kiel. Localtarif der Bahnen unter Altona-Kieler Verwaltung. Nachtrag XXI zum Tarifheft II, v. 1/1. 78. Gültig v. 1/3. 81. Enthaltend: Ergänzung der Specialbestimmungen.

Badische Staatsbahnen. XX. Nachtrag zum Gütertarif v. 1/2. 78 für den Verkehr auf den Gr. Badischen Staatsbahnen und den unter Staatsverwaltung stehenden Badischen Privatbahnen.

Enthaltend — ausser einer Berichtigung des Nachtrags XIX und einer Richtigstellung der Position Wasserglas in Specialtarif II der Waarenclassification — Ausnahmetarife für Cementtransporte von Heidelberg nach Mannheim und für Salztransporte ab Rappenau-Saline sowie die Festsetzung eines Normalgewichts für leere Petroleumfässer. Giltig v. 10/3. 81. (Gratis.)

Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

a) Nachtrag IX zum Tarif v. 1/10. 77, gültig v. 1/3. 81, enthaltend:

I. Directe Frachtsätze für den Güterverkehr zwischen dem Bahnhof Berlin (Berlin-Anhalt. Bahn) einerseits und dem Städtischen Centralviehhofe bei Friedrichsberg andererseits.

II. Ergänzung des Verzeichnisses der Artikel der Ausnahmetarife.

b) Nachtrag III zum Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren auf sämmtlichen Strecken der Stammbahn und auf der Strecke Kohlfurt-Falkenberg v. 1/2. 80, gültig v. 1/3. 81, enthaltend:

I. Einführung directer Abfertigung nach und von dem Berliner städtischen Centralviehhofe.

II. Ergänzung der Desinfectionsgebühren.

Berlin-Hamburger Eisenbahn. Nachtrag 2 v. 1/3. 81 zum Tarif v. 15/3. 80 für die Beförderung von Leichen, Equipagen und anderen Fahrzeugen sowie von lebenden Thieren, enthält:

I. Einbeziehung der Stationen Altona, Ottensen, Schulterblatt und Sternschanze der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn in den Tarif;

II. Ergänzung des Kilometerzeigers sub E. des Tarifs;

III. Ergänzung der Tariftabellen sub F. des Tarifs. (Gratis.)

Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn.

Seit 1. März besteht zwischen den Bahnhöfen der N.-M. E. und B.-F. E. zu Breslau ein beschränkter Bahnhofsverkehr für Sendungen, welche von dem Bahnhofe der einen Verwaltung nach auswärtigen Stationen der anderen bestimmt sind.

Die mittelst Publication v. 15/11. 80 eingeführten Nebengebühren (gemäss Nachtrag 17 zum Localtarif der O. S. E.) sind mit 20. März cr. wieder ausser Kraft getreten.

Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn. Tarif für die Beförderung von Leichen, Equipagen und anderen Fahrzeugen. Giltig v. 1/3. 81. Hierdurch werden aufgehoben

1. die im Localtarife der Berlin-Hamburger Eisenbahn v. 15/1. 78 für die Beförderung von Leichen, Equipagen etc. im Abschnitt II. C. sub 11. enthaltenen Bestimmungen, insoweit letztere sich auf den Transport von Leichen, Equipagen und anderen Fahrzeugen beziehen;

2. die desfallsigen Tarifvorschriften des Nachtrags XII zum Tarif für die Beförderung von Gütern im Verkehr zwischen Stationen der unter Verwaltung der Altona-Kieler Eisenbahn stehenden Schleswig-Holsteinischen Eisenbahnen einerseits und Stationen der Berlin-Hamburger Eisenbahn andererseits v. 1/10. 74. Preis 0,10 *M.* (Berlin-Hamburger Eisenbahn.)

Hamburg-Altonaer Verbindungsbahnverkehr.

a) Tarif für die Beförderung von lebenden Thieren. Giltig v. 1/3. 81.

b) Gütertarif, Theil II. Besondere Bestimmungen und Tarifsätze für den Güterverkehr. Giltig v. 1/3. 81.

c) Tarif für die Beförderung von Leichen, Equipagen und anderen Fahrzeugen. Giltig v. 1/3. 81. (Altona-Kiel.)

Kaiser Ferdinands Nordbahn.

1. Nachtrag II zum Gebührentarife der Wiener Verbindungsbahn v. 1/11. 79.

Derselbe enthält Bestimmung über die Anwendung der im Gebührentarife der Wiener Verbindungsbahn enthaltenen Eilguttaxen.

2. Nachtrag I zum Tarife für den directen Güterverkehr zwischen Stationen der Mähr.-Schles. Nordbahn und Stationen der Kaiser Ferdinands Nordbahn etc., giltig v. 1/12. 80.

Derselbe enthält ermässigte Frachtsätze der Normalclasse I und II für die inangegebenen Relationen und Druckfehlerberichtigungen.

Eisenbahndirectionsbezirk Magdeburg.

Ia) Localverkehr der Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn. Nachtrag No. 13 v. 1/3. 81 zum Tarif v. 1/11. 77, enthaltend:
1. Ergänzungen der allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterclassification.
2. Ergänzung der Artikel der Ausnahmetarife.
3. Tarifsätze für den allgemeinen Güterverkehr mit der Station Wildpark.
4. Tarifsätze für Eil- und Frachtstückgüter für den Verkehr mit Prödel.
5. Ausnahmefrachtsätze für Holz des Specialtarifs II.

Ib) Localtarif für die Beförderung von Leichen, Equipagen und anderen Fahrzeugen sowie von lebenden Thieren v. 1/2. 80. Nachtrag 2 zu diesem Tarife v. 1/3. 81, enthaltend:
1. Berichtigung.
2. Ausdehnung des Verkehrs mit Güterglück, Prödel und Wildpark auf Viehsendungen bezw. Fahrzeuge aller Art.
3. Einbeziehung des neuen städtischen Centralviehhofes in Berlin in den directen Verkehr bezüglich der Beförderung von Vieh (excl. Pferde).

Mecklenburgische Friedrich-Franz Eisenbahn. Nachtrag 13 zum Tarif v. 1/10. 77, herausgegeben im März c., enthält Abänderung der Anlage D zu § 48 des Betr.-Regl. und specielle Tarifvorschriften für die Beförderung von Bier in Fässern und lebenden Fischen in Kübeln oder Fässern mit Wasser gefüllt. Gratis. (M. F.-F. E.)

Königliche Eisenbahndirection Berlin.

1. Nachtrag XVIII zum Tarif v. 1/7. 77, gültig v. 1/3. 81.
2. Nachtrag II zum Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren v. 1/1. 80, gültig v. 1/3. 81.

Oberhessische Eisenbahnen. Nachtrag XI zum Tarif v. 1/7. 77, enthaltend die vom Bundesrathe beschlossene Aenderung in den Bestimmungen der Anlage D zu § 48 des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands, sowie Ergänzungen bezw. Berichtigungen der allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterclassification. (Preis 0,10 *M.*)

Ostbahn (Bromberg).

1. Nach der Bekanntmachung v. 3/2. 81 ist v. 5/3. 81 ab die in dem Localtarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren vorgesehene kostenfreie Ueberführung zwischen dem Ostbahnhof und dem Niederschlesisch-Märkischen Bahnhof in Berlin in Wegfall gekommen.

2. Nach der Bekanntmachung v. 10/2. 81 sind v. 1/3. 81 die Stationsnamen Wangerin bezw. Wangerin Stadt in Ruhnow bezw. Wangerin umgeändert worden.

3. Nach der Bekanntmachung v. 23/2. 81 sind die Specialbestimmungen zu § 61 des Betriebsreglements dahin geändert, dass die lagerzinsfreie Zeit für Stückgüter bis auf 48 Stunden zu Gunsten derjenigen Güterempfänger verlängert wird, welche mehr als 7,5 km von der Station entfernt wohnen und ungünstige Communicationen bezw. Postanschlüsse von und nach derselben haben.

4. Nach der Bekanntmachung v. 27/2. 81 sind v. 1/3. 81 ab die Haltestellen Kukoreiten und Wickischken bezüglich der Abfertigung von Wagenladungsgütern den Stationen gleichgestellt worden.

5. Nach der Verfügung v. 15/3. 81 sind mit dem 1/3. 81 für den Güterverkehr zwischen dem städtischen Centralviehhofe bei Friedrichsberg einerseits und dem Ostbahnhofe in Berlin andererseits neue Tarifsätze in Kraft getreten.

6. Nach der Bekanntmachung v. 20/3. 81 werden fortan Kartoffeltransporte im Localverkehr des diesseitigen Directionsbezirks im Nachbarverkehr mit der Berlin-Stettiner, Marienburg-Mlawkaer und Tilsit-Insterburger Eisenbahn und im Südostpreussischen Verbandverkehre bis auf Weiteres auch während der Monate October bis einschliesslich April unfrankirt zur Beförderung angenommen.

Pilsen-Priesen (Komotau). Nachtrag XI zum Localgütertarife, gültig v. 1/3. 81.

II.

Belgisch-Südwestdeutscher Verkehr. In die Assimilationstabelle sind folgende Stationen aufgenommen worden:

Die Station Linslerhof der Elsass-Lothringischen Bahnen mit den Taxen für Homburg und von Stationen der Belgischen Staatsbahnen:

Bertrix mit den Taxen für Bastogne, Bièvre für Havertin, Gedin für Havertin, Hever (L.) für Mecheln, Paliscul für Marche, St. Medard für Libret, Straimont für Libret. (Elsass-Lothring.)

Bergisch-Märkisch-Luxemburgisch-Lothringischer Güterverkehr. In dem Tarif v. 10|4. 77 für die Beförderung von Rohproducten sind die Frachtsätze für die Beförderung von Steinkohlen und Coaks und in dem Ausnahmetarif v. 1|8. 79 für die Beförderung von Steinkohlen, Coaks, Roheisen und Eisenerzen die Frachtsätze für die Beförderung von Steinkohlen und Coaks nach Stationen der Elsass-Lothringischen Bahnen und der Luxemburgischen Wilhelmsbahn durch den Tarif v. 1|2. 81 für den Rheinisch-Westfälisch-Elsass-Lothringisch-Luxemburgischen Kohlenverkehr aufgehoben worden. (Elsass-Lothr.)

Berlin-Braunschweig-Halberstadt-Lausitzer Verband.

a) Nachtrag II zu dem ab 1|7. 80 gültigen Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im Berlin-Braunschweig-Halberstadt-Lausitzer Verbande v. 15|3. 81 enthaltend:

I. Einbeziehung des neuen städtischen Centralviehhofes in Berlin in den directen Verkehr bezüglich der Beförderung von Vieh (excl. Pferden).

II. Einführung directer Expeditionen für den Verkehr zwischen den Stationen Delitzsch, Halle und Leipzig der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn einerseits und den Berlin-Anhaltischen Stationen der Strecke Kohlfurt-Falkenberg andererseits.

III. Druckfehlerberichtigung. (Berlin-Anhalt.)

Berlin-Hannover-Oldenburgischer Verband.

Nachtrag I v. 1|3. 81 zum Tarif v. 1|5. 80 für die Beförderung von Leichen, Equipagen etc. enthaltend: Bestimmung über Einbeziehung des neuen städtischen Centralviehhofes in Berlin in den directen Verkehr bezüglich der Beförderung von Vieh (excl. Pferden). (Magdeburg.)

Berlin-Sächsischer Verband.

Nachtrag I v. 1|3. 81 zum Tarif (Theil III) v. 1|5. 80 für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren, enthaltend: Aufnahme der Stationen Arnsdorf, Dahlen, Freiberg, Lommatzsch, Radeberg und Wurzen der Sächsischen Staatsbahn. 2. Anderweite Frachtsätze für den Verkehr der Station Grossenhain der Berlin-Dresdener Bahn. 3. Berichtigungen.

Nachtrag II v. 1|3. 81 zu demselben Tarif, enthaltend: 1. Aufnahme des Berliner Centralviehhofes b. Friedrichsberg. 2. Ergänzung des Tarifs für Nebengebühren. (Sächs. Staatsb.)

Deutsch-Ungarischer Eisenbahnverband. Nachtrag VI vom 1|3. 81 zum Verbandsgütertarife v. 1|1. 80 enthält:

I. Frachtberechnung für landwirthschaftliche Maschinen und Geräthe, zusammengesetzte;

II. Beitritt der Station Czegléd (U. St. E.) zum Verbandverkehr.

III. Erweiterung des Ausnahmetarifs No. 5 für Wolle und Wollabfälle;

IV. Ausnahmetarif No. 15 für Weinstein;

V. Ausnahmetarif No. 16 für Kleie;

VI. Ergänzung des alphabetischen Waarenverzeichnisses. gratis. (Berlin-Hamb. E.)

Galizisch-Deutscher bezw. Galizisch-Niederländischer Holzverkehr.

Nachtrag III zum Tarifheft I v. 1|2. 79 enthält neue und theilweise geänderte Frachtsätze — giltig v. 1|3. 81. (Galiz.-Carl-Ludwigb.)

Hamburg-Lübeck-Bayerischer Eisenbahnverband. Nachtrag 18 v. 1|3. 81 zum Gütertarife v. 1|10. 78 enthält:

I. Ausnahmetarif für Kinderspielwaaren, Farbwaaren, leonische Drahtwaaren, Griffel, Schiefertafeln und Märbel im Verkehre mit Fürth;

II. Ausnahmetarif für diverse Transportartikel (Fische, Kaffee, Pfeffer etc.) im Verkehre mit Lindau, den Bodenseeuferplätzen und den vor Lindau belegenen Stationen der Königlich Bayerischen Staatsbahn. (0,05 *M.*) (Berlin-Hamb. E.)

Hamburg-Pommerscher Verband. (Vieh etc.) Nachtrag 1 v. 10|3. c. z. T. v. 1|2. 81 enthält: Ergänzungen und Einbeziehung der Stationen Sternschanze, Schulterblatt, Altona und Ottensen der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn in den Verband. (0,10 *M.*) (Mecklb. Fr.-Fr. E.)

Hannover-Rheinischer Verband.

Nachtrag 8 v. 1|3. 81 zum Gütertarif v. 1|6. 78.

Frachtsätze für die Haltestelle Meiderich der Köln-Mindener Eisenbahn. Eröffnung des Verkehrs der Station Detmold und Wegfall der Beschränkung in Bezug auf den Eil- und Stückgutverkehr mit den Stationen Salzuflen und Lage. Aufhebung der Eil- und Frachtstückgutsätze im Verkehr mit Oberhausen resp. Frintrop resp. Osterfeld-Gutehoffnungshütte. Berichtigungen zum Nachtrag 6. (Hannover.)

Hanseatisch-Rheinisch-Westdeutscher Verband.

Nachtrag 3 zum Tarifheft 31, Nachtrag 3 zum Tarifheft 33, Nachtrag 7 zum Tarifheft 34, v. 5|3. 81.

Ausnahmesätze für Eisen und Stahl des Specialtarifs II im Verkehre mit Oldenburgischen Stationen. (Hannover.)

Harz-Nordsee-Verband. Nachtrag No. 22 vom 1/3. zum Tarife vom 1/1. 78 enthaltend:

I. Neue Tarifsätze für den Verkehr zwischen Station Hamburg der Köln-Mindener Bahn und Lüneburg der Hannoverschen Staatsbahn einerseits und einzelnen Berlin-Anhaltischen Stationen andererseits.

II. Anderweite bezw. neue Tarifsätze für den Verkehr zwischen der Köln-Mindener Station Hamburg und Hannoverschen Station Lüneburg einerseits und einzelnen Stationen des Eisenbahndirectionsbezirks Magdeburg und Frankfurt a/M. andererseits.

III. Anderweite Tarifsätze für den Verkehr zwischen den Stationen Helmstedt, Oschersleben, Schöningen, Vienenburg der Braunschweigischen Bahn einerseits und Stationen des Eisenbahndirectionsbezirks Frankfurt a/M. andererseits. (Magdeburg.)

Köln-Minden-Luxemburgisch-Lothringischer Güterverkehr. In dem Tarif vom 1/5. 77 für die Beförderung von Rohproducten sind die Frachtsätze für die Beförderung von Steinkohlen und Coaks und in dem Tarif vom 1/8. 79 für die Beförderung von Steinkohlen, Coaks, Roheisen und Eisenerzen die Frachtsätze für die Beförderung von Steinkohlen und Coaks nach Stationen der Elsass-Lothringischen Bahnen und der Luxemburgischen Wilhelmshahn durch den Tarif vom 1/2. 81 für den Rheinisch-Westfälisch-Elsass-Lothringisch-Luxemburgischen Kohlenverkehr aufgehoben worden. (Els.-Lothr.)

Königsberg-Moskauer Eisenbahn-Verband. Zum Tarif vom 1/1. 80 n. St. ist mit Giltigkeit vom 27/3. cr. n. St., soweit nicht bei den einzelnen Positionen ein anderer Giltigkeitstermin angegeben ist, der 4. Nachtrag herausgegeben worden.

Derselbe enthält:

I. Eine neue Zusatzbestimmung zu § 59 des Betriebs-Reglements.

II. Neue Frachtsätze für Getreide etc., Oelsaaten etc. von Stationen der Tambow-Saratow-, Tambow-Koslow- und Rjäsan-Koslow-Bahn nach Königsberg und Pillau.

III. Desgleichen für Spiritus von Stationen der Morschansk-Sysran und Rjask-Morschansk-Bahn.

IV. Frachtsätze für Lumpen und Holz von Stationen der Moskau-Brest-Bahn nach Königsberg und Pillau.

V. Berichtigungen einzelner Positionen des Nachtrags 3.

VI. Frachtsätze für Getreide etc., Oelsaaten etc. von Stationen der Orel-Witebsk-Bahn nach Königsberg und Pillau.

VII. Frachtsätze für Hanf von Stationen der Orel-Witebsk-Bahn nach Pillau.

VIII. Ausnahmetarifsätze für Asphalt, Erdfett, Erdpech, Erdharz und Erdwachs im Verkehr mit Smolensk. (Ostpr. Südb.)

Leipzig - Magdeburg - Niederdeutscher Eisenbahn - Verband. Nachtrag I vom 1/3. 81 zu dem vom 1/5. 80 ab giltigen Tarife für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren enthält:

I. Einbeziehung der Stationen Altona, Ottensen, Schulterblatt und Sternschanze der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn in den Tarif.

II. Ergänzung des Kilomoterzeigers sub E des Tarifs. Preis 0,05 *M.* (Berlin-Hamburger Eisenbahn.)

Märkisch-Sächsischer Verband. Nachtrag I vom 1/3. 81 zum Tarif vom 1/5. 80 für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren.

Tarifsätze für den Berliner Central-Viehhof enthaltend. (Berlin-Görlitz.)

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Nachtrag I zu Theil II (Besondere Bestimmungen) vom 1/1. 81, giltig vom 1/3. 81 ab, Beförderungsvorschriften für leicht verderbliche Gegenstände enthaltend.

Nachtrag I zu Heft No. 5 vom 1/1. 81, giltig vom 1/3. 81 ab, enthaltend Aufnahme der Station Nordhausen in den Ausnahmetarif für Sprit und Spiritus. Ferner wurden die Dienstanweisungen No. 18, 19 und 20 ausgegeben.

Nachtrag III zum Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren vom 1/3. 80, giltig vom 1/3. 81 ab, enthaltend Aufnahme des „Städtischen Central-Viehhofs Berlin“ in den directen Viehtarif, ermässigte Frachtsätze für Strassburg (Elsass-Lothring. Bahn). Hierzu wurden die Dienstanweisungen No. 5 und 6 herausgegeben. (Thüring.)

Niederdeutscher Verband.

Nachtrag 3 vom 1/3. 81 zum Tarife für Leichen, Fahrzeuge und lebende Thiere vom 1/5. 80.

Ergänzung des Vorwortes. Tarifsätze für Stationen der Altona-Kieler, Westholsteinischen und Holsteinischen Marschbahn, sowie für Station Sternschanze der Berlin-Hamburger Bahn (Hannover.)

Niedersächsisch-Ostdeutscher Eisenbahn-Verband. Nach der Verfügung vom 11/2. 81 ist mit dem 1/3. cr. der Ausnahmetarif D für Kalk, gebrannten, und rohe Kalksteine ab Rüdersdorf K. O. im Verkehr zwischen Wittenberge des Eisenbahndirectionsbezirks Magdeburg resp. Wittenberge B. H. E. einerseits und Station Rüdersdorf K. O. andererseits ausser Kraft getreten. (Osthahn.)

Norddeutscher Verband.

Nachtrag I vom 1/3. 81 zum Tarife für Leichen, Fahrzeuge und lebende Thiere vom 1/4. 80.

Ausdehnung des directen Verkehrs mit der Station Halle B. A. Wiedereinführung directer Tarifsätze für den Verkehr mit der Station Leipzig der Berlin-Anhaltischen Bahn. Berichtigungen.

Nachtrag II vom 5/3. 81 zum Tarife für Leichen, Fahrzeuge und lebende Thiere vom 1/4. 80.

Einrichtung des directen Verkehrs mit dem neu eröffneten städtischen Central-Viehhofe in Berlin. (Hannover.)

Norddeutsch-Sächsischer Verband. Nachtrag II vom 1/3. 81 zum Tarife (Theil II) vom 1/5. 80 für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren, enthaltend: 1. Ergänzung des Vorworts. 2. Einbeziehung der Stationen Sternschanze, Schulterblatt, Altona und Ottensen der Hamburg-Altonaer-Verbindungsbahn. (Sächs. Staatsbahn.)

Nord-Ostsee-Hannover-Thüringischer Verband. Nachtrag XV zu Heft No. 1 vom 1/12. 77, giltig vom 1/3. cr. ab, enthaltend Aufhebung der Frachtsätze des Ausnahmetarifs No. 4 für den Transport von Thüringer Waldartikeln hei Auflieferung in Quantitäten von 10 000 kg pro Wagen und Frachthrief oder Zahlung der Fracht für dieses Gewicht, anderweite Bezeichnung des seitherigen Ausnahmetarifs No. 4a, neue bezw. regulirte Frachtsätze für den Verkehr zwischen Kassel (Oberstadt oder Unterstadt Bahnhof) und Grossheringen bezw. Eckartsberga

Nachtrag XIV zu Heft No. 4 vom 15/2. 78, giltig vom 1/3. cr. ab, enthaltend Aufhebung der Frachtsätze des Ausnahmetarifs No. 4, anderweite Bezeichnung des seitherigen Ausnahmetarifs No. 4a, Frachtsätze des Sp.-T. I für den Verkehr der Station Grevesmühlen der Mecklenburgischen Friedrich-Franz Eisenbahn, Bestimmung hinsichtlich der Giltigkeit der Frachtsätze für Heide und Druckfehlerberichtungen.

Nachtrag XIII zu Heft No. 5 vom 15/2. 78, giltig vom 1/3. cr. ab, enthaltend Aufhebung der Frachtsätze des Ausnahmetarifs No. 4 für den Transport von Thüringer Waldartikeln und anderweite Bezeichnung des seitherigen Ausnahmetarifs No. 4a.

Nachtrag XI zum Heft No. 6 vom 1/12. 77, giltig vom 1/3. cr. ab, enthaltend Aufnahme eines Frachtsatzes für die Artikel des Sp.-T. III im Verkehr zwischen Obernjesa und Mühlhausen.

Die Nachträge XX zu Heft No. 7 vom 1/12. 77,
„ „ XVII „ „ „ 8 „ „ „
„ „ XV „ „ „ 9 „ „ „
„ „ XVI „ „ „ 10 „ „ „
giltig vom 1/3. cr. ah, bilden lediglich die Contretour zu den vorerwähnten Nachträgen zu Heft 1, 4, 5 und 6.

Ferner wurde am 1/3. cr. der Dienstbefehl No. 35 herausgegeben.

Nachtrag II zum Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren vom 1/3. 80, giltig vom 1/3. 81 ab, enthaltend Einheziehung der Stationen Altona, Ottensen, Schulterblatt und Sternschanze der Hamhurg-Altonaer Verhindungsbahn in den Tarif, Ergänzung des Kilometerzeigers sub E des Tarifs und Berichtigung des Vorworts zum Tarif. (Thüring.)

Ostdeutsch-Niederländischer Verkehr. Tarif für Eisenbahnfahrzeuge und lebende Thiere vom 1/3. 81. Preis 0,20 *M.*

Ostdeutsch-Rheinischer Eisenbahn-Verband. Nach der Bekanntmachung vom 15/3. cr. sind vom 1. März cr. ab die Sätze des Ausnahmetarifs L für Flachs, Flachsheede und Werg auf die resp. Sätze des Specialtarifs II mit Ausnahme der Station Memel, für welche diese Sätze um 0,02 *M.* pro 100 kg höher zu halten sind, ermässigt worden.

Ferner sind mit dem 10/3. cr. ab bis Ende dieses Jahres die Sätze des Specialtarifs III bei Aufgabe von 10 000 kg in einer Wagenladung für Flachstransporte nach den im oben erwähnten Ausnahmetarif L bezeichneten Stationen der Bergisch-Märkischen, Köln-Mindener und Rheinischen Bahn zur Anwendung gekommen; die Memeler Sätze sind jedoch um 0,07 *M.* höher zu halten, als diejenigen des Specialtarifs III. (Ostbahn.)

Pfälzisch-Württembergischer Gütertarif vom 1/9. 79, Nachtrag III vom 15/3. 81. Verkaufspreis 40 Pf. (Pfälz.)

Posen-Schlesisch-Märkischer Verbandgütertarif vom 1/6. 79. Für die Beförderung von gebranntem Kalk in Sendungen von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht kommen von den Stationen der O. S. E. und R. O. U. E. nach Berlin N. M. und B. G. und Berliner Nordbahnstationen sowie nach Briesen, Cöpenick, Erkner, Fürstenwalde und Brand, Grünau, Halbe und Königs-Wusterhausen die im Tarife nebst Nachträgen enthaltenen Ausnahmesätze, soweit dieselben niedriger sind, als die betreffenden Frachtsätze des Specialtarifs III bis auf Weiteres zur Erhebung. (Oberschl. E.)

Preussisch-Bayerischer Eisenbahn-Verband. Nach der Bekanntmachung vom 22/2. cr. sind mit dem 1/3. cr. für den Verkehr zwischen Schneidemühl K. O. einerseits und den Stationen der Königlich Bayerischen Staatshahnen andererseits directe Sätze des Specialtarifs I in Kraft getreten. (Osthahn.)

Preussisch-Russischer Eisenbahn-Verband. Zum Tarif vom 13./1. Mai 80 ist mit Giltigkeit vom 15/27. März cr., soweit bei den einzelnen Positionen nicht ein anderer Termin angegeben ist, ein Nachtrag herausgegehen worden Derselhe enthält Berichtigungen und die seit Herausgabe des Haupttarifs vorgekommenen und noch nicht in besonderen Nachträgen publicirten Aenderungen. (Oesterr. Südbahn.)

Preusssich-Sächsischer Eisenbahn-Verband. 1. Nach der Bekanntmachung vom 10/2. cr. sind mit dem 1/3. cr. für den Verkehr zwischen Radeberg S. Stb. einerseits und Danzig und Königsberg K. O. andererseits directe Frachtsätze der allgemeinen Wagenladungsclassen A1 und B. in Kraft getreten.

2. Nach der Verfügung vom 8/3. sind in dem mit dem 15/2. in Kraft getretenen Nachtrag VIII verschiedene Aenderungen vorzunehmen.

3. Nach der Bekanntmachung vom 8/3. cr. ist fortan auch für Flachstransporte die Verwendung zweier Wagen von geringerer

Tragfähigkeit an Stelle und in Ermangelung eines Wagens von 10 000 kg Tragfähigkeit zu den Frachtsätzen des Specialtarifs II gestattet. (Ostbahn.)

Rheinisch-Luxemburgisch-Lothringischer Güterverkehr. In dem Tarif vom 10/4. 77 für die Beförderung von Rohproducten sind die Frachtsätze für die Beförderung von Steinkohlen und Coaks und in dem Tarif vom 1/8. 79 für die Beförderung von Steinkohlen, Coaks, Roheisen und Eisenerzen die Frachtsätze für die Beförderung von Steinkohlen und Coaks nach Stationen der Elsass-Lothringischen Bahnen und der Luxemburgischen Wilhelmsbahn durch den Tarif vom 1/2. 81 für den Rheinisch-Westfälisch-Elsass-Lothringisch-Luxemburgischen Kohlenverkehr aufgehoben worden. (Els.-Lothr.)

Rheinisch-Niederdeutscher Verband. Nachtrag II vom 1/3. 81 zum Tarif vom 1/5. 80 für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im Rheinisch-Niederdeutschen Verbande, enthaltend: 1. Aufnahme der Stationen Altona, Ottensen, Schulterblatt und Sternschanze. 2. Aufnahme der Station Oppum der Rheinischen Bahn. 3. Aenderung von Stationsnamen und Eröffnung von Stationen. 0,10 *M.* (Köln-Minden.)

Rumänisch.Galizisch-Deutscher Verband-Güter-Tarif vom 1/1. 81. Mit dem 1/3. 81 sind die für Troisdorf trans. Friedrich-Wilhelmshütte der Köln-Mindener Eisenbahn bestehenden Frachtsätze ausser Kraft getreten. Dagegen bleiben die Sätze für Friedrich-Wilhelmshütte Rheinische Eisenbahn auch fernerhin bestehen. (Oberschles. E.)

Sächsisch-Oesterreichischer Eisenbahn-Verband. Nachtrag X vom 1/3. 81 zu Theil II des Verbandsgütertarifes vom 1/1. 78, enthaltend: 1. Ausnahmetarif 2b (für Brennholz etc.). 2. Neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs 1 (für Getreide etc.). (Sächs. Staatsbahn.)

Sächsisch-Thüringischer Verband. Nachtrag XIII zum Gütertarife vom 16/3. 80, giltig vom 20/3. cr. ab, enthaltend Frachtsätze für Station Wutha der Thüringischen Eisenbahn, sowie für Wutha trans. (für den Verkehr mit der Ruhlaer Eisenbahn), theilweis ermässigte Frachtsätze für den Verkehr zwischen Leipzig (Dresdener und Bayerischer Bahnhof) einerseits und Seelingstädt und Teichwolframsdorf, Stationen der Sächsisch-Thüringischen Ost-Westbahn, andererseits. Hierzu wurde der Dienstbefehl No. 15 herausgegeben. (Thüring.)

Schleswig-Holsteinischer Eisenbahn-Verband. Nachtrag XVI zum Verbands-Gütertarif Heft II vom 1/1. 78, giltig vom 10/3. 81. Enthaltend: 1. Ausnahmetarif für Melasse zwischen Wesselburen und Itzehoe.

2. Ausnahmetarif für Faschinen und Faschinenpfähle zwischen Westholsteinischen und Marschbahnstationen. (Altona-Kiel.)

Stettin-Berlin-Thüringischer Verband. Theil III, Nachtrag I v. 1/3. bezw. 15/4. 81 zum Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren v. 1/4. 80 enthält: Aufnahme des Berliner städtischen Centralviehhofes bei Friedrichsberg, sowie Aenderungen des Kilometerzeigers und Ergänzung der Instradirungsvorschriften. (Berlin-Anhalt.)

Stettin-Schlesischer Verbandsgütertarif v. 1/1. 80.

Im Verkehre von Belgard, Cöslin und Colberg nach Görlitz N.-M. E. und ohne Bahnhofsbezeichnung werden v. 1/3. cr. ab im rubricirten Verbande Gütersendungen aller Art zu den im Stettin - Märkisch - Sächsischen Verbandstarife v. 1/6. 79 für Görlitz B.-G. E. enthaltenen Frachtsätzen direct befördert. (Oberschles. E.)

Südwestdeutscher Verband. Nachtrag I v. 1/2. 81 zu dem Tarife v. 1/12. 80 für die Beförderung von Milch zwischen Lothringischen Stationen und solchen der Saarbrücker Bahn mit directen Taxen für den Verkehr zwischen Linslerhof einerseits und Burbach und Salzburg andererseits. (Gratis.)

Nachtrag VII v. 10/2. 81 zu den Entfernungstabellen des 1. Heftes. (Gratis.)

Nachtrag XIII v. 10/2. 81 zu den Entfernungstabellen des 6. Heftes. (Gratis.)

Ausnahmetarif für die Beförderung von Baumwolle von Amanweiler Grenze nach Südbayerischen Stationen v. 2/2. 81. (Gratis.) (Els.-Lothr.)

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. IX. Nachtrag zum Heft 7 (Verkehr Baden-Saarbrücker Bahn), enthaltend: theilweise veränderte Frachtsätze für Mannheim (Bad. B.), giltig v. 1/3. 81. (Gratis.) (Bad. B.)

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. II. Nachtrag zum Heft 11 (Verkehr Baden-Nassauische Bahnen), enthaltend: theilweise anderweite veränderte Frachtsätze für Mannheim (Bad. B.) und anderweite Frachtsätze des Ausnahmetarifs C für Salz. Giltig v. 1/3. 81. (Gratis.) (Bad. B.)

Thüringisch-Bayerisch-Württembergischer Verband.

Nachtrag XX zum Tarifheft 1 v. 1/11. 77, giltig v. 1/3 cr. ab, enthaltend anderweite Frachtsätze für die Stationen Amorbach, Aschaffenburg, Gemünden, Heigenbrücken, Karlstadt, Laufach, Lohr, Miltenberg, Partenstein, Frachtsätze für Station Wutha der Thüringischen Bahn, Frachtsätze des Ausnahmetarifs 8 für Holz, Europäisches, im Verkehr zwischen den Stationen Eisfeld, Hildburghausen, Oeslau, Sonneberg und Themar der Werrabahn einerseits und Staffelbach resp. Zapfendorf der Königlich Bayerischen Staatsbahnen andererseits.

Nachtrag XIV zum Tarifheft 2 v. 1/7. 78, giltig v. 1/3. cr. ab, Frachtsätze für die Station Wutha der Thüringischen Bahn enthaltend. Hierzu wurde Dienstbefehl No. 25 herausgegeben. (Thüring.)

Verband Thüringischer Eisenbahnen. Nachtrag XIII zum Gütertarif v. 1/9. 78, giltig v. 20/3. cr. ab, ermässigte Frachtsätze für Leipzig-Seelingstädt und Teichwolframsdorf enthaltend.

Ferner wurden am 1/3. die Dienstbefehle No. 102—107 herausgegeben. (Thüring.)

Westdeutscher Verband.

Nachtrag 2 v. 1/3. 81 zum Tarife für Leichen, Fahrzeuge und lebende Thiere v. 1/12. 80.

Aufnahme der Stationen Altona, Ottensen, Schulterblatt und Sternschanze, Ausscheidung des directen Verkehrs nach und von Bergedorf und Hamburg, Stationen der Berlin-Hamburger Bahn. (Hannover.)

III. A. 1.

Berlin-Hamburg - Mecklenburgische Friedrich Franz Eisenbahn. (Vieh etc.)

Nachtrag II v. 10/3. cr. zum Tarif v. 1/6. 80, enthält Ergänzungen und Einbeziehung der Stationen Sternschanze, Schulterblatt, Altona und Ottensen der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn in den Verband. (0,10 *M.*) (Mecklenb. Fr. Fr.)

Lübeck-Büchen - Mecklenburgische Friedrich Franz Eisenbahn. (Vieh etc.)

Nachtrag I v. 10/3. cr. zum Tarif v. 1/6. 80, enthält Ergänzungen und Einbeziehung der Stationen Sternschanze, Schulterblatt, Altona und Ottensen der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn in den Verband. (0,10 *M.*) (Mecklenb. Fr. Fr.)

Mecklenburgische Friedrich Franz und Lübeck-Büchener Eisenbahn einerseits und Stationen der Berliner Nord- bezw. der Berlin-Stettiner Eisenbahn andererseits, sowie zwischen Stationen der Berliner Nordbahn einerseits und Stationen der Berlin-Stettiner Eisenbahn andererseits v. 1/7. 80. Nachträge I und II zum Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren, giltig v. 1/3. resp. 15/3. cr. (K. E.-D. Berlin.)

III. A. 2.

Berlin - Görlitzer, Halle - Sorau - Gubener, Cottbus - Grossenhainer und Märkisch - Posener Bahn. Nachtrag I v. 1/3. 81 zum Tarif v. 20/1. 81 für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren.

Tarifsätze für den Berliner Centralviehhof enthaltend. (Berlin-Görlitz.)

III. A. 3.

Elsass-Lothringische Bahnen und Luxemburgische Wilhelmsbahn. Die Station Linslerhof ist am 1/2. für den gesammten Güterverkehr und für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren eröffnet worden.

Mannheim und Ludwigshafen einerseits und Bodenseeuferstationen Friedrichshafen, Bregenz und Lindau anderseits. Nachtrag II zu den Tarifen v. 1/5. 79, enthaltend Ausnahmetaxen für die Beförderung von Holz. Giltig v. 1/3. 81. (Gratis.) (Bad. B.)

Saarbrücker- (Mosel-) Bahn und Badische Bahn. IV. Nachtrag zum Gütertarif v. 1/6. 79, enthaltend anderweite Frachtsätze für Mannheim (Badische Bahn). Giltig v. 1/3. 81. (Gratis.) (Bad. B.)

Württembergische und Badische Bahn. Provisorischer Tarif für die Beförderung von lebenden Thieren in Wagenladungen zwischen Württembergischen und Badischen Stationen via Bretten, Eppingen, Jagstfeld und Mühlacker. Giltig v. 1/3. 81. (Gratis.) (Bad. B.)

III. B.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Buschtêhrader Eisenbahn, Dux-Bodenbacher, Pilsen - Priesener Eisenbahn und Prag - Duxer Bahn mit Dresden Elbquai.

Uebernahmetarif für den Güterverkehr, giltig v. 1/3. 81, jeweils für die Dauer der Elbschifffahrt.

Nachtrag I v. 21/3. 81 zu vorgenanntem Uebernahmetarif, enthaltend neue Frachtsätze für Pilsen - Priesener Stationen. (Sächs. Staatsb.)

III. C.

Badische Bahn und Schweizerische Nordostbahn. Tarif für den Verkehr der Stationen Singen, Schaffhausen und Konstanz untereinander und Uebernahmetarif für den Verkehr zwischen Singen (Badische Bahn) und den Stationen der Nordostbahn.

Enthaltend die Uebertragung der billigeren Taxen des neuen Tarifs der Schweizerischen Nordostbahn v. 1/3. 81 auf die Badischen Routen. Giltig v. 10/3. 81. (Gratis.) (Bad. B.)

Basel, St. Ludwig und Strassburg einerseits und Paris und Belfort andererseits. Tarif für die directe Beförderung von Eilgütern v. 15/2. 81. (Gratis.) (Els.-Lothr.)

Köln-Mindener Bahn einerseits und Stationen der Holländischen Eisenbahngesellschaft andererseits via Winterswyk. Verbandsgütertarif für den Verkehr zwischen Stationen obengenannter Bahnen, giltig v. 10/3. 81. (0,55 ℳ) (Köln-Minden.)

Schweizerische Centralbahn - Badische Bahn. Tarif für die Güterbeförderung zwischen Basel (Schweizerische Centralbahn) und den Badischen Stationen v. 1/3. 78, veränderte und ergänzte Auflage v. 1/3. 81. (0,50 ℳ) (Bad. B.)

IV.

Holz. a) Galizisch - Deutscher bezw. Galizisch - Niederländischer Holztarif v. 1/2. 79.

Nachtrag III zu Heft I, giltig v. 1/3. 81, enthaltend:

1. Ergänzung der Bestimmungen über die Anwendung des Tarifs.

2. Aufnahme neuer directer Frachtsätze für Stationen der Sächsischen Staatsbahnen, der Berlin-Görlitzer und Thüringischen Eisenbahn.

3. Anderweite Frachtsätze für Gera und Zeitz der Sächsischen Staatsbahn.

b) Ungarisch-Rheinischer bezw. Westostdeutsch-Ungarischer Holztarif v. 1/1. 79.

Mit dem 1/3. 81 sind die im Nachtrag I zum Tarif enthaltenen Frachtsätze für Troisdorf trans. (Friedrich Wilhelmshütte) der Köln-Mindener Eisenbahn ausser Kraft getreten.

Dagegen bleiben die Sätze für Friedrich Wilhelmshütte der Rheinischen Eisenbahn auch fernerhin bestehen. (Oberschles. E.)

Kohlen. Mit 1/3. wurde der I. Nachtrag zu Theil III Tarif 3 im Bayerisch - Oesterreichisch - Ungarischen Güterverkehre, betreffend den Ausnahmetarif für Kohlen zwischen Stationen der Kaiserin Elisabethbahn, Kronprinz Rudolfbahn und Südbahn einerseits und Stationen der Bayerischen Staatsbahnen, sowie der Vorarlberger Bahn andererseits zur Einführung gebracht. (Kronpr. Rudolfb.)

Kohlenverkehr. Nachtrag V, giltig v. 15/3. 81 zum Ausnahmetarif für Kohle und Coaks ab Stationen der Böhmischen Westbahn und Eisenbahn Pilsen-Priesen (Komotau) nach Bayern v. 1/11. 78, enthaltend ermässigte Frachtsätze für Kohle von Radwitz nach Bayern. (Böhm. Westb.)

Steinkohlen. Ausnahmetarif v. 10/3. 81 für die Beförderung von Steinkohlen etc. in Wagenladungen von je 10 000 kg von den Zechen an der Köln-Mindener, Rheinischen, Hannoverschen Staats-, Bergisch - Märkischen und Dortmund - Gronau - Enscheder Bahn nach Stationen der Altona - Kieler, Berlin - Hamburg, Eutin-Lübecker, Mecklenburgischen Friedrich Franz, Parchim-Ludwigsluster und der Westholsteinischen Bahn im Rheinisch - Niederdeutschen Verbande. (0,15 ℳ) (Köln-Minden.)

Steinkohlen. Specialtarif für Niederschlesische Steinkohlen nach Stationen der Oesterreichischen Südbahn etc. v. 1/7. 77.

Nachtrag II v. 1/3. 81, enthaltend Sätze für neueinbezogene Stationen. (Breslau-Freiburg.)

Steinkohlen. Nachtrag II v. 1/3. 81 zu den Ausnahmetarifen v. 10/1. 80 für die Beförderung von Steinkohlen, Kokes, Steinkohlenasche und Briquets in Sendungen von 50 000 kg und in Wagenladungen von 10 000 kg oder bei Zahlung der Fracht für dieses Gewicht im Verkehre zwischen Köln - Mindener und Dortmund-Gronau-Enscheder Stationen einerseits und den Stationen Dordrecht, Middelburg, Rotterdam, Utrecht und Vlissingen der Niederländischen Staatsbahn andererseits, enthaltend: 1. Aenderung der Vorbemerkungen. 2. Aenderungen und Ergänzungen des Zechen- etc. Verzeichnisses. 3. Neue Frachtsätze für die Zeche Monopol bei Camen der Köln-Mindener Bahn und für die Anschlusszechen der Hannoverschen Staatsbahn. 4. Anderweite ermässigte Frachtsätze im Verkehr mit Rotterdam und Utrecht. 5. Berichtigungen. (0,15 ℳ)

Nachtrag III v. 15/3. 81 zu den vorgenannten Ausnahmetarifen, enthaltend Frachtsätze für den Verkehr von den Anschlusszechen der Köln - Mindener, der Rheinischen und der Hannoverschen Bahn nach den Stationen Delft, s'Gravenhage und Schiedam der Holländischen Bahn. (0,10 ℳ) (Köln-Minden.)

Steinkohlen. Gemeinschaftlicher Tarif für Steinkohlen zwischen der Oberschlesischen, Niederschlesisch-Märkischen und Berlin-Stettiner Eisenbahn v. 1/7. 77 sowie zwischen der Oberschlesischen und Breslau - Schweidnitz - Freiburger Eisenbahn v. 1/4. 78.

Die Giltigkeitsdauer der Frachtsätze für Steinkohlen nach Stettin, Damm und Carolinenhorst der Berlin - Stettiner Bahn bezw. nach den Stationen Neumühl-Kutzdorf bis Podejuch der Breslau-Freiburger Bahn wird widerruflich bis 31/3. 82 verlängert. (Oberschles. E.)

Vieh. Nachbarlicher Viehtarif der Märkisch-Posener, Niederschlesisch - Märkischen und Halle - Sorau - Gubener Eisenbahn v. 1/6. 78.

a) Mit dem 1/3. cr. sind von den Stationen der Märkisch-Posener Eisenbahn Tarifsätze nach dem neuen städtischen Centralviehhofe in Berlin in Kraft getreten. Neben den tarifmässigen Sätzen bis Berlin gelangt noch eine Gebühr von 7,20 ℳ pro Wagen zur Erhebung.

b) Am 15. März cr. sind die Bestimmungen, nach welchen bei der in Ermangelung eines Etagewagens erfolgenden Gestellung von zwei einbödigen Wagen die Frachtberechnung nach den für Etagewagen geltenden Vorschriften unter Zugrundelegung der durchschnittlichen Flächengrösse die beiden gestellten Wagen eintreten durfte, ausser Kraft getreten. (Märkisch-Posen.)

Fortsetzung der offiziellen Anzeigen von Seite 420.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit dem 30. Juni l. J. treten die directen Tarifsätze der Tarifabtheilungen C, D und E des Reexpeditionstarifs zwischen Singen und Stationen der Vereinigten Schweizerbahnen vom 15. April v. J. ausser Kraft. Karlsruhe, den 11. April 1881. Generaldirection. (1002)

Grossherzoglich Badische Staatseisenbahnen. Unter Bezugnahme auf unsere Publication vom 23. März l. J. bringen wir zur Kenntniss, dass der neue Tarif für den directen Güterverkehr zwischen Waldshut und den Stationen der Bötzbergbahn, Schweizerischen Nordostbahn, Aargauischen Südbahn, der Linie Wohlen - Bremgarten und der Vereinigten Schweizerbahnen nicht am 15. Mai, sondern am 1. Juni l. J. in Kraft tritt. Karlsruhe, 13. April 1881. Generaldirection. (1019)

Grossherzoglich Badische Staatseisenbahnen. Mit dem 1. Juni l. J. tritt ein neuer Tarif für den Transport von Fahrzeugen und aussergewöhnlichen Gegenständen zwischen Waldshut und den Stationen der Schweizerischen Eisenbahnen mit theilweise erhöhten Taxen in Kraft.

Exemplare des Tarifs sind bei der Güterexpediton in Waldshut zum Preise von ℳ 0,50 zu erhalten. Karlsruhe, 11. April 1881. Generaldirection. (1011)

Im Anschluss an unsere Bekanntmachungen vom 1. resp. 16. Februar cr. bringen wir hierdurch zur Kenntniss, dass die im **Artikeltarif zwischen Stationen der Mährisch-Schlesischen Centralbahn** und Stationen der **Oberschlesischen etc. Eisenbahn** vom 1. Januar 1878 für die Relation Jägerndorf-Halle enthaltenen Frachtsätze mit dem 25. Mai cr. ausser Kraft treten.

Eine directe Expedition diesbezüglicher Sendungen findet von diesem Zeitpunkte ab nur noch im Schlesisch - Niedersächsichen Verbande statt. Berlin, den 11. April 1881. Königliche Eisenbahn - Direction Namens der Verbands-Verwaltungen. (986)

Am 20. April d. J. treten für den **Güterverkehr** zwischen der **Station Brenitz-Sonnenwalde** der Berlin - Dresdener Bahn **und Stationen der Sächsischen Staatsbahnen** directe Frachtsätze in Kraft. Dieselben sind bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren. Dresden, am 13. April 1881. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung des Berlin-Sächsischen Verbandes. (1017)

Für die Beförderung von **Seeschlick** in Extrazügen von mindestens 100 Achsen von Bremerhafen und Geestemünde nach Köln - Mindener Stationen ist eine Ermässigung der z. Z. bestehenden Ausnahme - Frachtsätze von 6 auf 4 Mark pro Kilometer eingetreten.

Das Nähere ist auf den betreffenden Stationen zu erfahren. Oldenburg, 1881. April 12. Namens der betheiligten Verwaltungen: Grossherzogliche Eisenbahn-Direction. (1012)

Die Station **Birkenfeld (Stadt)** wird in den Tarif für den Verkehr mit **Stationen des Directions - Bezirks der Königlichen Eisenbahn-Direction zu Hannover** und der **Bergisch-Märkischen Strecke Cassel-Warburg** vom 1. Januar 1880 und zwar mit den um 6 km zu erhöhenden Entfernungen von Birkenfeld (Station) aufgenommen. Köln, 13. April 1881. Königliche Eisenbahn-Direction (linksrheinische). (1029)

Gesellschaft für den Betrieb der Niederländischen Staats-Eisenbahnen. Am 1. April a. c. tritt der 2. Nachtrag zu dem Tarif für den Transport von Eil- und Frachtgütern im directen Verkehr zwischen den Deutschen Stationen von Almelo-Salzbergen und Gronau und den Niederländischen Bahnen in Kraft, welcher verschiedene Herabsetzungen und neue Entfernungen enthält.

Exemplare sind gegen Zahlung von H. fl. 0,10 Cents pro Exemplar zu beziehen. Utrecht, den 28. März 1881. Der General-Director. (1009)

IV. Specialtarife für bestimmte Transport-Artikel.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit dem 1. Mai l. J. tritt ein neuer **Ausnahmetarif** für die Beförderung von **Steinkohlen und Roheisen** von Mannheim und Ludwigshafen nach Stationen der Vorarlberger Bahn in Kraft.

Exemplare des Tarifs sind bei unserer Güterexpedition in Mannheim unentgeltlich zu erhalten. Karlsruhe, den 13. April 1881. Generaldirection. (1033)

Posen - Creuzburger Eisenbahn. In den Bestimmungen der Anlage D zu § 48 des Betriebs-Reglements für die Eisenbahnen Deutschlands treten nach dem Beschlusse des Bundesraths vom 19. Februar d. J. Aenderungen hinsichtlich der

Vorschriften über die Beförderung von Sprengstoffen ein.

Das Nähere ist bei unseren Güter-Expeditionen zu erfahren. Die Bestimmungen selbst werden in den nächsten Nachtrag zum Local-Güter-Tarif aufgenommen. Die Direction.

Zu dem vom 25. Jänner 1877 bis auf Widerruf giltigen Special-Tarif für den Frachtgut-Transport von Mahlproducten nach Wien und dessen Vororten gelangt mit 1. Mai l. J. der Nachtrag II zur Einführung.

Dieser Nachtrag II enthält Frachtsätze für die Beförderung von Mahlproducten von den Stationen der Niederösterreichischen Staatsbahnen Enzesfeld, Kainfeld, Piesting, Pottenstein a. d. Triesting, Triestinghof, Waldegg, Weissenbach a. d. Triesting, Wöllersdorf nach Wien und dessen Vororten sowie nach Wiener Neustadt.

Hierdurch wird gleichzeitig der seit 1. Juni 1878 zu obengenanntem Special-Tarife bestehende Nachtrag I aufgehoben. Wien am 15. April 1881. Die Direction der K. K. Niederösterreichischen Staatsbahnen. Die General-Direction der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft. Die Centralleitung der allgemeinen Oesterreichischen Transport-Gesellschaft. (1003)

Grand Central Belge. Bruxelles, le 14. Avril 1881. L'Administration du Grand Central Belge vient de publier un tarif spécial portant le No. 89 H pour le transport des minerais d'Anvers (Importation) vers le bassin de Charleroi, ainsi qu'une nouvelle édition des tarifs spéciaux No. 59 H, 78 H et 84 H du service intérieur.

Elle vient, en outre, d'apporter des additions et des modifications aux tarifs spéciaux de son service intérieur No. 3 H, 25 H, 26 H, 31 H, 38 H, 42 H, 45 H, 49 H, 54 H, 62 H, 77 H, 79 H, 87 H et 88 H. Le Directeur du Service Commercial. (997)

Gesellschaft für den Betrieb der Niederländischen Staats-Eisenbahnen. Am 1. April a. c. tritt der 2. Nachtrag zum Anhang des Tarifs der Beförderung Eil- und Frachtgütern, der Sammlung von Specialtarifen des directen inländischen Verkehrs in Kraft, welcher neue Frachtsätze für Hellendoorn-Nijverdal, Raalte und Wierden, und geänderte Frachtsätze für Almelo enthält.

Exemplare sind gegen Zahlung von Hfl. 0,10 Cents pro Exemplar zu beziehen. Utrecht, den 25. März 1881. Der General-Director. (1007)

Gesellschaft für den Betrieb der Niederländischen Staats-Eisenbahnen. Am 1. April a. c. tritt der 6. Nachtrag der neuen Auflage vom 1. Februar 1880 des Specialtarifs des inländischen Verkehrs auf den Staats-Eisenbahnen in Kraft, welcher unter Anderem verminderte Frachtsätze für die Stationen Wierden, Hellendoorn-Nijverdal, Raalte, Zwolle und Meppel nach dem Specialtarif No. 2 und 3 enthält.

Exemplare sind gegen Zahlung von H. fl. 0,10 Cents pro Exemplar zu beziehen. Utrecht, den 25. März 1881. Der General-Director. (1004)

Gesellschaft für den Betrieb der Niederländischen Staats-Eisenbahnen. Am 1. April a. c. tritt der 10. Nachtrag zu den Specialtarifen des directen inländischen Verkehrs in Kraft, welcher unter Anderem eine Erweiterung der Specialtarife No. 3 und 5 und Frachtsätze für Hellendoorn-Nijverdal, Raalte und Wierden enthält. Exemplare sind gegen Zahlung von H. fl. 0,10 Cents pro Exemplar zu beziehen. Utrecht, den 28. März 1881. Der General-Director. (1005)

2. Eröffnungen etc.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Nach einer Mittheilung der Kaiserlichen Generaldirection der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen ist die 5,195 km lange Strecke Wadgassen-Völklingen mit den Stationen Wadgassen, Hostenbach und Völklingen am 1. April 1881 für den Verkehr eröffnet worden.

Der Verkehr der Station Hostenbach ist vorläufig auf den Versand von Steinkohlen beschränkt.

Berlin, den 14. April 1881.
Die geschäftsführende Direction.

Alföld-Fiumaner Eisenbahn. Zwischen Csaba-Gyula wird der Personen- und Eilgutverkehr seit 8. d. Mts. auch bei den Nachtzügen vermittelt und ist somit der Gesammtverkehr mit Obigem unbeschränkt eröffnet. Die Betriebsdirection. (972)

3. Verkehrs-Störungen etc.

Oesterreichische Südbahngesellschaft. Die in No. 23 S. 334 zur Kenntniss gebrachte Verkehrsstörung bei Moha und Bodaik auf der Strecke Stuhlweissenburg-Uj-Szöny ist am 6. April d. J. wieder behoben worden. Wagen-Controle der K. K. priv. Oesterr. Südbahn.

4. Dividendenauszahlung.

In Folge Beschlusses der heute abgehaltenen General-Versammlung der Actionäre der **Lüttich-Mastrichter Eisenbahn-Gesellschaft** wird hiermit bekannt gegeben, dass die Dividende pro 1880 auf Frs. 7,50 pro Actie festgesetzt worden ist, und mittelst Coupon No. 39 und 40 vom 19. d. M. ab in Lüttich bei der Lütticher Bank und in Brüssel bei den Herren Banquiers Brügmann Sohn, und L. Lambert erhoben werden kann. Brüssel, 13. April 1881. Der Verwaltungsrath der Lüttich-Mastrichter Eisenbahn. (1030)

5. General-Versammlungen.

Siebenzehnte ordentliche General-Versammlung der **K. K. priv. Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn-Gesellschaft.** Der Verwaltungsrath beehrt sich, die P. T. Herren Actionäre zu der siebzehnten ordentlichen General-Versammlung am 21. Mai 1881 um 10 Uhr Vormittags in Prag (Administrationsgebäude, Hybernergasse No. 1003/II) höflichst einzuladen. —

Gegenstände der Tagesordnung sind:

1. Vortrag des Geschäftsberichtes unter Vorlage des Rechnungsabschlusses für das Jahr 1880.
2. Bericht des Revisionsausschusses betreffs der gesellschaftlichen Rechnungen pro 1880.
3. Bestimmung der Quote für den Reservefonds und der zu vertheilenden Dividende.
4. Wahl von (3) drei Verwaltungs-Raths-Mitgliedern gemäss § 36 der Statuten.
5. Neuwahl des Revisionsausschusses zur Prüfung der Gesellschaftsrechnungen für das Jahr 1881.

———

An der General-Versammlung können nach §§. 19 und 23 der Statuten nur diejenigen Actionäre theilnehmen, welche mindestens 20 Actien besitzen und dieselben spätestens 14 Tage vor dem Zusammentritte der General-Versammlung bei einer der nachstehenden Kassen hinterlegt haben, u. z.

in Prag bei der Direction der Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn-Gesellschaft,
in Wien bei der Niederösterreichischen Escompte-Gesellschaft,
in Leipzig bei der allgemeinen deutschen Credit-Anstalt.

Gegen diese Actien werden Depositenscheine und Legitimationskarten ausgefolgt, welche Letzteren den Zutritt zur General-Versammlung gewähren.

Die Actionäre können hierbei persönlich erscheinen, oder sich durch solche Bevollmächtigte vertreten lassen, welche selbst stimmfähige Mitglieder der General-Versammluung sind, (§. 19 der Statuten).

Die Vollmacht muss auf der Rückseite der Legitimationskarte ausgestellt und in der dort angegebenen Form ausgefüllt werden.

Kein Actionär kann jedoch nach § 20 der Statuten im eigenen und im Vollmachtsnamen mehr als 20 Stimmen zusammen in sich vereinigen. —

Der Rechnungsabschluss wird im Sinne des § 24 der Statuten 8 Tage vor der General-Versammlung jedem stimmberechtigten Actionär eingehändigt werden. Der Verwaltungs-Rath. (Nachdruck wird nicht honorirt.) [1024]

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Am Donnerstag, den 19. Mai c. Nachmittags 4 Uhr, wird im Bahnhofs-Gebäude, Askanischer Platz No. 6 zu Berlin eine ausserordentliche General-Versammlung der Actionäre unserer Gesellschaft stattfinden.

Tagesordnung.

1. Convertirung der $4\frac{1}{2}$ proc. Prioritäts-Anleihen der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft,
2. Bewilligung eines Zuschusses zur Pensions-Wittwen- und Unterstützungskasse auf drei Jahre.

Zu dieser ausserordentlichen General-Versammlung laden wir die geehrten Actionäre der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft mit dem Ersuchen ein, gemäss der Bestimmungen des §. 28 des Statuts in den Tagen des 16., 17. und 18. Mai cr. von Vormittags 9 Uhr bis Nachmittags 3 Uhr ihre Stamm-Actien nebst einem, nach den verschiedenen Kategorien geordneten, vom Inhaber unterschriebenen Verzeichnisse, oder die über solche Actien von der Reichsbank ausgestellten Depotscheine in der Gesellschafts-Haupt-Kasse am Askanischen Platz No. 5 hierselbst niederzulegen.

Die Actien mit dem Verzeichnisse, ingleichen die Depotscheine werden daselbst zurückbehalten und es wird dagegen eine Bescheinigung über die Stimmenzahl des Inhabers, welche zugleich als Einlasskarte zu der General-Versammlung dient, ausgehändigt werden.

Die Vertreter stimmberechtigter Actionäre welche statutenmässig Mitglieder der Gesellschaft sein müssen, haben ihre beglaubigten Vollmachten ebenfalls in den genannten Tagen in der Hauptkasse niederzulegen.

Die deponirten Actien resp. Depotscheine werden vom 20. Mai cr. ab in den angegebenen Geschäftsstunden Wochentags in der Gesellschafts-Haupt-Kasse gegen Aushändigung der darüber ausgestellten Bescheinigung zurückgegeben. Berlin, den 13. April 1881. Der Verwaltungs-Rath Ebeling. (1027)

Pfälzische Eisenbahnen. Ordentliche Generalversammlung der Pfälzischen Eisenbahngesellschaften betr. Die Herren Actionäre der 3 vereinigten Pfälzischen Eisenbahnen werden in Gemässheit der §§ 40 und 45 der Gesellschaftssatzungen und der diesen Paragraphen beigedruckten Zusätze (vergl. neue Gesammtausgabe der Satzungen) zu der im Directorialgebäude in Ludwigshafen a/Rh. abzuhaltenden

Ordentlichen Generalversammlung auf
Freitag, den 29. April 1881, Morgens 10 Uhr

ergebenst eingeladen.

Tagesordnung.

1. Geschäftsbericht der Direction pro 1880.

II. Verbescheidung der Jahresrechnungen pro 1880 gemäss § 45 Ziff. 2 der Satzungen.

III. Verfügung über den vorhandenen Reingewinn nach Massgabe der Fusionsgrundlagen.

IV. Antrag der Verwaltung:

„Die Generalversammlung wolle ihr auf Grund der im Geschäftsberichte, Abth. I Seite 20 und 21 enthaltenen Motivirung und der in der Generalversammlung selbst gegebenen weiteren Ausführung derselben die Ermächtigung ertheilen, insoweit die Umstände es gestatten, mit Genehmigung der Königl. Staatsregierung sämmtliche 4½ pCt. Prioritäts-Anlehen der drei Pfälzischen Eisenbahngesellschaften in Gemässheit des vertragsmässig bestehenden, bezw. urkundlich festgestellten Vorbehaltes zu kündigen, bezw. in 4 pCt. Prioritätsobligationen zu convertiren und zu diesem Zwecke ein neues 4 pCt. Prioritätsanlehen für jede Bahngesellschaft im Betrage des gekündigten bezw. zu convertirenden Capitals zu emittiren."

V. Erneuerungswahl für die vier nach dem Dienstalter austretenden Mitglieder des gemeinschaftlichen Verwaltungsrathes (vergl. Geschäftsbericht Seite 17) gemäss Ziffer I der Fusionsgrundlagen und § 52 bezw. Zusatz zu § 47 der Satzungen.

Etwaige Anträge, welche andere als die in vorstehender Tagesordnung bezeichneten Gegenstände betreffen, können nur dann in der Generalversammlung zur Verhandlung kommen, wenn solche nach § 45, Ziffer 6 der Satzungen vier Wochen vorher dem unterzeichneten Vorstande mitgetheilt worden sind.

Diejenigen Herren Actionäre der drei vereinigten Bahngesellschaften, welche dieser Versammlung beiwohnen wollen, haben sich längstens bis zum 22. April l. J. auf dem Bureau der Direction zu Ludwigshafen a/Rh. über ihren Actienbesitz entweder durch Vorzeigung der Originalactien oder ein nach Nummern geordnetes, amtlich beglaubigtes Verzeichniss auszuweisen, wogegen die erforderlichen Einlasskarten abgegeben werden. Nach den Fusionsbestimmungen wird in der gemeinschaftlichen Generalversammlung jede Actie der Ludwigsbahn für zwei Actien gerechnet. Ludwigshafen, 29. März 1881. Der Vorstand des Verwaltungsrathes der Pfälzischen Eisenbahnen. v. Boecking, Kgl. Hofrath und Reichsrath der Krone Bayern. (870)

6. Submissionen.

Niederländische Rhein-Eisenbahn. Die Lieferung von 560 Stück eichenen Weichenschwellen in vier Parthien soll submissionsweise vergeben werden. Bedingungen beim Herrn Ingenieur Wright in Utrecht gegen Uebermachung von 1 ℳ zu erhalten. Offerten sind portofrei an die Direction in Utrecht bis spätestens 26. April 1881 einzureichen. Die Direction. (1038 RM)

Hessische Ludwigsbahn. Verlegung der Bahnen bei Mainz. Die Ausführung des excl. der Portalstücke 1 233,2 m langen Tunnels zwischen dem Neuthore und Bingerthore zu Mainz und der Erd-, Planir- und Abbrucharbeiten, sowie der Kunstbauten des nordwestlichen Voreinschnittes soll auf dem Submissionswege vergeben werden. Ausser den Arbeiten zur Herstellung des Tunnels sind ca. 216 000 cbm Abtrag zu lösen und zu fördern und weiter einschliesslich des nordwestlichen Tunnelportales unter Anderem zu fertigen:
ca. 2 200 cbm Trockenmauerwerk,
„ 8 400 „ Rauchmauerwerk, sowie
„ 300 „ Hausteine zu liefern.

Die betreffenden Pläne, Bedingnisshefte etc. sind auf dem Bureau des Sectionsingenieurs zu Mainz zur Einsicht der Uebernahmslustigen aufgelegt. Die Submissionen sind längstens bis zum 9. Mai l. Js., Vormittags 10 Uhr, verschlossen und frankirt auf unserem Secretariate dahier abzugeben. Auf dem Umschlage ist zu bemerken: „Submission wegen Uebernahme der Arbeiten zur Herstellung des Tunnels zu Mainz und der zugehörigen Erd- etc. Arbeiten". Mainz, den 31. März 1881. In Vollmacht des Verwaltungsrathes: Die Specialdirection. (989)

Nordhausen-Erfurter Eisenbahn. Im Wege der öffentlichen Submission sollen circa 3 700 lfd. Meter 124,5 mm hohe alte Eisenschienen, verschiedenes Kleineisenzeug und Radbandagen verkauft werden und ist hierzu Termin am 27. April cr., Vormittags 11 Uhr, im Bureau unserer Betriebsdirection anberaumt, von der auch die speciellen Bedingungen gegen Einsendung von 50 ₰ zu beziehen sind. Offerten sind portofrei und versiegelt bis zum obigen Termine mit der Aufschrift „Submission auf Ankauf von altem Material" an unsere Betriebsdirection einzureichen. Nordhausen, den 12. April 1881. Die Direction. (990)

Kohlen- und Coaklieferung. Vom 1. Juni bis 30. November d. Js. sind an Kohlen und Coak ungefähr
100 000 000 kg für Locomotivheizung
5 730 000 „ „ Werkstätten
5 040 000 „ „ Localheizung
zu liefern und Angebote darauf bis zum 4. k. M Abends 6 Uhr einzureichen. Die Lieferungsbedingungen sind von der Maschinenoberinspection in Dresden, der Magazinhauptverwaltung in Chemnitz und der Maschinenhausverwaltung in Zwickau zu beziehen. Dresden, am 16. April 1881. Königliche Generaldirection der Sächs. Staatseisenbahnen. von Tschirschky. (1026)

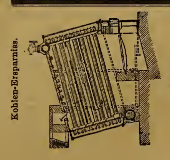
Oberschlesische Eisenbahn. Die Lieferung von:

1. 12 Stück Personenwagen IV. Classe,
2. 12 „ Etage-Viehwagen,
3. 50 „ 10,2 m lange Rungenwagen,
4. 200 „ Flussstahl-Achsen mit Speichenrädern,
5. 540 „ Flussstahl-Achsen mit Scheibenrädern,
6. 1348 „ Tragfedern zu Güterwagen,
7. 1850 „ Evolutenfedern zu Zug- und Stossapparaten,
8. 740 „ Kuppelungsvorrichtungen

soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die Offerten sind mit der Aufschrift: „Offerte auf Lieferung von Wagen" bez. auf Lieferung von „Wagen-Details" bis zum Submissions-Termin am Freitag, den 29. April d. J., Vormittags 11 bez. 12 Uhr versiegelt und portofrei an das diesseitige maschinentechnische Büreau hierselbst einzureichen, wo dieselben in Gegenwart der persönlich erschienenen Submittenten eröffnet werden. Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt. Die Lieferungsbedingungen nebst Zeichnungen liegen in dem vorbezeichneten Büreau zur Einsicht aus, auch können daselbst Copien derselben gegen Erstattung der Copialien, welche für die Wagen zusammen 6 ℳ und für die Wagen-Details sub 4, 5, (6, 7) und 8 je 1,50 ℳ betragen, entnommen werden. Breslau, den 10. April 1881. Königl. Direction. (985)

PRIVAT-ANZEIGEN.



Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin SW. (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 31. Zeitung des Vereins 1881.

Die Zeitung erscheint Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction: Dr. jur. W. Koch, Berlin SW., Kleinbeerenstr. 3.
Commissionär für den Buchhandel: Adolph Refelshöfer, Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuth-Strasse 8, einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3000 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Einundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 25. April 1881.

Max Maria von Weber †.

Am Ostermontag, 18. April, verschied hier in Berlin plötzlich an einem Herzschlag Max Maria Freiherr von Weber in seinem 59. Lebensjahre, nachdem er noch am Morgen den von ihm an den Minister der öffentlichen Arbeiten zu erstattenden Reisebericht über die Eisenbahnen und Canäle Nordamerikas vollendet hatte. Das Hinscheiden des bedeutenden, noch in voller Schaffenskraft stehenden ausserordentlich begabten Mannes ist ein schwerer Verlust ebenso sehr für das Verkehrswesen, welches in ihm einen der bedeutendsten Eisenbahntechniker verliert, wie für die ganze gebildete Welt. Denn mit scharfem, wissenschaftlichem Blick die grossen Erfindungen unserer Zeit erfassend, verstand er dieselben in einer Weise darzustellen dass die trockene Technik mit einem Duft von Poesie und Schönheit verklärt wurde und besass er so die seltene Fähigkeit, auch dem Laien die Wunder der Technik in Schrift und Wort auf das anschaulichste in vollendeter Form klar zu legen.

Geboren war v. Weber 1822 zu Dresden, als einziger Sohn des unsterblichen Componisten des „Freischütz“ und „Oberon“. Seine Erziehung wurde von seiner Mutter, einer ebenso geistreichen wie gemüthstiefen Frau sorgsam geleitet. Unterstützt wurde diese Leitung durch den Rath des treuesten Freundes seines Vaters, des berühmten Naturforschers Lichtenstein. Nach gründlichen classischen Vorstudien bildete er sich auf der polytechnischen Schule seiner Vaterstadt für das Ingenieurfach aus und trat dann zu seiner weiteren praktischen Ausbildung im Eisenbahnfach zunächst als Eleve und Constructeur in die weltbekannte grosse Locomotivfabrik von A. Borsig in Berlin. Gleichzeitig mit dieser fachlichen Thätigkeit hörte er bei Dove, Magnus, Mitscherlich u. A. naturwissenschaftliche und nationalökonomische Collegien an der Berliner Universität.

Dann trat er seine praktische Eisenbahnlaufbahn an, in welcher er von der Pike auf (er hat ein Jahr lang selbst Locomotivführerdienst gethan) durch fast alle technischen und administrativen Stellungen des Eisenbahnwesens bis zur leitenden Stelle derselben hindurch ging.

Nachdem er den praktischen Dienst als Bau- und Maschineningenieur bei verschiedenen Bahnen in Ost- und Westdeutschland absolvirt, bereiste er Deutschland, Belgien, Frankreich und England, woselbst er bei längerem Aufenthalt unter Isambard Brunnel, dem Erbauer des Themsetunnels, und Stephenson arbeitete. Später besuchte er auf Veranlassung der Französischen Regierung Nordafrika und beschrieb er diese Reise in „Ausflug nach dem Französischen Nordafrika“. Besonders interessirten ihn die dortigen Deutschen Ansiedelungen, welche von der Französischen Regierung sehr begünstigt wurden; er legte seine Beobachtungen darüber nieder in einer Broschüre: „Algerien und die Auswanderung dahin“.

Nach Deutschland zurückgekehrt, übernahm er zunächst die Leitung des Maschinenwesens, später auch des ganzen Betriebs der Erzgebirgischen Eisenbahn, und trat hierauf im Jahre 1850 in den Sächsischen Staatsdienst ein und zwar zunächst als Leiter des Staatstelegraphenwesens, dann im Jahre 1852 als technisches Mitglied der Königlichen Direction der Sächsichen Staatseisenbahnen zu Dresden mit dem Titel eines Finanzraths. In Veranlassung der Neuorganisation der Sächsischen Staatsbahnen schied v. Weber im Jahre 1868 aus dem Sächsischen Staatsdienste aus und folgte einem Rufe nach Wien, wo er als technischer Referent mit dem ehrenvollen Titel und Range eines Hofraths in das Oesterreichische Handels-Ministerium eintretend, für seine organisatorische Begabung ein weites Feld zu finden hoffte. Denn er sollte (von Beust berufen) das Oesterreichische Eisenbahnwesen von Grund aus reorganisiren, eine Aufgabe, welche seinen Wünschen durchaus entsprach, deren Ausführung jedoch an den besonderen Verhältnissen Oesterreichs scheitern musste. Beust's Rücktritt, der Krach von 1873, welcher dem kurzen wirthschaftlichen Aufschwung folgte, hinderten die Verwirklichung der Weber'schen Pläne. Dazu kam, dass seine schneidige Norddeutsche Art im amtlichen Verkehr, die einen seltsamen Contrast bildete zu der wahrhaft bezaubernden Liebenswürdigkeit, die er im Privatleben entfaltete, ihn keinen festen Fuss in seiner neuen Stellung fassen liess. Während des Processes Ofenheim, in welchem er als technischer Expert für die Gesetzmässigkeit der Ofenheim'schen Bahnbauten eintrat, gerieth er in so scharfen Conflict mit dem Ministerium Banhans, dass er beim Ablauf seines auf 5 Jahre mit der Oesterreichischen Regierung geschlossenen Vertrags aus seiner Stellung austrat. Kurz vorher hatte er noch als Mitglied eines technischen Schiedsgerichts die Bahnen der Europäischen und Asiatischen Türkei bereist, während er früher, als es sich darum handelte, ob in Schweden und Norwegen das Schmalspursystem eingeführt werden sollte, die Nordischen Bahnen bereist hatte. Nachdem er hierauf mehrere Jahre (bis 1877) in Wien lediglich wissenschaftlichen und publicistischen Arbeiten gelebt hatte, folgte er einem Rufe des Handelsministers Dr. Achenbach nach Berlin, um dem Deutschen Reich und Preussen seine Kräfte zu widmen, indem er neben seiner Stellung als Referent im Preussischen Handelsministerium die Leitung eines grossen ministeriellen Eisenbahnorgans übernehmen sollte. Letzterer Plan kam jedoch bei dem bald erfolgenden Ausscheiden Achenbach's aus dem Ministerium nicht zur Ausführung, v. Weber wurde vielmehr in ausserordentlicher Stellung dem Ministerium für Handel und Gewerbe und später dem für öffentliche Arbeiten attachirt und erhielt in dieser Stellung den Auftrag, auf commissarischen Dienstreisen umfassende Studien über das Canalwesen in Schweden, England, Frankreich und Nordamerika zu machen. Mit dem Eisenbahnverstaatlichungssystem seines neuen Chefs konnte er sich innerlich nicht versöhnen. Das war das Verhängniss seiner letzten Lebensjahre; sein kräftiger und origineller Geist, die gewinnende Liebenswürdigkeit seines Wesens, seine ungemeine Sachkenntniss erleichterten diese schwierige Position. Heimisch konnte er seiner ganzen Geistesrichtung nach in dem Preussischen Beamtenthum nie recht werden; auch war seine Thätigkeit immer mehr eine literarische geworden. In dieser literarischen Thätigkeit liegt jedenfalls der Schwerpunkt seines Wirkens. Als technisch-literarisch gebildeter Schriftsteller hat er sich einen Weltruf erworben; er nahm in dieser Hinsicht unbestritten die erste Stelle in unserer Literatur ein. Seine Eisen-

bahnskizzen (Werke und Tage, Aus der Welt der Arbeit, Schauen und Schaffen etc.) und technischen Feuilletons sind das Beste, was auf diesem besonderen Gebiete bisher geleistet worden ist.

Was er Alles mit ebenso grossem Talent als Fleiss literarisch geschaffen, ist bewunderungswürdig. Es dürfte wohl kaum eine das Eisenbahnwesen betreffende Tagesfrage zu nennen sein, welcher der Verewigte nicht in Schrift oder Vortrag näher getreten wäre.

Unter seinen fachwissenschaftlichen Schriften sind hervorzuheben: Die Technik des Eisenbahnbetriebs (1854); Die Schule des Eisenbahnwesens, welches Werk zuerst im Jahre 1861 erschien und fast in alle Europäische Sprachen übersetzt wurde; dann: Die Abnutzung des physischen Organismus der Eisenbahnbeamten (1860) und: Die Gefährdung des Personals beim Maschinen- und Fahrdienst der Eisenbahnen (1862); Das Telegraphen- und Signalwesen der Eisenbahnen (1867); Die Haftpflicht der Eisenbahnen (1868) etc.

Besonders eifrig trat er auch für die Einführung der Secundärbahnen ein, welche er zur Hebung des wirthschaftlichen Wohlstandes für überaus wichtig hielt. Er hat diese Frage behandelt in seinen Schriften: Die Praxis des Baues und Betriebes der Secundärbahnen (1873), Normalspur und Schmalspur (1876), Der staatliche Einfluss auf die Gestaltung der Bahnen niederer Ordnung (1878). Vielleicht das grösste Verdienst um die Technik des Eisenbahnwesens erwarb sich v. Weber durch seine Experimente über „Die Stabilität des Gefüges der Eisenbahngeleise", deren Resultate er in einer gleichnamigen Schrift (1879) veröffentlichte, welche reformatorisch auf die Construction des Eisenbahn-Oberbaues nicht nur in Europa eingewirkt hat.

Sehr fruchtbar war die literarische Thätigkeit v. Weber's in den Jahren 1875—77, wo er es unternahm, die Eisenbahnzeitfragen in Form von Broschüren populär zu erörtern (wir erinnern nur an die Broschüren: Die Individualisirung der Eisenbahnen; Nationalität und Eisenbahnpolitik; Werth und Kauf der Eisenbahnen; Privat-, Staats- und Reichsbahnen; Welches Eisenbahnsystem entspricht am meisten den Verhältnissen Oesterreichs etc.). Fast jeder Band unserer Zeitung, welche in v. Weber einen ihrer treuesten und hervorragendsten Mitarbeiter verliert, giebt Zeugniss von den literarischen Leistungen des Verewigten.

Grosse, umfassende Aufgaben hatte er noch in Absicht auszuführen, so vor Allem eine seit Jahren vorbereitete Geschichte des Verkehrswesens, in welcher er von der ältesten Zeit bis zur Gegenwart den Zusammenhang des Wegebaues mit der Kulturgeschichte darlegen wollte.

Die grosse Vielseitigkeit seines Geistes charakterisirt am besten die vortreffliche Biographie, welche er über das Leben seines Vaters Karl Maria v. Weber lieferte, welches Werk von den Kennern als ein Werk von edelstem Kunstverständniss anerkannt ist.

v. Weber war Doctor der Philosophie, Ehren- und correspondirendes Mitglied der hervorragendsten Fachgesellschaften Europas und Amerikas, Kommandeur und Ritter hoher Orden. Er hinterlässt einen Sohn, Hauptmann in Sächsischen Diensten, und eine Tochter. Seine Leiche wurde nach Dresden gebracht, um dort in der Familiengruft neben seiner vorverstorbenen Gattin und seinem unvergesslichen Vater beigesetzt zu werden.

Der Ungarische Gesetzartikel XIII über die Waarenverkehrsstatistik.

§ 1. Ueber alle jene Waarensendungen, welche zum Zwecke des Ex- oder Importes von oder nach den Ländern der Ungarischen Krone bei den Eisenbahn- oder Schifffahrtsunternehmungen aufgegeben werden, sind behufs Anfertigung der Waarenverkehrsstatistik abgesonderte Erklärungen auszustellen. Der Gepäcktransport unterliegt nicht dieser Verfügung.

§ 2. Für die Erklärungen sind die zu diesem Zwecke hinausgegebenen mit 2 Kr. Stempel versehenen Blanquette zu verwenden, in welchen die nachstehenden Rubriken auszufüllen sind: Name der Eisenbahn- oder Schifffahrtsstation, wo die Sendung aufgegeben wurde, sowie wohin die Sendung lautet, Benennung, Quantum und Werth der Waare.

§ 3. Ueber eine nach ein und demselben Bestimmungsorte auf Einmal abgerichtete Sendung, wenn dieselbe aus einer Gattung Waaren besteht, mag dieselbe nach der Stückzahl, unverpackt oder in mehreren Packeten zum Transporte gelangen, ist blos eine Erklärung auszustellen. Ueber eine aus verschiedenen Waaren und mehreren Collo bestehende Sendung sind so viele Erklärungen auszufertigen, als Waarengattungen in der Sendung sich befinden. Ueber ein Colli ist, wenn dasselbe auch verschiedene Waaren enthält, nur eine Erklärung nothwendig.

§ 4. Die Details der Ausfüllung der Blanquetts, namentlich aber wie die Benennung der Waaren stattzufinden hat und auf welche Art das Quantum derselben auszudrücken ist, werden im Verordnungswege geregelt.

§ 5. Auf dem Gebiete der Ungarischen Krone dürfen die Eisenbahn- und Schifffahrtsunternehmungen nur solche Sendungen zur Weiterbeförderung annehmen, welche mit vorschriftsmässigen Erklärungen aufgegeben werden.

§ 6. Ueber die auf dem Gebiete der Ungarischen Krone zur Aufgabe gelangenden Sendungen hat der Aufgeber die Erklärung auszustellen und der Eisenbahn- oder Schifffahrtsunternehmung bei der Aufgabe zu übergeben. Bei den auf dem Gebiet der Ungarischen Krone anlangenden Sendungen hat die Eisenbahn- oder Schifffahrtsunternehmung im eigenen Wirkungskreise dafür Sorge zu tragen, dass die zu der Sendung erforderliche Erklärung ausgestellt werde, es steht ihr jedoch das Recht zu, sich den für das Blanquett ausgelegten Stempelbetrag von dem Uebernehmer rückvergüten zu lassen. Die Eisenbahn- oder Schifffahrtsunternehmung ist im Falle eines Verdachtes befugt, die Daten der Erklärung mit der hinsichtlich des Inhaltes in Gegenwart des Aufgebers oder Uebernehmers oder des Bevollmächtigten derselben, oder im Nothfalle vor wenigstens zwei Zeugen zu vergleichen und verfügt die Richtigstellung der als falsch befundenen Erklärung.

§ 7. Die Erklärungen sind seitens der Eisenbahn- oder Schifffahrtsunternehmungen an das Königlich Ungarische statistische Bureau in den vom königlich Ungarischen Handelsministerium zu bestimmenden Zeiträumen einzusenden.

§ 8. Die seitens der Eisenbahn- und Schifffahrtsunternehmungen an die eigenen Organe wegen pünktlichen und obligatorischen Vollzuges dieses Gesetzes hinauszugebende Instruction ist zur Genehmigung an das Königlich Ungarische Handelsministerium vorzulegen.

§ 9. Die Eisenbahn- oder Schifffahrtsunternehmungen sind verpflichtet, ihre diesem Gesetze oder den auf Grund desselben hinausgegebenen Instructionen zuwider handelnden Organe zur Verantwortung zu ziehen und im Disciplinarwege zu bestrafen. — Ueber ihren diesfälligen Vorgang haben sie an den Königlich Ungarischen Handelsminister Bericht zu erstatten.

§ 10. Der Handelsminister verschafft sich durch speciell zu diesem Zwecke delegirte Organe die Ueberzeugung davon, dass die Eisenbahn- oder Schifffahrtsunternehmungen, resp. deren Organe im Sinne dieses Gesetzes vorgehen. Diesen Delegirten haben die Eisenbahn- und Schifffahrtsunternehmungen die gewünschten Aufklärungen zu geben und die zur Ausübung der Controle erforderlichen Documente und Bücher der Unternehmung vorzuzeigen.

§ 11. Inwiefern und von welchem Zeitpunkte an dieses Gesetz auf die Postsendungen anzuwenden ist, wird durch eine Verordnung bestimmt werden.

§ 12. Dieses Gesetz tritt mit dem 1. Mai 1881 in Wirksamkeit.

§ 13. Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes wird der Minister für Ackerbau, Gewerbe und Handel, beziehungsweise für öffentliche Arbeiten und Communicationen betraut.

Probefahrt mit Hardy's Zweiwagenbremse.

Auf der Oesterreichischen Südbahn fand eine vom Eisenbahnclub veranstaltete Probefahrt statt. Der Zweck dieser Bremse ist der, dass ein Bremser mit der normalen Kraftanwendung (15 kg an der Kurhel) zwei Bremswagen zu gleicher Zeit mit dem bisherigen Bremsdrucke von 5 t bremsen kann. Dieses zu erreichen, genügt nicht die einfache Verbindung der bestehenden Bremsspindeln, denn in diesem Falle müsste der Bremser mit doppelter Kraft arbeiten, was wohl bei Versuchen, aber in der Praxis nicht möglich ist. Es muss daher die Kraftgewinnung durch Hebelübersetzungen erreicht werden. Hardy's Zweiwagenbremse gestattet die Kuppelung nicht allein dann, wenn die Bremshütteln gegeneinander stehen, sondern auch dann, wenn die Hütteln nach derselben Richtung gekehrt sind, so dass der Schlusswagen dem Reglement entsprechend an den Zug gestellt werden kann.

Bei beiden gekuppelten Bremswagen bleibt die gewöhnliche Spindelbremse und kann selbe auch allein wie bisher verwendet werden.

Die Bestandtheile, welche die Uebertragung der in der Bremsspindel des ersten Wagens (welcher allein besetzt wird) entwickelten Bremskraft auf den zweiten gekuppelten Wagen übermittelt, sind sehr einfach und von grosser Dauerhaftigkeit. Selbe bestehen ihrer Hauptsache nach aus einem Bremskuppelungshebel, der auf der Stirnwand des Wagens angebracht und so construirt ist, dass er sowohl das Bufferspiel als auch das Curvenpassiren ermöglicht. Dieser Hebel wird mittelst eines Bolzens (die einzige Kuppelungsarbeit) mit einem kleinen Winkelhebel des ersten Wagens gekuppelt, dieser ist durch eine Zugstange mit dem Hebel der Bremswelle seines Wagens verbunden. Der Bremskupplungshebel ist an seinem anderen kürzeren Ende mittelst einer Zugstange an dem Hebel der Bremswelle des zweiten Wagens befestigt; in dieser Zugstange befindet sich eine kleine Schraubenkuppel zum gleichförmigen Stellen der Bremsklötze an beiden Wagen. Wird nun der erste Wagen wie gewöhnlich gebremst, so bewegt sich gleichzeitig der Kuppelungshebel und setzt dadurch die Bremse des zweiten Wagens in Thätigkeit.

Das Kuppeln der Bremsen beider Wagen und die Bereitstellung derselben erfordert eine Minute Zeit. Das Auskuppeln erfordert eine halbe Minute und kann dann sofort jeder Wagen für sich gebremst werden.

Durch die Anwendung dieser Zweiwagenbremse soll die Zahl der Bremser eines Zuges auf die Hälfte reducirt und eine gleich starke Bremskraft erzielt werden, als wenn alle Bremswagen besetzt wären, wobei die Bremser keine grössere Kraftanstrengung als wie bisher anzuwenden brauchten.

Die gedachte Probefahrt fand statt vom Matzleinsdorfer Frachtenbahnhof nach dem Hauptzollamt.

Der Zug bestand aus Locomotive und Tender mit 18 Wagen zu 36 Achsen mit einer Brutto-Last von 207,1 t. Im Zuge waren zwei Gruppen mit Hardy's Zweiwagenbremse, die eine Gruppe nach den 5 ersten Wagen, die zweite am Ende des Zuges. Sonst waren im Zuge keine Bremswagen. Die Brutto-Last eines jeden Bremswagens war 19,5 t.

Auf einem Gefälle von 1 : 48 konnte der Zug bei einer Geschwindigkeit von 25 km in 50 Secunden auf 200 m zum Stillstande gebracht werden; dabei ist zu berücksichtigen, dass die Tenderbremse nicht in Verwendung war. Diese Resultate sind allerdings als sehr günstige zu bezeichnen, doch müssen noch weitere Versuche gemacht werden.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Wien, 18. April 1881. (Transversale Eisenbahnpolitik. Westbahnverstaatlichung. Herr v. Czedik und Staatsbahnenleitung. Rudolf- und Südbahn. Serbische Bahnen und Pest-Semlin. Südbahnverhältnisse und Italienische Regierung. Preisausschreibung. Verkehrsvortrag. Aussig-Teplitz. Eisenbahnclub und Obermayer's Vortrag. Börsennotiz.)

Als transversale Eisenbahnpolitik verhöhnte eine volkswirthschaftliche Wochenschrift die letztdebattirte Galizische und die demnächst der Legislative vorzulegende Böhmische Transversalbahn. Beiden Bahnprojecten liegt aber ein ganz richtiger Gedanke (ja fast möchten wir, wenn das Wort nicht einen so üblen Beigeschmack hätte, sagen: Sanirungsplan) zu Grunde. Es gilt, die von einem früheren Regime verschuldeten Bahnfragmente, wahre „Eisenbahnruinen" nach dem Herbst'schen Dictum, zu einem existenzfähigen Ganzen zu verbinden. Die Berechtigung der Galizischen Transversalbahn wurde von einem hervorragenden Fachmann unverhohlen anerkannt, obzwar die von ihm geleitete Bahnanstalt jedenfalls von dieser Concurrenzbahn, wenn auch nicht in dem von der Contermine ausgebeuteten Masse, in Mitleidenschaft gezogen werden wird. Ob die Verbindung zwischen Stanislau und Dzieditz via Stry-Saybusch 586 gegen 568 via Lemberg-Krakau beträgt und ob auf der ersteren Route die Wasserscheide wirklich mehr als 4 mal zu übersteigen ist — zählt angesichts der seit 1872 schon legislativ anerkannten Nothwendigkeit dieser Verbindung absolut gar nichts. Nur gegen die Ausführungsmodalitäten ergeben sich gerechte Bedenken. Es ist eine eisenbahnpolitische Ungeheuerlichkeit, dass sich der Staat mit einer Privatbankgesellschaft in das Eigenthum einer Bahn theile, deren Betrieb einer anderen Privatbahngesellschaft überlasse und überdies die private Miteigenthümerin subventionire. Damit stehen die regierungsseitigen Enunciationen in grellem Widerspruch, es sei die Verstaatlichung der Bahnen das Panacée zur Heilung aller Uebelstände unseres Eisenbahnwesens. Will der Staat aus irgend einem latenten Grunde den Betrieb der neuen Bahnlinie nicht selbst führen, so sollte doch nicht aller Vortheil der einen, aller Nachtheil aber der anderen Nachbarbahn zufallen; es sollte vielmehr zwischen beiden eine natürliche und billige Verkehrs- oder Betriebstheilung stattfinden, welche die Einheitlichkeit des neuen Unternehmens nicht zu gefährden brauchte. Die sonst schwer geschädigte Zwischenbahn ist zugleich ein eisernes Band zwischen beiden Reichshälften, welches der Kräftigung bedarf; die Erhaltung der gemeinsamen Bahnen ist ein Axiom der Oesterreichischen wie der Ungarischen Patrioten geworden.

Die Verstaatlichung der Elisabeth-Westbahn wird im Herrenhause Schwierigkeiten begegnen. Vor Allem dürfte wohl darauf hingewiesen werden, dass eine Inconsequenz darin liegt, wenn auf der einen Seite bei der Beschaffung der für die Bedeckung des Deficits erforderlichen Mittel die bisher übliche Form der vierprocentigen Goldrenten aufgegeben und eine fünfprocentige Notenrente creirt wird, auf der anderen Seite aber ein in Gold verzinsliches und binnen 85 Jahren rückzahlbares Papier geschaffen werden soll, um damit eine Eisenbahn in den Besitz des Staates zu bringen. Die Summe dieser neuen Titres kann die Höhe von 131,7, eventuell sogar von 146,5 Millionen erreichen. Die Verzinsung und Tilgung eines so grossen Betrages in Gold giebt die Staatscasse allen Gefahren der Valutaschwankung preis. Wie verderblich diese zu wirken vermag, lebt noch in der allgemeinen Erinnerung. Man denke nur an die Kriegsperioden der letzten 25 Jahre und man wird sich ungefähr ein Bild davon entwerfen können, welche Opfer es dem Staate auferlegen kann, wenn er verpflichtet ist, die Zinsen und Amortisationsquoten von fast 150 Millionen Gulden Eisenbahnschuld um jeden Preis in Gold aufzubringen.

Der Verwaltungsrath der Elisabeth-Westbahn hat auf speciellen Wunsch des Generaldirectors, des Reichsrathsabgeordneten Sectionschefs Alois v. Czedik die Versetzung desselben in den Ruhestand für den Fall der Verstaatlichung der Elisabeth-Westbahn beschlossen. Damit sind die Gerüchte widerlegt, welche immer wieder davon wissen wollten, dass Sectionschef v. Czedik nach der Verstaatlichung der Elisabeth-Westbahn die Leitung der gesammten Staatsbahnen übernehmen werde.

Rücksichtlich der dieser Leitung zu unterstellenden Rudolfbahn verlautet, dass die Südbahn sich um die Uebernahme ihres Betriebes bewirbt und die weit grösseren Vortheile überzeugend nachweist, welche daraus für die Rudolfbahn durch den billigeren Betrieb und dem Staat durch die Bewältigung der Concurrenz Venedigs mit Triest erwachsen sollen.

Mit dem Baue der Serbischen Bahnen ist in der Nähe von Belgrad bereits begonnen worden, desgleichen sind die Vorarbeiten für die Donaubrücke in Angriff genommen. Das Gleiche ist auf der Strecke Pest-Semlin und zwar an den schwierigsten Stellen der Fall. Man beabsichtigt, in der nächsten Zeit die Hauptthätigkeit der Ungarischen Linie zuzuwenden, weil man auf diese Weise durch Eröffnung eines Schienenweges für den Transport der Materialien den Bau der Serbischen Bahn zu verwohlfeilen hofft. Man zweifelt nicht, die Ungarische ebenso wie die Serbische Strecke vor dem vertragsmässig stipulirten Termine fertigstellen zu können. Die Société de l'Union lässt die Baupläne der Serbischen Bahnen eifrig studiren, und dürfte die Vergebung des Baues schon in kürzester Zeit erfolgen.

Um die zwischen der Südbahn und der Italienischen Regierung seit längerer Zeit gepflogenen Verhandlungen wegen Liquidirung des Guthabens der Südbahngesellschaft aus der Uebernahme des Materiales der Alta Italia in ein beschleunigteres Tempo zu bringen, beabsichtigte der Präsident der Gesellschaft sich nach Rom zu begeben. Mittlerweile hat der Italienische Cabinetswechsel einen Aufschub dieser Reise, wenigstens für einige Zeit zur Folge gehabt und es wird jedenfalls nicht vor Ende des künftigen Monats den Actionären die Möglichkeit geboten sein, Weiteres über den Stand der Italienischen Unterhandlungen zu vernehmen. Die Besteuerung der Südbahn ist auf Grund einer provisorischen Bemessung seit Beginn dieses Jahres factisch eingetreten und die Voraussetzung, dass die Actionäre mit einer Summe von 3—400 000 fl., und dann durch die Reduction des Prioritätencoupons zur Beitragsleistung herangezogen werden müssen, steht nunmehr ausser jedem Zweifel. Das endgiltige Ergebniss des abgelaufenen Betriebsjahres lässt sich zur Stunde, wo die Abrechnungen mit den anderen Bahnen noch nicht vorliegen, noch nicht ziffermässig übersehen; selbstverständlich kann von Bezahlung irgend einer Dividende nicht die Rede sein. Trotz aller weitgehenden Oeconomie im Betriebe und in der Administration wird der finanzielle Effect des Jahres 1880 im besten Falle der sein, dass dem Reservefonds neuerlich ein paar Millionen Francs zugeführt werden.

Eine Preisausschreibung für Verrechnung und Cassenmanipulation wurde von der Direction der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen durch folgendes an den Club Oesterreichischer Eisenbahnbeamten und an sämmtliche Oesterreichische Eisenbahnverwaltungen gerichtetes Rundschreiben eingeleitet: „Das gegenwärtig bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnverwaltungen in Anwendung stehende Manipulations-, Cassen- und Verrechnungssystem leidet trotz seiner sonstigen Vorzüge bekanntermassen an dem Gebrechen, dass Fälle unrichtiger und gar unredlicher Cassagebahrung erst nach geraumer Zeit constatirt werden können. Von dem Bestreben geleitet, in dieser Beziehung auf eine Verbesserung des bestehenden Verrechnungs- und Cassenmanipulationssystems hinzuwirken, hat uns das Hohe Königlich Ungarische Communicationsministerium beauftragt, einen Concurs auf ein neues solches System auszuschreiben, welches, bei gleichzeitiger Vereinfachung der Manipulation und ohne Nachtheil einer öconomischen und genauen Durchführung der Controle, ermöglichen soll, unrichtige oder unredliche Cassagebahrung in wesentlich kürzerer Zeit, als es bei dem gegenwärtigen Systeme thunlich ist, insbesondere aber möglichst bald nach vorgenommener Scontrirung festzustellen. Selbstverständlich müsste das neue System, um den Verhältnissen der Königlich Ungarischen Staatsbahnen zu entsprechen, die Eignung besitzen, dass es, ohne einen grossen und complicirten Controlapparat zu erfordern, ebenso auf grosse, als auch auf kleine Bahnnetze anwendbar sei. Indem wir nun einen Concurs auf die Ausarbeitung einer derartigen Cassengebahrungs- und Verrechnungsinstruction, welche dem angeregten Zwecke entsprechen soll, eröffnen, ersuchen wir die geehrte Direction, von der Ausschreibung dieses Concurses ihren Organen mittelst Circulares Kenntniss geben zu wollen. Die Concursarbeiten sind bis längstens Ende April 1882 an die gefertigte Direction, versiegelt, mit der Bezeichnung: „Vereinfachter Cassengebahrungs- und Verrechnungsmodus für Eisenbahnen" versehen, einzusenden. Es steht den

Bewerbern frei, ihre Elaborate in Ungarischer oder Deutscher Sprache einzureichen. Als erster Preis sind 200, als zweiter 100, als dritter 50 Goldstücke à 10 Frcs. mit der Bedingung bestimmt, dass den ersten Preis nur jener Bewerber gewinnen kann, dessen Elaborat von Sr. Excellenz dem Herrn Minister zur Einführung acceptirt wird; in dem Falle aber, als unter den eingelangten Arbeiten keine hierzu geeignet befunden wird, erhält der Verfasser des relativ besten Elaborates den zweiten und jener des nächstbesten Werkes den dritten Preis. Behufs Ueberprüfung der eingelangten Elaborate wird eine aus 5 Mitgliedern bestehende und mit entscheidender Vollmacht ausgestattete Commission berufen werden, deren Mitglieder Se. Excellenz der Herr Königlich Ungarische Communicationsminister designiren wird. Budapest, am 2. April 1881. — Die Direction: Tolnay m/p."

Ueber den Verkehr vom commerciellen und politischen Standpunkte hat Graf Alexander Károlyi in Budapest eine Abhandlung vorgetragen. Der Vortragende hat alle jene Plätze aufgezählt, welche noch vor nur einigen Decennien den Ungarischen Producten offen standen; bei einer Vergleichung mit den heutigen Absatzplätzen wird die ernste Besorgniss rege, dass sie von Jahr zu Jahr sich reduziren. Dazu trugen viele Ursachen bei, darunter solche, mit welchen wir als mit einem constanten Uebelstande rechnen müssen; durch einen Factor, den Verkehr, sei bei dessen richtiger Anwendung und guter Ausnützung aber noch viel zu gewinnen. Die mit dem successiven Verluste der Absatzplätze eingetretene Werthverminderung unserer Producte und alle jene Nachtheile werden vom Vortragenden nachgewiesen, welche unser Export durch die Aufstellung von nicht entsprechenden Frachtsätzen erleidet; er zählte auch die Wege auf, welche von allen unseren Productionsorten nach den Plätzen des Auslandes führen und kommt endlich zu dem Resultate, dass der Passauer Weg der zweckmässigste ist. So kostet der Budapest-Mannheimer Weg via Waitzen 3,62 kr., Fiume Südbahn 3,31, Fiume via Dombovár 2,94, Fiume via Báttaszék 2,97, via Carlstadt 3,08, Ebenfurt 3,03, Passau 2,56, somit die Differenz 1,06; Temesvár-Mannheim: via Waitzen 4,25, Arad-Ujszász-Ebenfurt 3,59, Báttaszék-Fiume 3,24, Vukovár-Carlstadt 3,13, via Passau 2,89, somit Differenz 1,36; Budapest-Zürich via Waitzen 2,65, Báttaszék-Vorarlberg 2,45, St. Gotthard 2,99, Passau 2,32, somit Differenz 0,29; Temesvár-Zürich via Czegléd-Waitzen 3,84, Vorarlberg 2,74, Passau 2,66, somit Differenz 1,18 kr. Es ist nicht zu zweifeln, dass die an den concurrirenden Routen betheiligten Bahnen dem Verkehre gleiche Erleichterungen gewähren werden.

In der 23. ordentlichen Generalversammlung der Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft vom 11. d. M. waren 33 Actionäre mit 6 356 Actien und 630 Stimmen anwesend. Die beantragte Vertheilung einer 14procentigen Dividende und die vorgeschlagenen Statutenänderungen wurden von der Versammlung einstimmig genehmigt.

Im Eisenbahnclub erklärte der Präsident die Betheiligung an der vorerwähnten Preisausschreibung der Ungar. Staatsbahnen für höchst wünschenswerth, stellte die Generalversammlung des Clubs für den 14. Mai d. J. in Aussicht und machte aufmerksam, dass im Saale ein Radreifen von der Ersten Ungarisch-Galizischen Eisenbahn mit der Glück-Currant'schen Tyresbefestigung ausgestellt ist, mit welchem verschiedene Proben mit günstigem Resultate vorgenommen wurden. Hierauf hielt der Präsident einen Vortrag über den öconomischen Effect maschineller Einrichtungen für den Rangir- und Ladedienst in grossen Stationen. Der überaus interessante Vortrag, welchen wir verdientermassen vollinhaltlich reproduziren werden, wurde mit sehr lebhaftem, andauerndem Beifalle aufgenommen.

Die steigende Tendenz der Eisenbahneffecten hält an; die Kaufaufträge vom Auslande häufen sich, seitdem die Ueberzeugung allgemein ist, dass die Oesterreichisch-Ungarischen Bahnactien bisher vernachlässigt waren und deren mehr als 5 pCt. Erträgniss eine vorzüglich sichere Capitalanlage bildet. Die grossen Bahnen veröffentlichen wöchentlich mehr oder minder bedeutende Mehreinnahmen, welche stimulirend wirken. Dazu kommt das Moment der Verstaatlichung und die glückliche Sanirung der Dux-Bodenbacher und der Turnau-Kraluper Bahn (welche nach zweijähriger Unterbrechung eine 7 pCt. Dividende auszahlen wird). Die Ungarischen Werthe sind seit der äusserst glücklichen Rentenconversion sehr gesucht; auch soll die Ungarisch-Galizische Eisenbahn wieder die Baareinlösung ihres Actiencoupons aufnehmen, nachdem ihre dafür hinausgegebenen Prioritäten II. Emission bereits den Hinausgabecours von 90 überstiegen haben.

Main-Neckar Eisenbahn.

≈ **(Geschäftsbericht pro 1879.)** Während in den beiden Vorjahren die Transporteinnahme der Main-Neckar Eisenbahn stetig abgenommen hatte, ist in dem vorliegenden Berichtsjahre wiederum eine Zunahme eingetreten. Zwar ist die Personenfrequenz und die daraus erzielte Einnahme wieder gesunken, dagegen hat der Güterverkehr in der zweiten Hälfte des Jahres 1879 einen namhaften Aufschwung genommen, so dass daraus nicht nur das Minus der Einnahme aus dem Personenverkehr gedeckt, sondern auch noch ein Ueberschuss im Ganzen erzielt wurde.

Im Ganzen wurden während des Jahres gefahren: a) an fahrplanmässigen Zügen: 2 496 Schnell- und Courierzüge über die ganze Hauptbahn (in 1878: 2 917), 4 611 (4 533) Personenzüge eben so (wovon jedoch 365 in Weinheim übernachteten), 2 913 (2 898) reine Güterzüge ebenso, 1 232 (1 460) Localpersonenzüge auf der Strecke Frankfurt-Darmstadt, 730 (730) Localpersonenzüge auf der Strecke Weinheim-Mannheim und 6 742 (7 606) Schnell- und Personenzüge, sowie 2 914 (2 898) reine Güterzüge auf der Strecke Friedrichsfeld-Mannheim. b) an Extrazügen und zwar für Personen excl. Militär: 100 gegen 161, für Militärtransporte: 27 gegen 22 und für Güter und Vieh: 56 gegen 43 in 1878.

Mit diesen sämmtlichen Zügen gelangten zur Beförderung: 2 188 144 Civilpersonen gegen 2 312 138 im Vorjahre, mithin 1879 123 994 Personen oder 5,7 pCt. weniger, 4 789,7 t Reisegepäck gegen 4 931,7 t im Vorjahre, 597 984 t Eil- und Frachtgüter gegen 552 570 t in 1878, sonach im Berichtsjahre 45 414 t oder 7,6 pCt. mehr. Die Militärtransporte bestanden in: 69 165 Mann, 2 560 Pferden, 134 Geschützen und Fahrzeugen und 23 186 kg Militärgütern.

Die gesammte Transporteinnahme beziffert sich auf 4 397 173 *M.* gegen 4 362 208 *M.* in 1878, ist somit gegen letzteres Jahr um 34 965 *M.* oder 0,78 pCt. gestiegen. Dieselbe wurde erzielt aus der Beförderung der Civilpersonen 1 960 817 *M.* (in 1878: 2 031 091 *M.*), des Reisegepäcks 166 733 *M.* (171 466 *M.*), von Thieren aller Art 33 807 *M.* (40 968 *M.*), von Eil- und Frachtgütern 2 112 729 *M.* (1 988 961 *M.*), aus Extrapersonenzügen 7 926 *M.* (4 933 *M.*), aus der Postbeförderung 53 360 *M.* (56 830 *M.*) und aus Militärtransporten 58 528 *M.* (64 558 *M.*). Hierzu kommen noch an sonstigen Einnahmen, wie Miethe, Pächte etc. 437 900 *M.* (in 1878: 454 113 *M.*), sowie die Einnahmereste aus dem Jahre 1878 mit 130 675 *M.*, so dass die gesammte Betriebseinnahme auf 4 965 748 *M.* sich stellt, gegen 4 851 550 *M.* im vorausgehenden Jahre, ergiebt sonach pro 1879 ein Mehr von 114 198 *M.* oder 2,3 pCt.

Die Betriebsausgaben betragen 3 062 189 *M.* gegen 3 012 463 *M.* in 1878, sind mithin gegen das Vorjahr um 49 726 *M.* oder 1,6 pCt. gestiegen. Von dieser Gesammtsumme sind jedenfalls abzuziehen als den Betrieb der Main-Neckarbahn nicht betreffend: 1. die Kosten des wegen Mitbenutzung des Bahnhofs zu Frankfurt durch die Hessische Ludwigsbahn über den eigenen Bedarf angenommenen Personals: 82 002 *M.* und 2. als Kosten für die Leistung des Fahrdienstes auf der Mannheimer Seitenbahn, die dafür erhaltene Vergütung mit 65 079 *M.*, zusammen 147 081 *M.*, so dass noch verbleiben 2 915 108 *M.* Diese vertheilen sich auf die einzelnen Verwaltungszweige folgendermassen: A. Centralverwaltung 162 232 *M.* (163 400 *M.*) = 5,56 pCt.; B. Bahnverwaltung 830 111 *M.* (872 888 *M.*) = 28,48 pCt. und C. Transportverwaltung 1 922 764 *M.* (1 827 195 *M.*) = 65,96 pCt. Die Betriebsausgaben betrugen 61,67 pCt. der Bruttoeinnahmen gegen 62,09 pCt. in 1878 und 65,11 pCt. in 1877. Bei der Länge der Bahn von 87,5 km entfallen pro Bahnkilometer auf die: Centralverwaltung 1 854 *M.*, Bahnverwaltung 9 486 *M.* und Transportverwaltung 21 974 *M.*

Als Reinertrag verblieb hiernach die Summe von 1 903 559 *M.* Von demselben wurden indess 111 455 *M.* in die Rechnung des folgenden Jahres übertragen, so dass an die Staatscassen der drei betheiligten Staaten nur 1 792 103 *M.* zur Ablieferung bezw. Vertheilung gelangten.

Die Baukosten der Bahn erreichten im Jahre 1879 die Summe von 21 808 241 *M.* und zwar entfallen hiervon auf Preussen (im Durchschnitt) 5 531 416 *M.*, auf Baden 6 771 664 *M.* und auf Hessen (im Durchschnitt) 9 505 161 *M.* Dieses Baucapital hat sich pro 1879 durch den vertheilten Betriebsüberschuss von 1 792 103 *M.* mit 8,22 pCt. verzinst, im Vorjahre betrug die Verzinsung nur 7,86 pCt.

Im vorliegenden Berichtsjahre legten die Locomotiven 1 069 412 km zurück und betrug die Zahl der gefahrenen Wagenachskilometer 39 072 451. Unter Zurechnung der Locomotiven und Tender betragen die Achskilometer im Ganzen 65 118 937. Um zu ermitteln, wie hoch sich die Ausgaben der Transportverwaltung pro Locomotivkilometer etc. berechnen, müssen den oben bemerkten Ausgaben der Hauptbahn die Kosten des Fahrdienstes auf der Mannheimer Seitenbahn wieder zugeschlagen werden, weil die angegebene Anzahl der Locomotiv- und Wagenachskilometer die Seitenbahn mitbegreift. Es stellen sich dann die Ausgaben der Transportverwaltung auf 1 987 843 *M.* und die Gesammtausgaben auf 2 980 187 *M.*, und berechnen sich die Ausgaben der Transportverwaltung pro Locomotivkilometer zu 1,86 *M.*, pro Wagenachskilometer zu 5,09 *₰* und pro Achskilometer unter Einrechnung der Locomotive zu 3,05 *₰*. Die Gesammtausgaben aber berechnen sich pro Locomotivkilometer zu 2,79 *M.* und pro Wagenachskilometer zu 7,73 *₰*. Rechnet man zu den Betriebsausgaben von 2 980 187 *M.* hinzu die 4procentigen Zinsen des Anlagecapitals von 21 808 241 *M.* mit 872 239 *M.*, so stellt sich der Gesammtaufwand für den Betrieb in 1879 auf 3 852 516 *M.* und kostet hiernach der Locomotivkilometer oder ein Zug im Durchschnitt pro Kilometer 3,60 *M.*, der Wagenachskilometer aber 9,86 *₰*.

An Betriebsmitteln waren Ende 1879 vorhanden: 58 Locomotiven, 74 Personenwagen I. und II. Classe mit im Ganzen 2 088 Plätzen und zwar 570 I. und 1 518 II. Classe, 101 Personenwagen III. Classe, sämmtlich mit 5 Abtheilungen à 10 Personen, zusammen 5 050 Plätzen, 4 Control- und Postwagen ohne Bremsen mit im Ganzen höchstens 80 Plätzen III. Classe, dann 330 Gepäck-, Pferde- und gedeckte Güterwagen, 200 offene Güter-, Vieh- und Materialtransportwagen mit einer Gesammttragfähigkeit von 4 562,5 t.

Russische Correspondenz.

St. Petersburg, im April 1881.

Immer wieder Subsidien. Bekanntlich haben viele Russische Bahnen das Jahr 1880 schlecht geschlossen und einige nicht nur eine Mindereinnahme gegen das Vorjahr 1879 erzielt, sondern sogar mit bedeutendem Deficit abgeschlossen. Zu letzteren gehören u. A. auch die Rostow-Wladikawkasbahn und die Tambow-Saratower Bahn. Die Gesellschaft der erstgenannten Bahn kam schon im Februar bei der Regierung mit dem Gesuch ein, mit einer zu gewährenden Subsidie ihr Deficit zu decken. Wie es scheint, hat sie mit ihrer Bitte auch Erfolg gehabt; denn nächster Tage soll in der Ministercomitésitzung eine Vorlage vom Finanzminister eingebracht werden zu Gunsten der Gewährleistung der erbetenen Subsidie. Wenn das noch einige Jahre so fortgeht, wird die Regierung an garantirten Zinsen und geleisteten Subsidien den Eisenbahngesellschaften mehr ausgezahlt haben, als die Baucapitalien betragen! Diese unglückseligen Garantien sind der reine Ruin für den Staatssäckel! Die Gesellschaft der Tambow-Saratower Bahn sucht, theils zur Deckung ihres Deficits pro 1880, theils wegen sonst zerrütteter Finanzverhältnisse auch um die Kleinigkeit von 2 700 000 R. Subsidie nach. Wenn diese auch ihr gewährt würden, wäre es wirklich lächerlich, wenn es nicht so traurig wäre! Dieselben Parteien in der Actiengesellschaft, welche es verstanden haben die Finanzverhältnisse der Bahn zu zerrütten, sicher nicht sich zum Schaden, die würden auch Mittel und Wege finden, aus den neu abzulassenden 2 700 000 R. sich ihre eigenen zerrütteten Finanzverhältnisse aufzubessern; ob die Regelmässigkeit des Betriebes dadurch viel gewinnen würde, ist sehr fraglich! Wie wir aus sicherer Quelle hören, bereitet die in Saratow tagende Regierungsrevisionscommission ihren bezüglichen Ministern einen Bericht vor, in welchem die ganze Finanzlage der Gesellschaft sowohl, als das unwirthschaftliche Gebahren des Verwaltungsrathes gewissenhaft und klar dargestellt und zugleich der Vorschlag gemacht wird, den Betrieb der Bahn, falls die Actionäre ihn ohne Subsidie nicht weiter führen können, den Statuten gemäss in Staatsverwaltung zu nehmen. Es ist kaum zu zweifeln, dass dieses Mittel der einzige Ausweg ist, dessen die Regierung sich bedienen muss, wenn sie nicht entweder den Betrieb der Tambow-Saratower wegen Gefährdung einstellen — wodurch natürlich der Handel und das ganze Land leiden würden — oder eine grosse Summe Geldes opfern will, ohne die Hoffnung zu haben, je Zinsen dafür zu sehen! Die Tambow-Saratower Bahn ist 360 Werst lang und hat beinahe 28 Millionen Metallrubel Anlagecapital gekostet, welche sich nur bei sehr öconomischem, streng geregeltem Betriebe mit 5 pCt. verzinsen können!

Transkaspische Bahn. Die Gegner dieser Bahn haben stets behauptet, der Betrieb auf derselben werde nicht möglich sein wegen des dort vorherrschenden enormen Flugsandes. Die Erfahrung der letzten Monate hat uns aber das Gegentheil gelehrt. Interessant sind dabei aber die Mittel, welche man mit Erfolg gegen den Flugsand angewandt hat: Auf eine gewisse Strecke führte man in den Tendern stark salziges Wasser aus der Michailowschen Bucht mit und berieselte mit demselben die sämmtlichen Böschungen der Einschnitte wie Dämme. Dadurch bildete sich auf dem Rande eine harte Salzrinde, die bis jetzt der Witterung gut widerstanden hat und den unteren Sand vor Bewegung schützt. Auf weiteren Strecken hob man aus den Salztümpeln und Salzseen in nächster Nähe der Bahn mit Salz geschwängerte Lehmpatzen aus und führte sie dahin, wo Flugsand zu bedecken war. Wo die Bahn aber durch Lehmboden ging, führte man natürlich Sand hin. Ausserdem wandte man an den beiden Seiten der Bahn ebensolche Holzgitterwerke an, wie sie in Russland sonst gegen Schneewehen angewandt werden. Steinschotter zum Oberballast fand man auf einer der Inseln der Michailowbucht, aber leider nicht natürlichen, sondern er musste erst aus Bruchsteinen hergestellt werden; trotzdem hat man den Sand sorgfältig mit demselben eingedeckt. Durch diese oben genannten Massregeln hat man einen vollständigen Schutz der Bahn vor Sandverwehungen erreicht. Sogar während starker Stürme Ende September und im October v. J. ging der Betrieb ununterbrochen fort und Stockungen kamen selten und nicht mehr als höchstens 2—3 Stunden andauernd vor. Im März cr. hat die Bahn böse gelitten durch Frühjahrswasser; am 18. spülte ein starker Platzregen an vielen Stellen den Damm fort; an der Restauration derselben wird mit Eifer gearbeitet.

Wohlthätigkeit aus fremder Tasche. Vor Kurzem kamen in Petersburg Vertreter der Kursk-Charkow-Asower, Koslow-Woronesch-Rostower, Fastower und Orel-Grjasier Bahn zusammen und beschlossen auf Vorschlag des Herrn Poljakow, zum Andenken an den verstorbenen Russischen Kaiser auf eigene Kosten, d. h. Bahnexploitationsunkosten, ein Waisenhaus für Kinder von Eisenbahnbeamten gemeinschaftlich zu gründen. Um das hierzu nöthige Kapital aufzubringen, will sich jede von oben genannten Bahnen eine jährliche Abgabe von 15 Rubel pro Bahnwerst auferlegen, ganz ähnlich wie es seit Jahren schon zum Besten von Eisenbahnschulen geschieht. Durch solch' eine Abgabe käme von allen 4 genannten Bahnen jährlich die ganz erkleckliche Summe von 32 000 Rubeln zusammen. Die „Neue Zeit" sagt hierzu: „Man kann nicht anders als warm sympathisiren mit dieser schönen Idee, deren Verwirklichung so viele unglückliche Waisen rettet und sicherstellt und muss wünschen, dass dieses Beispiel Nachahmung findet im Kreise der anderen Eisenbahngesellschaften, welche entstanden sind während der Regierung des verstorbenen Kaisers, welcher so viel für das Erblühen der Russischen Eisenbahnen gethan hat." Gegen die menschenfreundliche Idee der Errichtung eines Waisenhauses lässt sich selbstverständlich nichts einwenden. Aber betrachten wir mal die Art und Weise von einem etwas nüchternen Standpunkte, so finden wir Folgendes: Jede dieser Bahnen nimmt alljährlich mit Millionen die Hilfe der Regierung durch die Garantie in Anspruch; keine von ihnen hat auch nur daran denken können bis jetzt etwas von den Millionen, welche sie der Regierung schuldet, abzutragen. Nicht sich begnügend mit der Garantie des Baucapitals, haben fast alle diese Bahnen für bedeutende Summen neue Obligationenemissionen gemacht zur Vergrösserung der Betriebsfähigkeit und auch diese Obligationen sind garantirt. Was heisst da nun bei einer jährlichen Exploitationsausgabe von 2—5 Millionen Rubel — 32 000 Rubel mehr?! Es ist ja kaum zu spüren! Wird der Reingewinn um diese kleine Summe kleiner — nun so zahlt die Regierung so viel Garantiezinsen mehr! Sollte aber gar unglücklicherweise in Folge diverser solcher Betriebsausgaben ein Deficit beim Betriebe sich einstellen — was freilich zwar immer etwas unangenehm ist — nun so hat die Regierung bis jetzt wenigstens sich auch immer noch befugt gesehen, dieses Deficit durch eine Subsidie zu decken. Also wie gross ist demnach das Risico bei einem solchen Opfer der Verwaltungsräthe? Es scheint gleich Null! Und wie gross ist das Verdienst der Herren Mitglieder? Gleich dem Verdienst eines Heuchlers, welcher den Leuten mit öffentlicher Wohlthätigkeit Sand in die Augen streuen möchte! Es wäre besser, die Regierung nähme solche Opfer gar nicht an! Sie muss sie ja doch aus eigener Tasche bezahlen, dabei aber den Verwaltungsräthen noch besonderes Wohlwollen zeigen und gar Kaiserliche Gnadenbezeigungen verleihen. Die Regierung sollte sagen: Topp, das Waisenhaus mögt Ihr wohl einrichten, aber nicht aus Exploitationsmitteln, sondern aus Euren eigenen Mitteln, wenn Ihr schon einmal durchaus so wohlthätig sein wollt! Bei 4 Verwaltungsräthen in jeder Bahn würden auf jeden der 16 Räthe ja auch nur 2 000 Rubel fallen, um dieselbe Summe zusammen zu bringen! Das hiesse ich aber dann doch wenigstens wirklich wohlthätig sein!

Rybinsk-Jaroslaw Zum 14./26. April ist eine ausserordentliche Generalversammlung sämmtlicher Actionäre der Rybinsk-Bologojer Bahn ausgeschrieben worden, um nochmals den Bau der Strecke Rybinsk-Jaroslaw — 75 Werst — zu berathen. Bereits vor zwei Jahren, in der Sitzung vom 18. April 1879, hatte die Generalversammlung entschieden, bei der Regierung um die Erlaubniss zu petitioniren, diesen Bau ausführen zu können und zwar zu dem Behufe, eine neue Obligationenemission ohne Garantie zu machen. Nun sich diese Frage der Entscheidung nähert, versucht eine oppositionelle Actionärpartei nachzuweisen, dass dieser Bau durchaus nicht im Interesse der Actionäre liege; die Bahn, welche in den letzten Jahren 7 pCt. Dividende gegeben hat, würde nach dem Bau der Jaroslawer Strecke kaum 2½ oder 3 pCt. geben. Es scheint seine Richtigkeit mit dieser Rechnung zu haben!

Italien.

Eröffnung neuer Dampftramways. Auf der neu erbauten Linie Bettola-Piacenza-Cremona laufen bereits Probezüge und wird die Eröffnung für den allgemeinen Verkehr baldigst stattfinden. Concessionär dieser Linie ist ein Englischer Ingenieur, Mr. Mackenzie.

Auf der Linie Brescia-Orzinuovi sind die Arbeiten so weit gediehen, dass die Eröffnung am 15. April d. J. voraussichtlich möglich sein wird.

Neues Eisenbahnproject. Die Provinzialdeputation von Cuneo hat an den Minister der öffentlichen Arbeiten das Ersuchen gestellt, Vorarbeiten für eine Eisenbahnlinie von Cuneo nach Nizza über Ventimiglia und den Col di Tenda machen zu lassen. Da für diese Bahn in dem diesjährigen Etat Mittel nicht vorgesehen sind, so schlägt die Deputation vor, dass die Kosten für die Vorarbeiten aus den für die Bahnen der zweiten Kate-

gorie (nach der Classification des Gesetzes vom 29. Juli 1879) im laufenden Etat bestimmten Mitteln vorläufig entnommen werden. Wie verlautet, wird der Minister die Vorarbeiten auch baldigst in Angriff nehmen lassen.

Vermehrung der Telegraphenleitungen. Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat am 24. März cr. der Deputirtenkammer einen Gesetzentwurf vorgelegt, betreffend die Ausführung neuer Telegraphenleitungen und Beschaffung von Telegraphenapparaten zum veranschlagten Kostenbetrage von 800 000 Lire.

Petition

des Vereins zur Wahrung der gemeinsamen wirthschaftlichen Interessen in Rheinland und Westfalen in Sachen des Gesetzentwurfs, betreffend die Arbeiterunfallversicherung.

In dieser uns im Abdruck vorliegenden, an den Reichstag gerichteten Petition spricht sich der genannte Verein zwar im Princip für die beabsichtigte Unfallversicherung der Arbeiter aus, da er in derselben ein Mittel zur Förderung des socialen Friedens und zur Verbesserung der Lage der arbeitenden Classen erblickt, er wendet sich aber mit sehr erheblichen Bedenken gegen mehrere Bestimmungen des Gesetzentwurfs.

So fordert er zunächst eine Ausdehnung der Gültigkeit des Gesetzes wenigstens auf diejenigen landwirthschaftlichen Arbeiter, welche dauernd oder bei Maschinen beschäftigt sind. Auch wünscht er, dass, ausser den, durch elementare Kräfte betriebenen Maschinen, alle Maschinen mit Triebwerken überhaupt unter das Gesetz gestellt werden.

Der Verein glaubt ferner die Forderung stellen zu sollen, dass den Betheiligten, also den Unternehmern wie den Arbeitern, eine geeignete Mitwirkung bei der Verwaltung der Versicherungsanstalt, namentlich aber bei der Abgrenzung der Gefahrenclassen, der Feststellung der Prämien und der Entschädigungen gewährt werde.

Er hält es für nothwendig, dass der Reservefonds limitirt werde, damit nicht zu grosse Capitalien gewissermassen in todter Hand angesammelt und dadurch dem Verkehr, namentlich der Industrie entzogen werden.

Von der Ueberzeugung ausgehend, dass die ungenügenden Grundlagen für diesen Zweig der Versicherung die äusserste Vorsicht nothwendig machen, und dass eine Ausdehnung der Leistungen der Casse viel leichter, als eine Beschränkung derselben sein würde, wenn sich die Belastung der Betheiligten als zu schwer erweisen sollte, verlangt der Verein, ohne die in dem Gesetzentwurf angenommene Grenze für die Zwangsversicherung ändern zu wollen, dass nur Einkommen bis zu 1 200 *M.* der Prämienzahlung sowohl wie der Berechnung der Rente zu Grunde gelegt werden sollen. Bezüglich der Prämienzahlung glaubt der Verein von der Bildung gewisser Kategorien der Arbeiter nach Massgabe ihres Jahreseinkommens vollständig absehen zu sollen, wie er es ferner für durchaus ungeeignet erachtet, dass gewisse Classen von Arbeitern frei von jeder Prämienzahlung sein sollen. Er schlägt daher vor, „dass die Prämie zur Hälfte vom Betriebsunternehmer, zu einem Viertel vom Versicherten und zu einem Viertel vom Reiche bezahlt werden soll.“

Während nach dem Gesetzentwurf ein Anspruch seitens eines Arbeiters nicht erhoben werden kann, lediglich wenn sich der Verletzte die Verletzung vorsätzlich zugefügt hat, hält der Verein es für nothwendig, dass auch bei vorliegendem groben Verschulden die Berechtigung, einen Anspruch zu erheben, fortfallen soll. Auch wird in dieser Beziehung der Unternehmer dem Arbeiter gleichgestellt, indem der Verein verlangt, dass wenn der Unternehmer der Reichsversicherungscasse auf Grund eines rechtskräftigen Urtheils oder eines Vergleichs Ersatz leisten muss, die versicherten Personen oder die Hinterbliebenen derselben gegen den Betriebsunternehmer einen besonderen Anspruch auf Ersatz in Folge des Unfalls zu erheben berechtigt sein sollen.

Die mit Freuden begrüsste Licenz, nach welcher in dem Gesetzentwurfe die Bildung von Genossenschaften zur eigenen Verwaltung unter gewissen Modalitäten gestattet werden soll, wird in der Petition auch für solche Unternehmer, oder einzelne Unternehmungen in Anspruch genommen, die nach Massgabe der Zahl der von ihnen beschäftigten Personen einen Anspruch darauf erheben können, in der gleichen Weise wie die Genossenschaften behandelt zu werden.

Die hier nur in der Hauptsache skizzirten Forderungen des Vereins sind mit sehr eingehenden Motiven versehen. Namentlich ist in sehr ausführlicher Weise dargelegt, dass in dem vom Reiche zu zahlenden Beitrag nur ein Act ausgleichender Gerechtigkeit zu erblicken ist. Auch die weiteren Anträge zu § 13, welche sich auf die Vertheilung der Prämie und die Prämienzahlung der Arbeiter beziehen, sind in äusserst treffender Weise begründet. Schlagend ist namentlich nachgewiesen, dass die willkürlich gezogene Grenze zwischen einem Arbeiter, der bis 750 *M.* verdient, und einem solchen, der mehr als diese Summe einnimmt, zu den äussersten Inconvenienzen führen müsste. Die Befreiung von der Prämienzahlung für die erstbezeichnete Kategorie würde in der Hauptsache den jungen, unverheiratheten Arbeitern zu gute kommen. Es würde ferner beispielsweise ein Arbeiter, der sich mit 750 *M.* auf dem Lande in gesunder Luft mit seiner kleinen Familie verhältnissmässig gut nährt, von der Prämienzahlung befreit sein, während ein Arbeiter in der Stadt, der sich mit 800 *M.* bei einer zahlreichen Familie nur äusserst kümmerlich durchschlagen kann, zu der Prämienzahlung verpflichet wäre. Solche und ähnliche Missverhältnisse werden vielfach nachgewiesen, und es ist wohl zu hoffen, dass diese Punkte von den Herren Reichstagsabgeordneten einer Beachtung gewürdigt werden dürften.

Die Petition des Vereins hebt überhaupt nicht unwesentliche Punkte hervor, die bisher in der Discussion entweder gar nicht, oder nur sehr schwach gestreift sind, und wir glauben, dass die Durchsicht der Petition dazu beitragen dürfte, das Verständniss der vorliegenden, so überaus schwierigen Frage zu erweitern.

Protestact bei unzureichender Zahlung Oesterreichischer Zinscoupons. Rechtzeitigkeit des Protestes.

v. O. **Der Protestact, durch den bei der nach dem Deutschen Reichsmünzgesetz vom 9. Juli 1873 (Art. 14) unvollständigen Einlösung Oesterreichischer Zinscoupons an der Deutschen Zahlstelle dem Couponinhaber das Recht der Nachforderung des zu wenig Gezahlten vorbehalten wird, darf den ganzen Vorgang an der Couponcasse als ein Ganzes auffassen und den Abschluss dieses Vorganges erst in die Empfangnahme und Nachzählung des Geldes durch den Notar verlegen. — Der erst nach Uebergabe des Geldes seitens des Cassirers an den Notar von Letzterem für seinen Auftraggeber ausgesprochene Vorbehalt ist daher ein vollkommen rechtzeitiger.** Klägerin fordert für 8 196 Stück am 1. Januar 1880 fällig gewesener Coupons der Beklagten, auf welche Kläger bisher nur Zahlung nach Massgabe des damaligen Courses des Oesterreichischen Guldens zu 172½ *₰* für 2 *M.* gewährt worden, die Differenz mit 16 904,25 *M.* Nach dem von der Klägerin vorgelegten notariellen Protest hatte der Notar W. im Auftrage der Klägerin an der Couponcasse der von der Beklagten mit der Auszahlung ihres Coupons beauftragten „Bank für Handel und Industrie“ in Berlin unter Ueberreichung eines Nummernverzeichnisses der von der Klägerin schon eingesandten 8 196 Stück Coupons zunächst Zahlung dieser Coupons mit 122 940 *M.* gegen eine über diesen Betrag ausgestellte Quittung der Klägerin verlangt. Die Zahlung dieses Betrages war vom Cassirer der Bank, B., mit der Erklärung verweigert worden, „die Bank sei nur beauftragt, die fraglichen Coupons mit 1 *M.* 72½ *₰* für jeden Gulden einzulösen.“ Dieselbe Antwort war erfolgt, als der Notar eine Quittung der Klägerin über 61 417 fl. effectiv mit der Aufforderung präsentirt hatte, diesen Betrag vorbehaltlich der Coursdifferenz für die Coupons zu zahlen. Der Notar legte sodann, wie es im Proteste wörtlich heisst, „dem Herrn B. die Quittung über 106 035,75 *M.* vor“. Cassirer B. zahlte diesen Betrag, wobei ihm jedoch der Notar eröffnete, dass er von der Handlung S. B. Sohn beauftragt sei, derselben das Recht auf Nachforderung und Einklagung der Differenz der gezahlten und der in der zuerst präsentirten Quittung ausgeworfenen Summe von 122 940 *M.* ausdrücklich vorzubehalten“. — In dem die Klagebeantwortung enthaltenden vorbereitenden Schriftsatz behauptet die Beklagte unter Benennung von Zeugen, „dass dieser Vorbehalt erst erklärt worden sei, nachdem von dem Cassirer B. die fragliche Quittung bereits in Empfang genommen war und er dem Notar den Betrag der Quittung bereits zur Empfangnahme vorgelegt und dieser denselben nachgezählt und als richtig acceptirt hatte“. Das Kammergericht fasst den Vorgang, über welchen der Protest aufgenommen ist, so auf: „Die Klägerin habe zwar den angebotenen Betrag entgegengenommen, sich jedoch bei der Empfangnahme ausdrücklich ihren Mehrbetrag vorbehalten. Diese Auffassung, bezl. Auslegung des darüber aufgenommenen Protestes, sowie der darüber von der Beklagten aufgestellten Behauptung verstösst nicht gegen Rechtsgrundsätze, denn der ganze Vorgang an der Couponcasse der Einlösungsstelle kann sehr wohl als ein Ganzes aufgefasst werden, welches erst mit dem Augenblicke, in welchem der Notar das ihm aufgezählte Geld an sich nahm, seinen Abschluss erhält; wenn daher auch der Vorbehalt erst erklärt sein sollte, nachdem der Cassirer die Quittung in Empfang genommen und das Geld dem Notar vorgezählt und dieser dasselbe nachgezählt hatte, so würde doch, da in diesem Zeitpunkte die Zahlung noch nicht vollendet, sondern nur offerirt war und diese Offerte noch zurückgenommen werden konnte, der Vorbehalt als rechtzeitig erklärt und auch, da nach der Vorbehaltserklärung die Zahlungserklärung nicht zurückgenommen würde, als vom Zahlenden angenommen erscheinen.“ — Art. 836 H.-G.B.; Art. 14 R.-Münzges. v. 9. Juli 1873. — (Erk. d. I. Civilsen. d. Reichsger. v. 12. Jan. 1881 in S. d. Galiz. Karl-Ludwig Eisenb. zu Wien, Bekl. und Revisionsklägerin wider d. Handl. S. B. Sohn zu Berlin, Kläg. u. Revisionsbeklagte; Braun u. Blum, Annal. Bd. III. S. 183 f.)

Literatur.

Normalspurige Transversal-Eisenbahnen mit Locomotivbetrieb. Praktische Erörterungen zur Erstellung von Secundärbahnen von

Theodor Lutz, Ingenieur. Mit 5 Bl. Zeichnungen. [Zürich, Verlag der Trüb'schen Buchhandlung (Th. Schröter) 1881.]

Der Verfasser will durch dieses Buch zur Lösung des „Problems der Herstellung billigerer, den örtlichen Verhältnissen angemessener Schienenwege" beitragen. Es werden zu diesem Zwecke zunächst allgemeine Bemerkungen über Anlage von Secundärbahnen, über den dabei zur Anwendung zu bringenden Oberbau, das Fahrmaterial, die Hochbauten etc. gemacht, Bemerkungen, in welchen wir Neues oder Bemerkenswerthes nicht gefunden haben. In dem Abschnitte: „Sicherheit des Betriebes" finden sich sodann einzelne Bemerkungen, welche einen etwas antiquirten Standpunkt bekunden, z. B. die gegenseitige Verständigung der Bahnwärter geschieht durch Hornsignale" — ein Passus, welcher sich besonders in einer Schrift über „Secundärbahnen" eigenthümlich ausnimmt, nachdem selbst für Hauptbahnen diese Art der Signalisirung wohl ziemlich allgemein abgeschafft ist. Sodann ist ein Auszug aus der Preussischen „Sicherheitsordnung für normalspurige Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung" vom 10. Mai 1877 gegeben, während doch bekanntlich diese Sicherheitsordnung längst aufgehoben ist durch die „Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung" vom 12. Juni 1878.

Wie so vielfach im Leben, spielt auch in der Secundärbahnfrage die „Finanzirung" eine Hauptrolle und widmet der Verfasser derselben deshalb eine nähere Besprechung, in welcher zunächst der Beweis zu führen gesucht wird, dass der Staat nicht geeignet sei, die Finanzirung der Bahnen zu übernehmen. Zum Zwecke dieses Beweises werden kurze Abrisse aus der Geschichte verschiedener Oesterreichischer Eisenbahnen gegeben und wird dann aus dem Umstande, dass alle diese Bahnen, welche früher theilweise in Staatsbesitz waren, später in Privatbesitz übergegangen sind, geschlossen, dass diese Bahnen „vom Staate nicht finanzirt werden konnten". Die Gründe, aus denen der Oesterreichische Staat seiner Zeit sich veranlasst sah, sich seines Eisenbahnbesitzes zu entledigen, sind nicht angegeben.

Der Verfasser giebt schliesslich sein Project für die Finanzirung von Secundärbahnen wie folgt an:

1. Betheiligung an dem projectirten Unternehmen durch die betreffende Landesgegend und eventuell durch den Staat, und zwar:

a) Concessionserwerbung durch die Gemeinden, resp. durch ein Initiativ-Comité „mit einem tüchtigen Eisenbahntechniker";
b) freiwillige Abtretung von Grund und Boden und Leistung von circa einem Drittheil des Anlagecapitals oder von 6 pCt. Betriebsgarantie.

2. Beschaffung des übrigen erforderlichen Capitals durch eine Gesellschaft.

Wir halten diese Art der Finanzirung für gewisse Fälle auch für zweckmässig; nach den bisher gemachten Erfahrungen dürfte aber eine allgemeine Schablone für die Finanzirung von Secundär- oder „Transversal"-Bahnen kaum anwendbar sein, es muss vielmehr jede Linie nach ihren besonderen Verhältnissen auch besonders behandelt werden, ebensowohl in finanzieller, wie in technischer Beziehung.

Die gewissenhafte Erfüllung unserer Recensentenpflicht erheischt es, offen auszusprechen, dass dies uns zur Besprechung vorgelegte Buch als ein lesens- und schätzenswerther Beitrag zu der schon so stark angeschwollenen Literatur über Secundärbahnwesen nicht bezeichnet werden kann. Lediglich zur Begründung dieses Urtheils haben wir das Vorstehende aus dem Inhalte des Buches angeführt.

Ein bemerkenswerther Eisenbahnunfall.

Der Packetträger N. hatte auf dem Bahnhofe in H. bei dem Ueberladegeschäft Dienst geleistet und von der Bahnpost des am Mittelperron haltenden Zuges gewöhnliche Packete übernommen. Es lag ihm demnächst ob, diese Ladung in einem Perronkarren unter der Mithülfe eines zweiten Packetträgers eine ziemliche Strecke, und dabei über verschiedene Schienengeleise hinweg, nach der Postladerampe überzuführen. N. verzichtete auf die Assistenz seines Collegen, zog den ziemlich schwer beladenen Karren allein den Perron entlang und schickte sich dann an, den Niveauübergang zu passiren, obwohl er den Güterzug, der auf dem vorliegenden Schienenstrange einfahren musste, bereits in einiger Entfernung heranrollen sah. Im guten Glauben indess, dass er noch vor dem Zuge das Geleis passiren könnte, wollte N. nicht gern warten und erreichte in der That mit seinem Vehikel ungefährdet die sichere Seite des Ueberganges, wo dieser sodann in mässiger Steigung nach dem Hauptperron führte. N. hatte indess die Steigung kaum zur Hälfte genommen, als er bemerken musste, dass seine Kraft der Last des Karrens nicht mehr gewachsen war. Trotz aller Anstrengung nahm das Fahrzeug eine rückläufige Bewegung an, gerade auf das passirte Schienengeleis zu, auf welchem jetzt in der Entfernung von nur zehn Schritt die gewaltige Maschine des Güterzuges sichtbar wurde. Vergebens spannte der entsetzte Packetträger noch einmal jede Muskel an, um den Karren zu halten. Aber unwiderstehlich zog dieser seinen Leiter mit sich fort, und wollte N. nicht selbst mit unter die Räder der Locomotive gerathen, so musste er den Karren seinem Schicksal überlassen, und sich begnügen, den Locomotivführer durch Schreien und Gestikulationen auf die Gefahr aufmerksam zu machen. Ehe aber noch Signal und Bremse ihre Schuldigkeit thun konnten, hatte die Maschine den Karren erfasst und schleifte ihn vierzig Schritte mit fort, während die Packete umhergeschleudert wurden und Deichsel und Felgen gleich Schwefelhölzchen zusammenknickten. Glücklicherweise erwies sich später der Schaden an der Ladung geringer, als im Anfang zu befürchten war, er betrug etwa 60 ℳ. Die Instandsetzung des schwer lädirten Karrens kostete gegen 90 ℳ. Der Zug scheint keine Beschädigung erlitten zu haben.

(Deutsche Verkehrszeitung.)

Miscellen.

H. S. Die Stadt Chicago fährt fort, mit derselben wunderbaren Rapidität zu wachsen, die ihr bereits vor vielen Jahren den stolzen Titel „lightning City of the West" (Blitzstadt des Westens) einbrachte. Eine Ende letzten Jahres zusammengestellte Statistik zeigt, dass das Geschäft in allen seinen Zweigen in dem grossen Stapelplatz von Nahrungsmitteln der Mittelstaaten nie so günstig gewesen ist. Das eingegangene Korn betrug im Jahre 1880 161 Mill. Bushels, (1 Bushel = ca. 36½ l), gegen 138 Mill. 1879, Im Jahre 1870 wurden 60 Mill. schon für sehr viel gehalten. 5 375 000 Schweine wurden vergangenes Jahr in Chicago geschlachtet — gegen 5 089 000 in 1879. — Der Schweinehandel in Chicago begann 1853, in welchem Jahre nur 22 000 geschlachtet wurden, während die Packhäuser zur Zeit an einem einzigen Tage 100 000 expediren können. Ausser den ca. 5 000 000 Schweinen, welche ihren Tod in Chicago fanden, passirten 1 380 000 die Stadt, um nach auswärtigen Schlachthäusern geschafft zu werden.

Die Telegraphie in den Vereinigten Staaten ist bekanntlich in Privathänden. Jüngsthin haben sich nun diese Gesellschaften amalgamirt; dadurch ist ein Capital von 80 Mill. Dollars und die Direction der ganzen Sache nunmehr in einer Hand und die Furcht liegt nahe, dass dies so hergestellte Monopol schwer auf der Bevölkerung lasten wird.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

(Nach Schluss der Redaction eingegangen.)

Thüringische Eisenbahn. Wir bringen hierdurch zur öffentlichen Kenntniss, dass die Dividende für das Betriebsjahr 1880

a) für das Actiencapital unserer Stammbahn auf 9½ pCt. oder 28 ℳ 50 ₰ pro Actie,
b) für die Stammactien Lit. B Serie A (Gotha-Leinefelde) auf 4 pCt. oder 12 ℳ pro Actie und
c) für die Stammactien Lit. C (Gera-Eichicht) auf 4½ pCt. oder 13 ℳ 50 ₰ pro Actie

festgestellt worden ist.

Die Auszahlung erfolgt gegen Rückgabe des Dividendenscheins No. 33 der Stammactien ad a, No. 14 der Stammactien ad b und No. 9 der Stammactien ad c vom 1. Mai cr. ab und zwar:

I. für sämmtliche drei Kategorien:
1. in Erfurt: bei unserer Hauptcasse in den gewöhnlichen Geschäftsstunden von 9 bis 12 Uhr Vormittags,
2. durch unsere sämmtlichen Billetexpeditionen (bei grösseren Beträgen nach vorher geschehener Anmeldung); ausserdem

II. für die Actien der Stammbahn:
3. in Dessau: durch Herrn J. H. Cohn und für dessen Rechnung:
4. in Berlin: durch die Herren Breest & Gelpcke,
5. in Frankfurt a. M.: durch die Herren M. A. von Rothschild & Söhne;
6. in Leipzig: durch die Leipziger Bank;

III. für die Stammactien Lit. B (Gotha-Leinefelde):
7. in Berlin: durch die Direction der Discontogesellschaft,
8. in Leipzig: durch die Leipziger Bank,
9. in Frankfurt a. M.: durch die Herren M. A. von Rothschild & Söhne;
10. in Cöln a. Rh.: durch die Herren Sal. Oppenheim jun. & Comp.;

IV. für die Stammactien Lit. C. (Gera-Eichicht):
11. in Darmstadt: durch die Bank für Handel und Industrie,
12. in Frankfurt a. M.: durch die Filiale derselben,
13. in Leipzig: durch die Herren Frege & Co. und

14. in Berlin: durch die Bank für Handel und Industrie und durch die Herren Cohn, Bürgers & Co.

Bei den Stellen ad 2—14 erfolgt die Einlösung nur in der Zeit vom 1. bis 31. Mai cr.

Vom 1. Juni cr. ab findet die Einlösung nur noch durch unsere Hauptcasse hier statt. Erfurt, den 19. April 1881. Die Direction. (1065)

1. Tarif-Bekanntmachungen.

I. Localtarife.

Crefelder Eisenbahn. Mit dem 15. Mai d. Js. wird die Haltestelle Grefrath für den Personen- und Güterverkehr eröffnet.

Für die Berechnung der Frachten etc. treten mit genanntem Tage zu den betreffenden Tarifen folgende Nachträge in Kraft:

1. Nachtrag III zum Tarif für die Beförderung von Personen im Localverkehr;
2. Nachtrag II zum Localtarif für die Beförderung von Reisegepäck;
3. Nachtrag IX zum Localgütertarif;
4. Nachtrag I zum Tarif für die Beförderung von Leichen, Equipagen und anderen Fahrzeugen sowie von lebenden Thieren.

Nachtrag IX zum Localgütertarif enthält neben den Tariftabellen für Grefrath erniedrigte Sätze für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenasche, Kokes, Kokesasche und Briquets zwischen den Stationen Crefeld Südbahnhof und Crefeld Nordbahnhof.

Exemplare der genannten Nachträge können durch unsere Stationen bezogen werden. Crefeld, im April 1881. Die Direction. (1053)

Posen-Creuzburger Eisenbahn. Im diesseitigen Bahnbereiche werden bis auf Weiteres alle diejenigen Frachtbriefe, welche den Controlstempel einer Eisenbahnverwaltung tragen, deren Sitz innerhalb des Deutschen Reiches belegen ist, als gültig angenommen. Posen, den 13. April 1881. Die Direction. (1040 H & V)

In unserem **Local-** und im Verkehre der Staatsbahnen unter sich wird unter Beachtung der tarifmässigen Normalstückzahl der Frachtberechnung für eine halbe Ladung Vieh die Hälfte des Flächenraums des verwendeten Wagens, jedoch nicht mehr als 7 qm zu Grunde gelegt.

Bei Aufgabe einer grösseren Anzahl lebender Thiere, als nach den Normalstückzahlen für halbe Ladungen zulässig, ist die Fracht stets für eine volle Wagenladung nach Massgabe des Flächenraums des verwendeten Wagens zu bezahlen. Frankfurt a/M., den 16. April 1881. Königliche Eisenbahn-Direction. (1047)

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. K. K. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Mit 1. Mai d. J. tritt auf den Linien der Oesterreichischen Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn der **Nachtrag VI zum Localgütertarife,** giltig vom 1. September 1878, in Wirksamkeit.

Dieser Nachtrag enthält:

1. Aenderung und Ergänzung der Tarif-Bestimmungen.
2. Aenderungen und Ergänzungen der Waaren-Classification.
3. Einführung einer Zählgebühr für Holzsendungen.

Exemplare dieses Tarif-Nachtrages sind am Nordwestbahnhofe und bei den Stations-Vorständen zu beziehen. Wien, am 15. April 1881. Die Centralverwaltung. (1046)

K. K. priv. Vorarlberger Bahn. Mit 1. Mai 1881 tritt ein Nachtrag VII zu dem **Localgütertarife** vom 1. October 1876 in Kraft.

Derselbe enthält:

1. Abänderung und Ergänzung der Tarifbestimmungen.
2. Aenderungen und Ergänzungen der Waaren-Classification.
3. Einführung einer Zählgebühr für Holzsendungen.

Dem P. T. Publikum liegt dieser Nachtrag in allen unseren Stationen zum Kaufe auf. Feldkirch, im April 1881. Die Betriebsdirection. (1045)

K. K. priv. Südbahngesellschaft. **Ueberfuhrsgebühren in Triest** für die Beförderung von Frachtgütern vom Bahnhofe nach den Hafenladestellen, den Lagerhäusern und Hangars, sowie vice versa, ferner Krahngebühren für die Dampfkrahne im neuen Hafen von Triest.

1. Die bisher für die Ueberführung von Frachtgütern in den neuen Hafen von Triest bestandene Tractionsgebühr von 2 Kreuzer ö. W. per 100 Kilogramm wird aufgehoben.

2. Von jeder Ueberfuhrsgebühr sind jene Frachtgüter-Transporte befreit, welche an die Lagerhäuser beziehungsweise Hangars adressirt sind, oder vor Beginn der Entladung der betreffenden Wagen und vor der Avisirung seitens der Station an die Partei sofort nach ihrem Einlangen als in die Lagerhäuser beziehungsweise Hangars bestimmt, bezeichnet werden, sowie jene Transporte, welche aus den Lagerhäusern beziehungsweise Hangars nach dem Bahnhofe überführt werden, rücksichtlich der von der Südbahn nach und von den zur Uebergabe und Uebernahme mit der Lagerhausverwaltung bestimmten Punkten effectuirten Ueberführung.

3. Für die Ueberführung von Frachtgütern aller Art zwischen dem Bahnhofe in Triest einerseits und den Hafenladestellen, den Lagerhäusern und den Hangars anderseits, wird, insoferne sie nicht den Bedingungen des Punktes 2 entsprechen, eine Gebühr von 1 Kreuzer ö. W. Noten per 100 Kilogr. eingehoben.

4. An Stelle der im Tarife der k. k. priv. Südbahngesellschaft (II. Heft, B. Besondere Bestimmungen, Punkt 9) festgesetzten Krahngebühr wird für die Benützung und Bedienung eines Dampfkrahnes im neuen Hafen von Triest eine Gebühr von ö. W. fl. 8 Noten für den ganzen Tag und von ö. W. fl. 5 Noten für den halben Tag vorher berechnet.

Bestellungen auf Dampfkrahne im neuen Hafen von Triest haben in der Regel einen halben Tag vorher zu erfolgen. Wien, am 1. April 1881. Die Generaldirection. (1044)

II. Tarife für directe Verkehre mit besonderen Namen.

Am 1. März d. J. trat der **Nachtrag IV zum Böhmisch-Norddeutschen Kohlentarif** vom 1. September 1878 in Kraft.

Inhalt: 1. Neue bezw. abgeänderte Frachtsätze; 2. Aufhebung von Frachtsätzen; 3. Aenderung der Instradirung; 4. Aenderung der Zechenbahnfrachten. Prag, am 18. April 1881. Generaldirection der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn. (1056)

Am 10. Mai d. J. tritt der **Nachtrag II zum Tarife für den Kohlenverkehr Böhmen-Werrabahn** vom 1. März 1880 in Kraft. Inhalt: 1. Frachtsätze ab Nürschan; 2. Ergänzungen und Berichtigungen. Prag, am 18. April 1881. Generaldirection der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn. (1057)

Vom 25. d. Mts. ab treten im **Deutsch-Polnischen Eisenbahnverbande** im Verkehr von Rudniki, Station der Warschau-Wiener und Warschau - Bromberger Eisenbahn nach der diesseitigen Station Neustadt i. Westpr. via Alexandrowo-Danzig directe Ausnahmefrachtsätze für Kalk in Wagenladungen von je 10 000 kg in Kraft. Die Frachtsätze betragen pro 100 kg 34,14 Kopeken und 0,65 ℳ. Bromberg, den 14. April 1881. Königliche Eisenbahndirection als geschäftsführende Verwaltung. (1055 J)

Mit dem 1. Juni cr. tritt im Tarifheft No. 1 des **Deutsch-Polnischen Eisenbahnverbandes** eine Erhöhung der Polnischen Schnittsätze im Ausnahmetarif für Getreide ein. Ferner erhöhen sich auch von demselben Zeitpunkte ab die Deutschen Schnittsätze in verschiedenen Relationen.

Die neuen Tarifsätze sind bei der unterzeichneten Direction zu erfahren.

Auch tritt mit demselben Tage der Ausnahmetarif für Kalk von Rokicin, Station der Warschau-Wiener und Warschau-Bromberger Eisenbahn nach diesseitigen Stationen ausser Kraft. Bromberg, den 16. April 1881. Königliche Eisenbahndirection, als geschäftsführende Verwaltung. (1054 J)

Deutsch-Ungarischer Eisenbahnverband. Zu dem laut Bekanntmachung vom 28. März cr. herausgegebenen Tarifnachtrag VII, giltig vom 1. April cr. ab, ist eine Ergänzung erschienen. Exemplare sind bei den bekannten Dienststellen der Verbandsverwaltungen zu haben. Berlin, den 20. April 1881. Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahn als geschäftsführende Verwaltung des Verbandes. (1051)

Berichtigung. In der in No. 26 enth. Anz. Berlin-Görlitzer Bahn **Märk.-Sächs. Güter-Verkehr** muss es statt Reichenberg — Reichenbach i.V. heissen. (1061 RM)

Am 1. Juni d. J. treten im **Niederländisch-Westfälisch-Oldenburgischen Eisenbahn-Verband** für den Güterverkehr zwischen den Stationen Dordrecht, Moerdyk und Rotterdam der Niederländischen Staatsbahn, Amersfoort und Utrecht der Niederländischen Centralbahn, Alphen, Amsterdam, Ede, Gonda, 's Gravenhage, Leiden, Rotterdam, Utrecht und Woerden der Niederländischen Rheinbahn, sowie sämmtlichen Stationen der Holländischen Eisenbahn einerseits und Stationen der ehemaligen Westfälischen Eisenbahn andererseits anderweitige, zum Theil erhöhte Frachtsätze in Kraft. Auch kommen mit dem genannten Tage die für den Verkehr mit den Stationen Dordrecht, Middelburg, Rotterdam und Vlissingen der Niederländischen Staatsbahn einerseits und Stationen der ehemaligen Westfälischen Eisenbahn andererseits bestehenden Transitsätze zur Aufhebung.

Nähere Auskunft ertheilt vorläufig unser Tarifbüreau und später die Verbandsstationen. Oldenburg, 19. April 1881. Grossherzogliche Eisenbahndirection als geschäftsführende Verwaltung. (1043 BW)

Hessische Ludwigsbahn. Wir bringen hiermit zur Kenntniss, dass ab 1. April cr. eine Erhöhung der Transportsteuer in Ungarn eingetreten ist und sämmtliche Frachtsätze des **Süddeutschen Verbandes** im Verkehr mit Ungarn eine Erhöhung erleiden. Es tritt von diesem Termine ab ein gemeinschaftlicher Nachtrag zu Theil II und III des Süddeutschen Verbandstarifs in Kraft, welcher sämmtliche Erhöhungen enthält, die dem Haupttarife zugeschlagen werden. Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Stationen, sowie unser Tarifbüreau, von welchem auch Exemplare zum Preise von 30 Pf. bezogen werden können. Mainz, 16. April 1881. In Vollmacht des Verwaltungsrathes: Die Specialdirection. (1042)

III. Tarife für andere directe Verkehre.

Oberschlesische Eisenbahn. Im Anschluss an unsere Bekanntmachung vom 17. Februar d. J. IIb. 6697 bringen wir hierdurch zur Kenntniss, dass in Folge Erhöhung der Transportsteuer in Ungarn vom 1. April cr. ab die **directen Frachtsätze für Oberschlesische Steinkohlen** von sämmtlichen Grubenstationen uach den nachbenannten Stationen der Oesterreichischen Südbahn sich wie folgt erhöhen: nach Oedenburg, Zinkendorf und Agram um 0,1, Schützen, Bück und Steinamanger um 0,2 und nach St. Ivan um 0,3 Kreuzer pro 100 kg. Breslau, den 15. April 1881. Königliche Direction. (1048)

Am 1. Mai l. J. gelangt zu dem vom 1. April 1879 giltigen Tarifhefte IV für den **Oesterreichisch-Böhmisch-Bayerisch-Vorarlberger Güterverkehr** der Nachtrag II zur Einführung, welcher enthält:
1. Neue Frachtsätze für den allgemeinen Verkehr.
2. Neue Frachtsätze zu Ausnahmetarif No. 3 (für Wolle).
3. Den neu aufgestellten Ausnahmetarif No. 5 (für Säuren).
4. Den neu aufgestellten Ausnahmetarif No. 8 (für Hörner und Hornabfälle).
5. Den neu aufgestellten Ausnahmetarif No. 16 (für Leder, Felle und Häute).

Käuflich kann derselbe von der Regieverwaltung der unterfertigten Stelle um den Preis von 0,20 ℳ pro Exemplar bezogen werden. München, 13. April 1881. Generaldirection der K. B. Verkehrsanstalten, Betriebs-Abtheilung. (gez.) von Hocheder. (gez.) von Schamberger. (1022)

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. K. K. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Am 1. Mai 1881 tritt der Nachtrag III zum **directen Tarife für Oberschlesische Steinkohlen** via Mittelwalde vom 1. August 1877 in Wirksamkeit.

Dieser Nachtrag enthält:
1. Directe Frachtsätze mit den Stationen Bucic-Wrdy und Zleb der Oesterreichischen Local-Eisenbahn-Gesellschaft.
2. Anwendbarkeit des Nachtrages II auf die neu aufgenommenen Stationen Bucic-Wrdy und Zleb.
3. Verlängerung der Giltigkeitsdauer des Nachtrages II bis 30. Juni 1882.
4. Berichtigungen des Haupttarifes und der Nachträge I und II.

Exemplare des Nachtrages III können sowohl bei der unterzeichneten Central-Verwaltung als in den betheiligten gesellschaftlichen Stationen eingesehen und bezogen werden. Wien, am 14. April 1881. Die Central-Verwaltung. (1025)

Grand Central Belge. Bruxelles, le 14. Avril 1881. L'Administration du Grand Central Belge vient de supprimer les prix directs en vigueur en service commun Grand Central Belge-Chimay pour le transports des marchandises, finances, équipages et animaux entre Hastière, Agimont, Doische, Romerée, Matagne-la-Petite et Matagne-la-Grande, d'une part, et Couvin, Frasnes, Cerfontaine, Nismes, Olloy, Vierves, Treignes, Vireux Viroin et Vireux (Est), d'autre part. Le Directeur du Service Commercial. (998)

IV. Specialtarife für bestimmte Transport-Artikel.

Zu dem **Ausnahme-Tarif** für den Transport **Niederschlesischer Steinkohlen** und **Coacs** nach Stationen der Oesterr. Nordwestbahn etc. vom 1. September 1880 erscheint am 15. d. Mts. ein Nachtrag I, welcher neue directe Frachtsätze für die Stationen Bucic-Wrdy und Zleb der Oesterr Local-Eisenbahn-Gesellschaft enthält. Berlin, den 14. April 1881. Königliche Eisenbahn-Direction. (1041)

Für die **Beförderung von Giesserei-Roheisen in Sendungen von 10 000 kg** pro Frachtbrief und Wagen oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht treten für den Verkehr von Beuthen, Gleiwitz, Kattowitz, Königshütte, Morgenroth, Tarnowitz und Zabrze nach Glogau, Sprottau und Waltersdorf, Stationen derOberschlesischen Bahn, sowie nach einigen Niederschlesischen Stationen des Königlichen Eisenbahn-Directionsbezirks zu Berlin, ferner nach Glogau und Neusalz der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Bahn und nach Muskau der Berlin-Görlitzer Bahn **Ausnahmetarifsätze**, unter Vorbehalt des jederzeitigen Widerrufs, in Kraft.

Die Sätze von Beuthen, Kattowitz, Königshütte und Tarnowitz der Oberschlesischen Bahn sind auf die entsprechenden Concurrenzstationen der Rechte-Oder-Ufer Eisenbahn Beuthen, Laurahütte, Chorzow für Königshütte und Tarnowitz übertragen worden.

Nähere Auskunft wird von den einzelnen Tarifbüreaus ertheilt. Breslau, den 14. April 1881. Die geschäftsführende Verwaltung. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn, im Namen der übrigen Verwaltungen. (1049)

K. K. priv. Oesterreichische Staatseisenbahngesellschaft. Mit 1. Mai l. J. werden folgende Tarifnachträge in Wirksamkeit treten: 1. Nachtrag IV zu den allgemeinen Tarifen für Eil- und gewöhnliche Güter Heft I, enthaltend Abänderung und Ergänzung der Tarifbestimmungen und Waarenclassification, Einführung einer Zählgebühr für Holzsendungen und Ausnahmetarif für Borstenviehtransporte in Wagenladungen auf der Südöstlichen Linie und der Strecke Bruck a/L.-N. Szöny. 2. Nachtrag III zum Tarife für den directen Güterverkehr zwischen Oesterreichischen Grenzstationen, enthaltend die Einbeziehung neuer Oesterreichischer Grenzstationen. 3. Nachtrag V zum Ostdeutsch-Ungarischen Verbandtarife Theil II (B. Getreidetarif), enthaltend die Aufnahme neuer Stationen, Specialtarif für den Transport von Kleie und Druckfehlerberichtigungen. 4. Nachtrag I zu den Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischen Verbandtarifen, Theil I, II, III und IV vom 1. November 1880. Diese letzteren mit 15. Mai in Kraft tretenden Nachträge enthalten Aenderungen und Ergänzungen der Tarifbestimmungen und der Waarenclassification, Aufnahme neuer Stationen in den Verband, Ausnahmetarife für Borstenvieh, Aufnahme der Station Tyrnau in den Zuckertarif, Specialtarif für Glaswaaren von Homoród nach Rumänischen Stationen, Ausnahmetarif für die Beförderung von Locomotiven, Dresch- und Sägemaschinen, Cement in Fässern. Exemplare erliegen bei den betheiligten Bahnverwaltungen und können namentlich auch bei der Verkehrsdirection der Oesterreichischen Staatseisenbahngesellschaft in Wien, Pestalozzigasse 8 bezogen werden.

2. Eröffnungen etc.

Alföld-Fiumaner Eisenbahn. Zwischen Csaba-Gyula wird der Personen- und Eilgutverkehr seit 8. d. Mts. auch bei den Nachtzügen vermittelt und ist somit der Gesammtverkehr mit Obigem unbeschränkt eröffnet. Die Betriebsdirection. (972)

3. General-Versammlungen.

K. K. priv. Vorarlberger Bahn. Zweite Einberufung der X. ordentlichen General-versammlung. Nachdem für die auf den 30. April d. J. ausgeschriebene General-versammlung die zur Beschlussfähigkeit derselben erforderliche Anzahl von Actien innerhalb des statutenmässigen Termines nicht deponirt worden ist, wird dieselbe in Gemässheit des § 38 der Gesellschaftsstatuten zur Verhandlung und Beschlussfassung über die in der ersten Einberufung vom 28. März d J. auf die Tagesordnung gesetzten Gegenstände neuerlich auf den 13. Mai d. J., Vormittags 10 Uhr, einberufen und findet an diesem Tage im Bureau der Gesellschaft, Stadt, Nibelungengasse No. 3, statt.

Tagesordnung.
1. Vortrag des Geschäftsberichtes.
2. Bericht des Revisionsausschusses.
3. Ergänzung des Verwaltungsrathes.
4. Neuwahl des Revisionsausschusses.
5. Festsetzung des Werthes der Anwesenheitsmarken für die Theilnahme der Mitglieder des Verwaltungsrathes an den Sitzungen im Jahre 1881.

Behufs Ausübung des Stimmrechtes (je zehn Actien geben eine Stimme) sind die Actien sammt den noch nicht fälligen Coupons längstens bis zum 5. Mai 1881 zu hinterlegen:
in Wien bei der K. K. priv. Oesterr. Creditanstalt für Handel und Gewerbe,
in Berlin bei der Bank für Handel und Industrie,
in Frankfurt a. M. bei Herren M. A. von Rothschild und Söhne und bei der Filiale der Bank für Handel u. Industrie,
in München bei Herren Merck, Finck und Comp.,
in Stuttgart bei Herren Pflaum und Comp.

u. zwar in Wien mittelst zweifach, an den auswärtigen Plätzen mittelst dreifach auszufertigender Consignation, für welche die Blankette bei den Erlagstellen unentgeltlich verabfolgt werden. Wien, am 21. April 1881. Der Verwaltungsrath. (Nachdruck wird nicht honorirt.) (1060)

4. Ausloosungen.

Thüringische Eisenbahn. Bei der am 7. d. M. stattgehabten Ziehung der planmässig im Jahre 1881 zu amortisirenden Prioritätsobligationen unserer Gesellschaft sind die nachstehend verzeichneten Nummern ausgeloost worden.

Wir fordern die Inhaber der gezogenen Obligationen auf, den Nominalbetrag der Letzteren

vom 1. Juli cr. ab

1. in Erfurt: bei unserer Hauptcasse; ausserdem

bezüglich der Serien I, III und IV

2. in Dessau: bei Herrn J. H. Cohn, und für dessen Rechnung
3. in Berlin: bei den Herren Breest & Gelpcke,
4. in Frankfurt a/M.: bei den Herren M. A. von Rothschild & Söhne,
5. in Leipzig: bei der Leipziger Bank;

bezüglich der Serien II und V ausser bei den unter 1. und 4. genannten Stellen:

6. in Berlin: bei der Direction der Discontogesellschaft,
7. in Leipzig: bei der Allgemeinen Deutschen Creditanstalt,
8. in Weimar: bei der Weimarischen Bank,
9. in Erfurt: bei Herrn Adolph Stürcke,

bezüglich der Serie VI, ausser bei den unter 4., 6., 7. und 9. genannten Stellen:

10. in Berlin: bei der Bank für Handel und Industrie,
11. in Frankfurt a/M.: bei der Filiale der Bank für Handel und Industrie

gegen Rückgabe der Obligationen in den gewöhnlichen Geschäftsstunden zu erheben.

Den Obligationen vom 1. Januar 1848 (I. Emission), vom 31. März 1855 (III. Emission), vom 1. März 1857 (IV. Emission)

und vom 1. September 1874 (VI. Emission) sind die Coupons 2 bis 12 und der Talon, den Obligationen vom 1. November 1851 (II. Serie) der Coupon No. 12 und der Talon und den Obligationen vom 1. Juli 1870 (V. Serie) die Coupons No. 11 und 12 und der Talon beizufügen.

Die Verzinsung der ausgeloosten Obligationen hört mit dem 1. Juli cr. auf.

Die Inhaber der in dem nachstehenden Verzeichnisse als rückständig aus früheren Verloosungen aufgeführten Obligationen fordern wir wiederholt zur Rückgabe der Obligationen und Abhebung der betr. Capitalbeträge auf. Erfurt, den 14. April 1881. Die Direction. (1050)

Verzeichniss

der am 7. April 1881 ausgeloosten, vom 1. Juli 1881 ab zur Einlösung gelangenden Prioritätsobligationen der Thüringischen Eisenbahngesellschaft.

I. Emission.

Von der jetzt 4 procentigen Prioritätsanleihe vom Jahre 1848, für welche die Obligationen unterm 1. Januar 1848 ausgestellt sind.

Serie A. zu 1 000 Thaler. 9 Stück.
No. 12 15 40 154 229 240 284 326 394.

Serie B. zu 500 Thaler. 36 Stück.
No. 54 70 111 157 262 286 329 337 372 403 450 471 602 789 833 965 969 1032 1080 1161 1240 1289 1377 1392 1430 1438 1502 1509 1632 1682 1706 1736 1753 1757 1759 1866.

Serie C. zu 200 Thaler. 134 Stück.
No. 201 268 351 405 419 422 453 479 527 598 683 740 767 868 922 1004 1014 1052 1107 1172 1236 1321 1417 1542 1560 1571 1660 1701 1736 1747 2008 2044 2047 2148 2209 2234 2305 2344 2374 2470 2504 2520 2535 2695 2715 2819 2863 2906 3030 3103 3107 3111 3143 3145 3164 3185 3207 3380 3386 3491 3515 3624 3648 3692 3694 3707 3712 3825 3909 4049 4110 4161 4175 4230 4265 4283 4348 4384 4412 4521 4810 4818 4943 4944 4965 5025 5118 5320 5338 5396 5417 5482 5525 5559 5571 5582 5656 5682 5764 5885 5887 6003 6010 6015 6038 6106 6138 6210 6276 6346 6455 6457 6567 6615 6639 6672 6741 6764 6773 6841 6904 6930 7013 7179 7188 7202 7209 7217 7314 7392 7426 7447 7457 7465

Serie D. zu 100 Thaler. 174 Stück.
No. 23 113 123 178 181 213 220 257 322 333 364 527 640 769 841 899 968 1083 1123 1268 1292 1295 1371 1447 1498 1515 1575 1621 1639 1656 1710 1723 1769 1808 1840 2032 2101 2109 2131 2133 2144 2155 2201 2265 2353 2514 2588 2591 2598 2605 2678 2688 2720 2800 2895 2940 2952 2964 3117 3267 3572 3578 3732 3780 3813 3842 3868 4191 4240 4273 4293 4299 4311 4317 4340 4385 4467 4478 4486 4503 4645 4704 4705 4794 4876 4904 4925 5102 5109 5184 5208 5215 5250 5330 5374 5403 5521 5543 5609 5688 5760 5803 5836 5841 5850 5892 5918 5958 6039 6092 6117 6171 6304 6323 6358 6518 6548 6661 6725 6739 6807 7029 7037 7066 7099 7126 7137 7229 7239 7275 7280 7290 7350 7408 7479 7587 7645 7684 7771 7803 7973 8129 8177 8313 8341 8412 8462 8563 8694 8755 8772 8925 8995 9037 9045 9101 9142 9166 9246 9319 9333 9390 9393 9434 9519 9566 9598 9607 9723 9725 9731 9871 9902 9920.

— Sämmtliche Obligationen sind mit Coupons No. 2 — 12 und Talon zurückzugeben.

Rückständig aus früheren Verloosungen und daher noch einzulösen sind:

1. aus der Verloosung vom 3. April 1871: Serie C. zu 200 Thlr. No. 2597.
2. aus der Verloosung vom 3. April 1872: Serie D. zu 100 Thlr. No. 7986.
3. aus der Verloosung vom 10. April 1875: Serie D. zu 100 Thlr. No. 7712.
4. aus der Verloosung vom 5. April 1876: Serie B. zu 500 Thlr. No. 1961. Serie C. zu 200 Thlr. No. 3110.
5. aus der Verloosung vom 9. April 1877: Serie B. zu 500 Thlr. No. 204. Serie C. zu 200 Thlr. No. 7482. Serie D. zu 100 Thlr. No. 2990 3048 5479.
6. aus der Verloosung vom 11. April 1878: Serie B. zu 500 Thlr. No. 1714. Serie C. zu 200 Thlr. No. 707 1748 6629. Serie D. zu 100 Thlr. No. 9088.
7. aus der Verloosung vom 9. April 1879: Serie C. zu 200 Thlr. No. 2002 2041 2641 4614 7245. Serie D. zu 100 Thlr. No. 3233 5321 7707.
8. aus der Verloosung vom 12. April 1880: Serie B. zu 500 Thlr. No. 1356. Serie C. zu 200 Thlr. No 60 2452 4447 4620 4892 5033 5676 6659 6751. Serie D. zu 100 Thlr. No. 3900 3906 8871.

II. Emission. (Serie II.)

Von der jetzt 4½ procentigen Prioritäts-Anleihe vom Jahre 1852, für welche die Obligationen unterm 1. November 1851 ausgestellt sind.

Abtheilung A. zu 500 Thlr. 8 Stück.
No. 126 140 176 184 201 211 222 337.

Abtheilung B. zu 200 Thlr. 41 Stück.
12 19 42 53 86 99 137 140 194 212 233 310 393 401 414 466 562 642 668 678 769 828 839 1008 1091 1136 1185 1210 1236 1395 1480 1515 1524 1563 1664 1716 1805 1806 1807 1867 1897.

Abtheilung C. zu 100 Thlr. 83 Stück.
No. 27 54 168 185 310 313 371 399 400 447 530 556 621 674 693 739 744 749 774 777 779 799 853 870 903 925 936 961 964 1041 1081 1102 1163 1218 1258 1306 1330 1339 1414 1513 1524 1525 1598 1645 1652 1746 1765 1838 1873 1889 1891 1909 1952 1988 2010 2017 2064 2180 2284 2334 2556 2643 2756 2791 3083 3257 3312 3314 3331 3335 3410 3465 3509 3549 3686 3697 3743 3751 3757 3768 3936 3946 3948.

— Sämmtliche Obligationen sind mit Coupon No. 12 und Talon zurückzugeben. —

Rückständig aus früheren Verloosungen und daher noch einzulösen sind:

1. aus der Verloosung vom 5. April 1876: Abtheilung C. zu 100 Thlr. No. 2378 2910 3282 3400.
2. aus der Verloosung vom 9. April 1877: Abtheilung B. zu 200 Thlr. No. 1108. Abtheilung C. zu 100 Thlr. No. 31 2649.
3. aus der Verloosung vom 11. April 1878: Abtheilung B. zu 200 Thlr. No. 500 1175 1343 1442 1592. Abtheilung C. zu 100 Thlr. No. 951 1626 2983 3001.
4. aus der Verloosung vom 9. April 1879: Abtheilung B. zu 200 Thlr. No. 1178. Abtheilung C. zu 100 Thlr. No. 494 1545 2636 2971 3360 3412.
5. aus der Verloosung vom 12. April 1880: Abtheilung B. zu 200 Thlr. No. 93 152 1156 1321 1340 1625. Abtheilung C. zu 100 Thlr. No. 49 540 1138 1221 1482 1840 2889 3761 3869 3876.

III. Emission. (Serie III.)

Von der jetzt 4 procentigen Prioritäts-Anleihe vom Jahre 1855, für welche die Obligationen unterm 31. März 1855 ausgestellt sind.

Abtheilung A. zu 500 Thaler. 5 Stück.
No. 127 222 297 298 396.

Abtheilung B. zu 200 Thaler. 51 Stück.
No. 44 87 243 326 343 422 436 495 499 507 511 661 673 721 781 822 925 966 1181 1310 1378 1393 1560 1596 1597 1636 1695 1778 2164 2183 2293 2488 2501 2731 2781 2818 2836 3136 3460 3490 3540 3574 3620 3627 3635 3654 3696 3759 3763 3878 3916.

Abtheilung C. zu 100 Thaler. 258 Stück.
No. 22 250 303 377 531 664 670 702 828 1188 1208 1336 1365 1384 1407 1498 1587 1693 1834 1885 1984 2163 2439 2506 2658 2765 2775 2796 2844 2861 2953 2982 3017 3032 3182 3238 3239 3459 3498 3632 3734 3787 3821 3897 3917 4118 4126 4287 4383 4435 4724 4841 4896 4948 4979 5095 5168 5327 5396 5672 5775 5776 5781 5823 5860 5994 5997 6036 6316 6388 6471 6615 6674 6706 6723 6796 6815 7100 7115 7134 7137 7163 7408 7415 7435 7619 7633 7656 7703 7730 7767 7871 8198 8266 8307 8409 8521 8560 8647 8680 8729 8767 8907 8952 8961 9004 9069 9126 9229 9285 9339 9398 9520 9629 9642 9678 9687 9692 9714 9871 9887 9911 9995 10035 10074 10089 10138 10172 10202 10215 10281 10360 10449 10473 10678 10708 10875 10878 10983 10987 11006 11271 11359 11401 11446 11538 11543 11697 11735 11830 12162 12172 12189 12334 12345 12477 12705 12765 12975 13069 13134 13156 13345 13370 13416 13677 13701 13863 13872 13984 14126 14339 14352 14360 14366 14542 14574 14757 14765 14903 14905 14969 15023 15057 15223 15355 15379 15528 15551 15575 15588 15661 15689 15773 15827 15838 15984 15987 15988 16026 16054 16102 16135 16225 16230 16240 16386 16511 16578 16587 16680 16861 16874 16888 16898 16918 16938 16973 17001 17048 17139 17259 17305 17430 17446 17482 17531 17750 17818 17843 17967 17973 17984 18065 18083 18090 18106 18570 18577 18660 18670 18686 18931 18992 19002 19036 19065 19184 19221 19252 19378 19466 19612 19778 19804 19820 19945 20010.

— Sämmtliche Obligationen sind mit Coupons No. 2—12 und Talon zurückzugeben. —

Rückständig aus früheren Verloosungen und daher noch einzulösen sind:

1. aus der Verloosung vom 10. April 1875: Abtheilung C. zu 100 Thlr. No. 3424.
2. aus der Verloosung vom 5. April 1876: Abtheilung B. zu 200 Thlr. No. 2953 3262. Abtheilung C. zu 100 Thlr. No. 14379 15473.
3. aus der Verloosung vom 9. April 1877: Abtheilung C. zu 100 Thlr. No. 3533 5857 13107.
4. aus der Verloosung vom 11. April 1878: Abtheilung B. zu 200 Thlr. No. 1422. Abtheilung C. zu 100 Thlr. No. 12595.
5. aus der Verloosung vom 9. April 1879: Abtheilung B. zu 200 Thlr. No. 215 Abtheilung C. zu 100 Thlr. No. 2260 3824 5494 5887 7898 8370 9306 18954.
6. aus der Verloosung vom 12. April 1880: Abtheilung B. zu 200 Thlr. No. 76 2628. Abtheilung C. zu 100 Thlr. No. 561 5738 5821 7982 9277 10965 11248 12403 12563 12682 13144 13840 15598 18276 18753 19056.

IV. Emission. (Serie IV.)

Von der 4½ procentigen Prioritäts-Anleihe vom Jahre 1856, für welche die Obligationen unterm 1. März 1857 ausgestellt sind.

Abtheilung A. zu 500 Thaler. 15 Stück.
No. 120 169 211 239 281 288 306 321 471 706 748 782 863 1153 1170.

Abtheilung B. zu 200 Thaler. 72 Stück.
No. 11 20 276 303 348 368 372 413 485 610 732 923 976 1149 1264 1402 1446 1644 1758 1784 1820 1834 1835 1914 2083 2086 2163 2244 2313 2365 2379 2443 2451 2547 2845 2856 2860 2980 3098 3145 3275 3288 3349 3352 3417 3447 3456 3532 3592 3643 3649 3837 3847 4019 4034 4064 4166 4352 4711 4985 5007 5015 5048 5166 5427 5497 5558 5577 5632 5824 5892 5916.

Abtheilung C. zu 100 Thaler. 250 Stück.
No. 5 251 254 302 343 418 463 465 644 718 781 809 892 1106 1167 1264 1329 1421 1451 1501 1553 1571 1635 1744 1748 1803 1988 2161 2338 2382 2576 2606 2739 2995 3041 3058 3098 3231 3336 3537 3636 3699 3860 4019 4053 4243 4258 4264 4334 4442 4453 4536 4655 4760 4961 4996 5319 5382 5458 5469 5568 5626 5665 5756 5903 5930 5937 5966 6143 6208 6284 6387 6427 6435 6464 6469 6510 6611 6675 6700 6704 6807 6845 6856 7016 7074 7109 7133 7159 7400 7846 7870 7876 7886 8007 8011 8142 8223 8293 8354 8444 8539 8588 8610 8700 8778 8904 8952 9389 9572 9586 10056 10064 10103

10161 10242 10244 10256 10297 10340 10390 10455 10569 10626 10740 10982 11044 11086 11148 11162 11312 11356 11417 11459 11499 11509 11546 11573 11602 11745 11758 11766 11819 11896 11918 12088 12223 12318 12364 12439 12480 12519 12533 12536 12558 12586 12683 12759 12872 13025 13027 13113 13128 13476 13661 13673 13796 14070 14176 14207 14300 14564 14592 14597 14653 14665 14768 14774 15061 15155 15264 15267 15278 15309 15359 15462 15724 15837 15884 16062 16082 16272 16551 16571 16576 16705 16850 16978 17017 17269 17421 17440 17570 17604 17666 17773 17868 18034 18117 18126 18359 18615 18640 18677 18744 18814 18857 18862 18918 18959 19055 19183 19198 19282 19347 19349 19444 19729 19793 19797 19803 19905 19918 19930 20086 20232 20334 20347 20359 20408 20574 20607 20634 20645 20707 20722 20741 20820 20857 20863.

— Sämmtliche Obligationen sind mit Coupons No. 2—12 und Talon zurückzugeben. —

Rückständig aus früheren Verloosungen und daher noch einzulösen sind:

1. aus der Verloosung vom 10. April 1875:
Abtheilung B. zu 200 Thlr. No. 5327.
Abtheilung C. zu 100 Thlr. No. 5194 5314 20121.

2. aus der Verloosung vom 5. April 1876:
Abtheilung B. zu 200 Thlr. No. 1418.
Abtheilung C. zu 100 Thlr. No. 8077 8598 14255 16261 16946.

3. aus der Verloosung vom 9. April 1877:
Abtheilung B. zu 200 Thlr. No. 5668.
Abtheilung C. zu 100 Thlr. No. 3032 3101 4111 5049 7195 9757 13189 15481 16732.

4. aus der Verloosung vom 11. April 1878:
Abtheilung B. zu 200 Thlr. No. 2956.
Abtheilung C. zu 100 Thlr. No. 2013 4677 4820 7931 12054 13263 15818 19678 19907.

5. aus der Verloosung vom 9. April 1879:
Abtheilung A. zu 500 Thlr. No. 836.
Abtheilung B. zu 200 Thlr. No. 380 2351.
Abtheilung C. zu 100 Thlr. No. 1488 1726 3329 6689 8214 14014 14435 15410 17088 18637 19452 19481 19713.

6. aus der Verloosung vom 12. April 1880:
Abtheilung A. zu 500 Thlr. No. 98.
Abtheilung B. zu 200 Thlr. No. 1680 2310 4823 5135.
Abtheilung C. zu 100 Thlr. No. 1244 3243 5857 5947 7940 8266 8812 9917 10458 10991 11463 13688 14475 14992 15490 16402 16698 16730 18411 19460 20032 20814 20925.

V. Emission (Serie V.)

Von der 4½procentigen Prioritäts-Anleihe vom Jahre 1870, für welche die Obligationen unterm 1. Juli 1870 ausgestellt sind.

Abtheilung A. zu 500 Thlr. 12 Stück. No. 71 283 361 498 621 802 1013 1018 1103 1218 1252 1279.

Abtheilung B. zu 200 Thlr. 39 Stück. No. 122 189 435 537 543 641 725 945 993 1178 1349 1387 1454 1691 1767 2032 2189 2332 2636 2743 2956 2988 3079 3138 3206 3216 3237 3238 3356 3526 3704 3754 3763 3871 3911 3923 4044 4048 4059.

Abtheilung C. zu 100 Thlr. 79 Stück. No. 70 91 101 144 194 554 571 623 847 1135 1613 1793 1856 1908 2000 2046 2251 2305 2546 2654 2671 2727 2751 2822 2936 3102 3152 3198 3202 3423 3452 3527 3957 4012 4180 4241 4282 4327 4387 4556 4690 4718 4761 4865 4909 5010 5031 5133 5172 5394 5415 5771 5792 5957 5965 6136 6206 6230 6298 6618 7099 7208 7491 7804 7852 7882 8010 8541 8588 8651 8685 8732 8895 8940 9331 9502 9709 9869 9986.

— Sämmtliche Obligationen sind mit Coupons No. 11 und 12 und Talon zurückzugeben. —

Rückständig aus früheren Verloosungen und daher noch einzulösen sind:

1. aus der Verloosung vom 9. April 1877:
Abtheilung C. zu 100 Thlr. No. 3633 5723.

2. aus der Verloosung vom 11. April 1878:
Abtheilung C. zu 100 Thlr. No. 4152 4661 7751 9960.

3. aus der Verloosung vom 9. April 1879:
Abtheilung A. zu 500 Thlr. No. 866.
Abtheilung C. zu 100 Thlr. No. 2409 2564 6765.

4. aus der Verloosung vom 12. April 1880:
Abtheilung A. zu 500 Thlr. No. 533 1077 1199 1240.
Abtheilung B. zu 200 Thlr. No. 37 980 2728 4509.
Abtheilung C. zu 100 Thlr. No. 1101 1990 4484 8659 8679.

VI. Emission (Serie VI.)

Von der 4½procentigen Prioritäts-Anleihe vom Jahre 1874, für welche die Obligationen unterm 1. September 1874 ausgestellt sind.

Abtheilung A. zu 3 000 ℳ. 6 Stück. No. 14 83 140 571 649 776.

Abtheilung B. zu 1 500 ℳ. 17 Stück. No. 1483 1696 1708 1713 1718 1723 1728 1849 1997 3377 3544 3549 3662 3706 3761 3869 3957.

Abtheilung C. zu 300 ℳ. 111 Stück. No. 4069 4074 4105 4354 4406 4576 5722 5982 6261 6266 6271 7685 7690 7695 8255 8349 8605 8815 9072 9201 9393 9416 9670 9713 10252 10597 10634 10997 11116 11216 11231 11236 11328 12059 12064 12069 12074 12079 12084 12375 12754 12759 12764 13231 13430 14142 14277 14356 14738 15159 15315 15345 15423 15647 15973 16350 16358 16389 16418 16533 16545 16547 16740 16990 17133 17403 17774 17779 18043 18053 18058 18068 18073 18110 18115 18120 18146 18168 18353 18358 18363 18538 18543 18574 18650 18655 18660 18710 19464 19865 19966 20898 21096 21153 21411 21416 21421 21581 21837 21842 21847 21852 21857 22356 22567 22877 23137 23482 23596 23691 23847.

— Sämmtliche Obligationen sind mit Coupons No. 2—12 und Talon zurückzugeben.—

Rückständig aus früheren Verloosungen und daher noch einzulösen sind:

1. aus der Verloosung vom 11. April 1878:
Abtheilung C. zu 300 ℳ. No. 7667 7774 8492.

2. aus der Verloosung vom 9. April 1879:
Abtheilung C. zu 300 ℳ. No. 5508 6713 6744.

3. aus der Verloosung vom 12. April 1880:
Abtheilung C. zu 300 ℳ. No. 6287 6425 8546 10447.

Erfurt, den 11. April 1881. Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft. Eggert. Klemme.

5. Submissionen.

Oberhessische Eisenbahnen. Wir beabsichtigen ca. 200 000 kg alter Schienen auf dem Submissionswege zu verkaufen. Offerten sind versiegelt und mit der Aufschrift „Submission für den Ankauf alter Schienen" versehen bis zum 2. Mai, 10 Uhr Vorm., unter unserer Adresse einzusenden.

Die Bedingungen können bei unserer Magazinsverwaltung eingesehen, auch durch unsere Kanzlei gegen frankirte Einsendung von 40 ₰ pro Exemplar bezogen werden. Giessen, den 19. April 1881. Grossherzogliche Direction. (1059)

Verkauf von Eisenbahnwagen I. und II. Classe. Wir beabsichtigen aus freier Hand sechs 3achsige Wagen I. und II. Classe sammt Achsen und Rädern zu verkaufen. Die Wagen, 1846 erbaut, mit hölzernen Langträgern, haben 3 Abtheilungen II. Classe zu je 8 Plätzen und 2 Endabtheilungen I. Classe von je 4 Plätzen. Sie sind durchaus betriebssicher, entsprechen aber nicht mehr den heutigen Anforderungen in Bequemlichkeit und Ausstattung und eignen sich deshalb nicht mehr für den grossen Verkehr.

Für Seitenbahnen dürften sie noch längere Zeit verwendbar sein.

Die Wagen können zu jeder Zeit dahier eingesehen werden und wolle man sich hierwegen an unseren Maschineningenieur Herrn Baurath Becker wenden.

Kaufgebote erbitten wir an unsere Adresse. Darmstadt, den 31. März 1881. Direction der Main-Neckarbahn. (931)

Hessische Ludwigsbahn. Verlegung der Bahnen bei Mainz. Die Ausführung des excl. der Portalstücke 1 233,2 m langen Tunnels zwischen dem Neuthore und Bingerthore zu Mainz und der Erd-, Planir- und Abbrucharbeiten, sowie der Kunstbauten des nordwestlichen Voreinschnittes soll auf dem Submissionswege vergeben werden. Ausser den Arbeiten zur Herstellung des Tunnels sind ca. 216 000 cbm Abtrag zu lösen und zu fördern und weiter einschliesslich des nordwestlichen Tunnelportales unter Anderem zu fertigen:
ca. 2 200 cbm Trockenmauerwerk,
„ 8 400 „ Rauchmauerwerk, sowie
„ 300 „ Hausteine zu liefern.

Die betreffenden Pläne, Bedingnisshefte etc. sind auf dem Bureau des Sectionsingenieurs zu Mainz zur Einsicht der Uebernahmslustigen aufgelegt. Die Submissionen sind längstens bis zum 9. Mai l. Js., Vormittags 10 Uhr, verschlossen und frankirt auf unserem Secretariate dahier abzugeben. Auf dem Umschlage ist zu bemerken: „Submission wegen Uebernahme der Arbeiten zur Herstellung des Tunnels zu Mainz und der zugehörigen Erd- etc. Arbeiten". Mainz, den 31. März 1881. In Vollmacht des Verwaltungsrathes: Die Specialdirection. (989)

Nordhausen-Erfurter Eisenbahn. Im Wege der öffentlichen Submission sollen circa 3 700 lfd. Meter 124,5 mm hohe alte Eisenschienen, verschiedenes Kleineisenzeug und Radbandagen verkauft werden und ist hierzu Termin am 27. April cr., Vormittags 11 Uhr, im Bureau unserer Betriebsdirection anberaumt, von der auch die speciellen Bedingungen gegen Einsendung von 50 ₰ zu beziehen sind. Offerten sind portofrei und versiegelt bis zum obigen Termine mit der Aufschrift „Submission auf Ankauf von altem Material" an unsere Betriebsdirection einzureichen. Nordhausen, den 12. April 1881. Die Direction. (990)

Privat-Anzeigen.

Vertretung gesucht

für Paris in Eisenbahn-Material. Offerten sub **H. S.** 175 an **Rudolf Mosse,** 40 rue Notre Dame-des-Victoires, Paris erbeten.

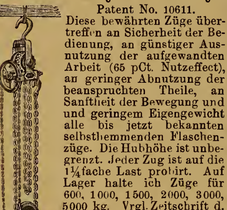


Ein Wort an Alle,

die Französisch, Englisch, Italienisch oder Spanisch wirklich sprechen lernen wollen. **Gratis** und **franco** zu beziehen durch die **Rosenthal'sche** Verlagshdlg. in **Leipzig.**



Schraubenflaschenzüge mit Drucklager.



Patent No. 10611.
Diese bewährten Züge übertreffen an Sicherheit der Bedienung, an günstiger Ausnutzung der aufgewandten Arbeit (65 pCt. Nutzeffect), an geringer Abnutzung der beanspruchten Theile, an Sanftheit der Bewegung und und geringem Eigengewicht alle bis jetzt bekannten selbsthemmenden Flaschenzüge. Die Hubhöhe ist unbegrenzt. Jeder Zug ist auf die 1¼fache Last probirt. Auf Lager halte ich Züge für 600, 1000, 1500, 2000, 3000, 5000 kg. Vrgl. Zeitschrift d. V. d. I. 1881. Heft 3.

E. Becker,
Maschinenfabrik für Hebewerkzeuge, Berlin, Chausseestr. 100.

GANZ & Comp.

Eisengiesserei u. Maschinen-Fabriks-Actien-Gesellschaft

in Ofen und Ratibor.

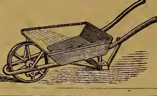
Hartguss-Räder und **Herzstücke,** Eisenbahn-Oberbau- und Hochbau-Eisenbestandtheile, mechanische Ausrüstungen, Rohguss und Maschinenarbeiten, **Walzenstühle** und **Mühlenbestandtheile.**

UNION

Actien-Gesellschaft für Bergbau, Eisen- und Stahlindustrie zu Dortmund

liefert:

Kohlen und **Coaks. Erze.**
Puddelroheisen, Bessemerroheisen, Giessereiroheisen,
Eisenbahnschienen und **Pferdebahnschienen** aus Bessemerstahl,
Laschen aus Schweisseisen, Flusseisen und Bessemerstahl.
Unterlagsplatten für Schienen aus Schweiss- und Flusseisen.
Lang- und **Querschwellen** aus Schweiss- u. Flusseisen.
Kleineisenzeug zum eisernen Bahnoberbau.
Bandagen aus Bessemer- und Martinstahl.
Achsen aus Bessemer-, Martinstahl und Flusseisen.
Radsätze für Waggons, Tender und Locomotiven.
Grubenschienen aus Eisen und Stahl.
Grubenschwellen aus Schweiss- und Flusseisen.
Grubenwagen-Räder und complete Sätze etc. aus Temperstahl.
Fliegende Geleise, Schachtgestänge, Schachtringe, eiserne **Streckenbögen.**
Brücken, Dächer, Drehscheiben, Eisen-Constructionen, Weichen, Kreuzungen.
Giesserei-Producte jeder Art. **Potteriegnss.**
Geschosse.
Schmiedestücke.
Geschmiedete Karren- und **Wagenachsen** aus Eisen und Stahl nach Profilbuch und in jedem vorgeschriebenen Facon.
Stabeisen: Rund, Vierkant, Flach, auch in Flusseisen, Bessemerstahl, Feinkorn, Puddelstahl, Hufstab- Mutter- Felgen- Reifen- Roststab-Eisen.
Geschmiedetes Eisen.
Universaleisen.
Profilirtes Eisen aller Art als:
Winkeleisen, T Eisen, Trägereisen, ⊓ Eisen, Fenstereisen u. s. w. — nach Profilbuch.
Kesselbleche in Prima, Feinkorn- Holzkohlen- Lowmoor- Flusseisen- Martinstahl- Bessemerstahl-Qualität.
Reservoirbleche.
Sturz- und **Feinbleche.**
Walzdraht in Eisen, Flusseisen, Martinstahl und Bessemerstahl.



Eiserne Lastkarren

empfiehlt **R. Drescher,**
Chemnitz.

Gesteinsbohrmaschinen, Luftcompressoren, Ventilatoren.

Elegante, gute und billige Dampfmaschinen:
3 Pfkr. ℳ 500; 6 Pfkr. ℳ 700; 12 Pfkr. ℳ 900; 18 Pfkr. ℳ 1,100 etc. etc. liefert in anerkannter, langjährig bewährter Construction
Mülheimer Maschinenfabrik & Eisengiesserei Mülheim a/d. Ruhr.

Gehärtetes Tafelglas

Presshartglas,

sehr empfehlenswerth durch bedeutende Widerstandsfähigkeit gegen Stoss, Druck, Wurf und Temperaturdifferenzen zu

Bedachungen, Locomotiv- und Wagenfenstern, Signal- und Laternenscheiben,

auch mit transparenten Stationsnamen und anderen Bezeichnungen versehen sowie

gebogene Scheiben jeder Art für Reflecteurs etc.

liefert billigst
Dresden, Freibergerstrasse 43.

Dresdner Glasfabrik
Friedr. Siemens.

Geschwindigkeitsmesser Pat. Klose
Schienenprofil-Apparate Pat. Hattemer & Schubert
liefert **Wilh. Horn, Berlin S.,**
Telegraphen-Bau-Anstalt.

Verlag der **Deutschen Buchhandlung in Metz:**

Special-Karte

der Rheinisch-Westfäl. u. Hessen-Nassauischen Eisenbahnen

nach der Verwaltungseintheilung vom 1. April 1881 nebst Betriebsämter- und Stations-Verzeichniss der westlich von Berlin gelegenen Königl. Preuss. Eisenbahn-Directionen bearbeitet von **F. Ottersky,** Eisenbahn-Verkehrs-Controleur und **J. L. Algermissen,** Kartograph. Massstab 1 : 500 000. **Preis M. 2,75,** auf Leinw. in Etui **M. 4,50.**

H. S. HERMANN.

BUCHDRUCKEREI. LITHOGRAPHISCHE ANSTALT & STEINDRUCKEREI. VERLAGS-BUCHHANDLUNG. PHOTOLITHOGRAPHIE & LICHTDRUCK-ANSTALT. BUCHBINDEREI. BERLIN SW., BEUTH-STRASSE 8.

Die im Jahre 1837 begründete Anstalt, welche vorzüglich für Druck von Formularen, Tarifen, Billets sowie von Steindruck-Arbeiten, wie Bau- und Situations-Plänen eingerichtet ist, empfiehlt sich den geehrten Bahn-Verwaltungen zur Lieferung des Drucksachen-Bedarfs bei schleuniger Herstellung zu billigsten Preisen.

Annahme der Privat-Anzeigen für diese Zeitung, welche für Fabrikanten und Lieferanten von Eisenbahn-Bedarf ein geeignetes Insertions-Mittel bietet.

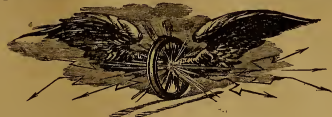
Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin SW. (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 32. 1881.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes; Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction: Dr. jur. W. Koch, Berlin SW., Kleinbeerenstr. 3.
Commissionär für den Buchhandel: Adolph Refelshöfer, Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.



Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuth-Strasse 8, einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3000 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Einundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 29. April 1881.

Dieser Nummer liegt No. 8 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Dieser Nummer liegt der Sommer-Fahrplan der Berlin-Anhaltischen und Oberlausitzer Eisenbahn bei.

Die Werth- und Lieferzeitinteressedeclaration im internationalen Güterverkehre.

(Ein Beitrag zur Denkschrift des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen zu dem Berner Entwurfe eines internationalen Vertrages über den Eisenbahnfrachtverkehr.)

Von Josef Kubarth, Bureauchef der Oesterreichischen Südbahn.

Nach Französischem Rechte und den an dasselbe sich anschliessenden Gesetzgebungen haftet die Eisenbahnverwaltung in Bezug auf Verlust, Gewichtsabgang und Werthverminderung eines Gutes nicht allein für den wirklichen Schaden, sondern auch für den entgangenen Gewinn (dommages-intérêts), sofern sie nicht nachweist, dass derselbe durch unabwendbare Gewalt herbeigeführt worden ist.

Durch ein beschädigendes Ereigniss kann sich entweder das schon vorhandene Vermögen verringern (damnum emergens) oder es kann dadurch nur eine Vermehrung des Vermögens verhindert werden, welche ohne das Ereigniss eingetreten wäre (lucrum cessans).

Da der Entgang eines Gewinnes eine Vermögensbenachtheiligung enthält, so ist auch der entgangene Gewinn zu dem Interesse zu rechnen, als welches man die im Schaden liegende Vermögensverminderung bezeichnet (id quod interest).

Der Umfang dieser strengen Haftpflicht wird nur einigermassen durch die Bestimmung eingeschränkt, dass die Bahnanstalt lediglich jenen Schaden zu ersetzen hat, der eine unmittelbare und directe Folge der Nichterfüllung des Frachtvertrages ist und den man zur Zeit des Vertragsabschlusses vorhersehen konnte.

Im Gebiete des Deutschen Handelsgesetzes soll zwar gleichfalls der Schade in der ganzen Ausdehnung ersetzt werden, da gemäss des Artikels 283 des citirten Gesetzes derjenige, welcher Schadenersatz zu fordern hat, die Erstattung des wirklichen Schadens und des entgangenen Gewinnes verlangen kann.*)

Das Handelsgesetz gestattet jedoch im Artikel 423 bez. 427 diese strenge Haftpflicht durch Reglement wiewohl nicht gänzlich auszuschliessen, jedoch erheblich zu beschränken, indem die Höhe des Schadenersatzes den im Frachtbriefe vom Versender declarirten Werthbetrag und in Ermangelung einer solchen Angabe einen Normalsatz nicht übersteigen soll.

*) Art. 283 cit. ist nur hinsichtlich der Haftpflicht für Versäumniss der Lieferfrist massgebend, von welcher im vorliegenden Aufsatz die Rede ist. Hinsichtlich der Haftpflicht bei Verlust oder Beschädigung des Frachtguts ist dagegen Art. 396 des D. H.-G. entscheidend, nach Inhalt dessen bei Berechnung des Schadens lediglich der gemeine Handelswerth des Guts zu Grunde gelegt werden soll. Nur wenn dem Frachtführer eine bösliche Handlungsweise nachgewiesen wird, hat er (bei Verlust oder Beschädigung des Frachtguts) den vollen (den entgangenen Gewinn umfassenden) Schaden zu ersetzen. Absatz 5 des Artikels 396 cit. Die Redaction.

Da demnach bei Transporten im Gebiete des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen für Verlust, Gewichtsabgang und Werthverminderung nur der Marktpreis der Waare am Orte der Ablieferung innerhalb des Normalsatzes von 1 Mark und 20 Pfennig (60 Kreuzer Oesterreichischer Währung) pro 1 kg restituirt wird und im Falle einer Werthdeclaration die declarirte Summe den Maximalsatz der zu gewährenden Entschädigung bildet, so ist bezüglich der Schadenersatzleistung für Verlust, Minderung oder Beschädigung das Französische Recht für das Publikum weit günstiger, als das Deutsche Handelsgesetz.

In Bezug auf Haftung und Schadenersatz für versäumte Ablieferung ist hingegen für das Publikum das Französische Recht ungünstiger, da dasselbe für verspätete Ablieferung nur einen Theil, höchstens die ganze Frachtgebühr rückvergütet, während das Betriebsreglement des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen die Declaration des Interesses an der rechtzeitigen Ablieferung zulässt resp. bis zur Höhe der Lieferzeitinteressedeclaration Schadenersatz geleistet wird.

Bei der Berathung über ein internationales Transportrecht war man, die Nothwendigkeit gemeinsamer Bestimmungen anerkennend, nach Kräften bemüht, die zwischen dem Deutschen und Französischen Rechte bestehenden Differenzen zu beseitigen, indem die Vortheile und Nachtheile beider Systeme gegen einander abgewogen und im Allgemeinen die zweckmässigeren Bestimmungen gewählt wurden.

Das Resultat dieser zu Bern gepflogenen Berathungen ist der Entwurf eines internationalen Vertrages über den Eisenbahnfrachtverkehr.

Der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen bespricht nun in seiner Denkschrift zu dem Berner Entwurfe mehrere Partien desselben, namentlich die Frage der Haftpflicht der Eisenbahnen, und befürwortet die Einführung der obligatorischen Declaration des Handelswerthes am Ablieferungsorte, sowie der facultativen Declaration des Interesses an der Lieferung.

Die facultative Declaration des Interesses an der rechtzeitigen Lieferung würde — sagt die Denkschrift — das Interesse des entgangenen Gewinns, sowie anderes indirectes Interesse einschliessen und die Haftung sowohl für den Fall des Verlustes, der Verminderung oder Beschädigung des Frachtgutes, als auch für den Fall dessen verspäteter Ablieferung umfassen.

Der diesbezügliche Artikel 38 des Berner Entwurfes lautet:

„Hat eine Declaration des Interesses an der Lieferung stattgefunden, so kann dem Berechtigten im Falle des Verlustes, der Minderung oder der Beschädigung ausser dem Handelswerthe resp. dem als Werth declarirten Betrage noch ein weiterer Schadenersatz bis zur Höhe des in der Declaration festgesetzten Betrages zugesprochen werden.

Das Vorhandensein und die Höhe dieses weiteren Schadens hat der Berechtigte zu erweisen."

Wir müssen offen gestehen, dass der Inhalt des Artikels 38 jene Klarheit des Ausdrucks vermissen lässt, welche bei der hohen Wichtigkeit einer solchen codificatorischen Arbeit nothwendig erscheint und dass wir auch der Interpretation, welche dieser Artikel in der angeführten Denkschrift gefunden hat, näm-

lich als ob durch die Declaration des Interesses an der Lieferung schlechthin im Falle des Verlustes, der Minderung oder Beschädigung die sonst zu leistende Maximalentschädigungssumme sich erhöhen würde, nicht beizustimmen vermögen.

Unseres Erachtens kann der als das Interesse an der rechtzeitigen Ablieferung declarirte Betrag oder ein Theil desselben, der Natur der Sache nach, nur dann von der Partei als Schadenersatz beansprucht werden, wenn eine verspätete Ablieferung thatsächlich stattgefunden hat.

Wie wollte man denn die Entschädigung des anlässlich einer Werthverminderung entgangenen Gewinnes aus dem Titel der Lieferzeitinteressedeclaration anfordern, wenn die Sendung rechtzeitig geliefert worden ist?

Wir müssen daher annehmen, dass obiger Artikel 38 voraussetzt, es sei nicht nur der Verlust, der Gewichtsabgang oder eine Werthverminderung, sondern gleichzeitig auch eine Lieferzeitüberschreitung eingetreten.

Aber selbst dann, wenn eine Beschädigung bei gleichzeitig verzögerter Ablieferung des Gutes erfolgt, welches Zusammentreffen beider Momente jedoch in der weitaus geringen Anzahl von Reclamationsfällen vorzukommen pflegt, so kann nicht immer der entgangene Gewinn aus dem Titel versäumter Ablieferung beansprucht werden.

Wenn beispielsweise eine im beschädigten Zustande eingelangte Waare vom Adressaten einzig deswegen, weil das Gut eine Werthverminderung erlitten hat, nicht aber weil es verspätet abgeliefert worden ist, refusirt wird, so könnte der Versender den entgangenen Gewinn, welcher ihm aus dem Titel der Werthdeclaration nicht entschädigt werden kann, aus der Lieferzeitinteressedeclaration nicht ersetzt erhalten, weil die Lieferzeitüberschreitung mit der Beschädigung des Gutes in gar keinem ursächlichen Zusammenhange steht.

Zur Illustration des Gesagten wollen wir noch ein Beispiel anführen:

Eine verspätet eingelangte Gemüsesendung, mit 200 ℳ Werthdeclaration und 100 ℳ Lieferzeitinteressedeclaration aufgegeben, ist bereits am ersten Transporttage verdorben, weil die Leute der Bahnanstalt dieselbe unnöthiger Weise umgeladen und in sträflichem Leichtsinne dem Regen ausgesetzt haben.

Der Versender beansprucht nun als Schadenersatz für den Verderb der Waare 150 ℳ und überdies Rückvergütung des Pönale von 100 ℳ, welches er dem Adressaten zahlen musste.

In welcher Weise findet das Ausmass der Entschädigung statt?

Für den Verderb des Gemüses erhält der Versender den nachgewiesenen Schaden von 150 ℳ. Die Rückvergütung des Pönale von 100 ℳ kann jedoch nicht erfolgen, weder aus dem Titel der Werthdeclaration, noch aus dem Titel des Lieferzeitinteresses, weil in ersterer Beziehung die Bahnanstalt nur den Marktpreis von 150 ℳ zu zahlen verpflichtet ist, in letzterer Richtung aber der Verderb des Gutes schon am ersten Tage des Transportes, also nicht in Folge verspäteter Ablieferung eintrat.

Aus dem Gesagten folgt, dass die Declaration des Interesses an der rechtzeitigen Ablieferung nicht immer die Werthdeclaration deckt und dass selbst bei verspäteter Ablieferung nicht in allen Fällen eines Gewichtsabganges oder einer Werthverminderung ausser dem Marktpreise noch ein weiterer Schadenersatz aus der Lieferzeitinteressedeclaration zugesprochen werden kann.

Im Artikel 38 des Berner Entwurfes wäre daher ausdrücklich zu betonen, dass, im Falle eine Lieferzeitinteressedeclaration stattgefunden hat, die Restituirung des den declarirten Werthbetrag übersteigenden Schadens nur dann die durch Verlust, Gewichtsabgang oder Werthverminderung herbeigeführten Nachtheile umfassen kann, wenn letztere durch die Lieferzeitüberschreitung verursacht worden sind.

Nachdem im Gebiete des Deutschen Eisenbahnvereins die Streitfrage *) besteht, ob im Falle des Verlustes eines Frachtgutes nur nach dem Marktpreise nach Massgabe der diesfälligen Bestimmungen des Betriebsreglements zu entschädigen oder überdies Ersatz des Schadens wegen Lieferzeitüberschreitung zu leisten sei, so dürfte es, um eine Controverse zu vermeiden, rathsam sein, in dem genannten Artikel ausdrücklich den Grundsatz anzuführen, dass der Frachtführer im Falle des Verlustes des Gutes auch dann, wenn eine bösliche Handlungsweise nicht vorliegt, nicht nur den Werth der Waare zu vergüten, sondern überdies die Entschädigung für versäumte Lieferzeit zu leisten verpflichtet sei.

Damit auch bezüglich der Interpretation des Begriffes „Verlust" jeder Zweifel beseitigt werde, wäre es endlich nothwendig, in dem erwähnten Artikel zu erklären, dass eine Versäumniss der Lieferzeit auch in dem Falle der gar nicht erfolgten Lieferung vorhanden ist.*)

Im Uebrigen erlauben wir uns zu bemerken, dass im directen Güterverkehre zwischen Stationen der Eisenbahnen Oesterreich-Ungarns einerseits und Stationen der Französischen Ostbahn, der Französischen Nordbahn und der Französischen Westbahn andererseits für Sendungen in der Richtung aus Frankreich die zwangsweise Werthdeclaration und die facultative Lieferzeitinteressedeclaration bereits eingeführt ist, daher der Aufnahme obiger Bestimmungen in das internationale Transportrecht keine Bedenken im Wege stehen dürften.

Das sind die Ideen, zu welchen uns die Denkschrift des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen angeregt hat.

Angesichts der im Monat Mai d. J. zu Bern stattfindenden internationalen Schlussconferenz für Berathung gemeinsamer Eisenbahnfrachtverkehrnormen haben wir es für eine Pflicht gehalten, die Aufmerksamkeit der betheiligten Regierungen auf diese Punkte zu lenken und hegen die volle Zuversicht, dass durch ein ernstliches Wollen der Regierungsvertreter und der Organe der Legislative, wenn sich dieselben, ihrer Mission bewusst, über manche kleinliche Bedenklichkeiten hinwegsetzen und nicht ausschliesslich das heimische, sondern das allgemeine Interesse voranstellen, das gemeinsame Ziel auch erreicht werden wird.

Aus dem Deutschen Reich.

Berlin, 25. April. (Politische Wochenschau. Fortschritte im Eisenbahnwesen. Die statistische Abtheilung des Reichseisenbahnamts. Geschäftsverkehr des Reichseisenbahnamts. Prüfung der Bahnstrecken durch Offiziere des Generalstabs. Betriebsergebnisse im März. Eisenbahnunfälle im Februar.)

In voriger Woche ist dem Reichstage der Gesetzentwurf, betreffend die Abänderung der Gewerbeordnung zugegangen. Trotz des grossen Arbeitspensums, welches der Reichstag in den wenigen Wochen zu bewältigen hat, die demselben in seiner gegenwärtigen Schlusssession noch zu Gebote stehen, sind noch weitere Vorlagen vom Bundesrathe zu erwarten, u. A. noch ein Nachtragsetat für die an die Mitglieder des Deutschen Volkswirthschaftsraths zu zahlenden Diäten. Sollte obendrein noch in den ersten Tagen der nächsten Woche die zur Beschlussfähigkeit des Reichstags erforderliche Mitgliederzahl nicht hier eintreffen, was ja nach den Erfahrungen der letzten Jahre wahrscheinlich genug ist, dann ist gar nicht abzusehen, wie der Reichstag es möglich machen will, seine Arbeiten bis zum Pfingstfeste zu erledigen.

Wenn die in verschiedenen Blättern umlaufenden Nachrichten eine Bestätigung erfahren, steht eine Wendung in unserer Eisenbahntarifpolitik bevor. Der Kampf gegen die Differentialtarife der Eisenbahnen wurde, wie erinnerlich, vor jetzt drei Jahren bei den Tarifen der Seeplätze begonnen, deren relativ niedrige Importtarife die Deutsche Industrie und Landwirthschaft zu schädigen schienen. Jetzt hat der Reichskanzler die Ueberzeugung gewonnen, dass die Eisenbahntarife der Seestädte zu hoch sind und deswegen den Interessen Deutschlands nicht entsprechen. Er hat, wie man auswärtigen Blättern von hier schreibt, an den Herrn Arbeitsminister ein Schreiben gerichtet, in welchem er auf die zu grosse Höhe dieser Tarife aufmerksam macht und Abhilfe wünscht. Eine Conferenz der Tarifdecernenten der Preussischen Staatsbahnen hat bereits stattgefunden, welche dem Herrn Minister Maybach ihre Vorschläge unterbreitet hat. Da Tarifermässigungen für die Seeplätze nur im Wege der Differentialtarife gewährt werden können, so sind wir, wie es scheint, wieder zu einer Umkehr der gesammten Eisenbahntarifpolitik gelangt. Diese vermuthliche Wendung könnte nach der Entwickelung, welche die Preussische Tarifpolitik genommen hat, übrigens nicht überraschen. Man weiss, dass der im Jahre 1879 ausgearbeitete Gesetzentwurf, wegen Einführung einheitlicher Tarife, nicht von Herrn Maybach ausging, und dass gerade mit der Beiseitesetzung dieser Vorlage die entscheidende Wendung im Sinne des Preussischen Staatsbahnsystems erfolgte. — Die Verhandlungen über den Deutsch-Oesterr. Handelsvertrag sind noch nicht zum Abschluss gelangt. Dagegen wird behauptet, dass die Vertrauensmänner von Hamburg sich bereits mit dem Finanzminister Bitter geeinigt hätten über die Grundlagen des Eintrittes Hamburgs in den Zollverein. — Am 19. d. M. ist in Paris die internationale Münzconferenz zusammengetreten. Es ist gelungen, die massgebenden Staaten zur Beschickung der Conferenz zu bestimmen; aber Deutschland, Eng-

---

*) Laut Erkenntniss des Reichsoberhandelsgerichts zu Leipzig ddto 1. October 1875 ist im Falle des Verlustes eines Frachtgutes nur der Handelswerth, nach dem Erkenntnisse des Oesterreichischen K. K. obersten Gerichtshofes in Wien vom 21. Januar 1874, Z. 62, dagegen ausser dem Handelswerthe der Waare auch der aus versäumter Lieferzeit resultirende Schade von der Bahnanstalt zu ersetzen.

*) Man behauptet nämlich, eine „Nichtlieferung" ist keine „verspätete Lieferung". In dem oben citirten Erkenntnisse des obersten Oesterreichischen Gerichtshofes wurde ausdrücklich anerkannt, dass eine Lieferzeitüberschreitung eintritt, wenn das Gut gar nicht abgeliefert wird.

land und Oesterreich haben ihre Bevollmächtigten lediglich hingeschickt, um über die Interessen ihrer Länder der Conferenz, und über die Meinung der Conferenz ihren Regierungen zu referiren. Frankreich, die Vereinigten Staaten, Holland, Italien und Spanien bilden die Phalanx der Doppelwährung, welche die Goldwährung durchbrechen möchte. Es wird versichert, dass der Deutsche Reichskanzler sich endgiltig für Aufrechterhaltung der Goldwährung entschieden habe. Inzwischen hat der Bundesrath auf Anregung des Reichskanzlers beschlossen, von den 25 Millionen Silbergeld, die auf Grund der Ergebnisse der letzten Volkszählung noch ausgeprägt werden dürfen, vorläufig 15 Millionen herzustellen. Diese Massregel bezweckt nichts Anderes, als die Vervollständigung der Verkehrsmittel im Rahmen des bestehenden Münzgesetzes.

Ueber die Fortschritte im Eisenbahnwesen schreibt die „Prov.-Corr.": „Gegenüber den häufig wiederkehrenden unrichtigen und ungenauen Angaben gewisser Organe der Fortschrittspresse über die Bauthätigkeit auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens während der letzten 3 Jahre werden nachstehende Zahlen von Interesse sein: Die Erlaubniss zur Vornahme genereller Vorarbeiten ist in den Jahren 1878, 1879 und 1880 — wir nennen runde Zahlen — für insgesammt 5 100 km ertheilt worden, und zwar a) für Staatsbahnen (einschliesslich der für Rechnung des Staates verwalteten Privatbahnen) für 2 170 km, b) an Privatbahnen unter Staatsverwaltung für 450 km, c) an Privatbahnen unter eigener Verwaltung bezw. an ad hoc zusammengetretene Eisenbahncomités für 2 480 km. Während des gleichen Zeitraumes sind schon bis jetzt durch Gesetz bezw. Concession insgesammt 1 325 km mit einem anschlagsmässigen Anlagecapital von 198 Millionen Mark definitiv zur Ausführung genehmigt worden; hiervon entfallen: a) auf Staatsbahnen: 1 000 km mit einem Anlagecapital von 154 Millionen Mark (einschliesslich der neuerdings durch das Gesetz vom 25. Februar d. J. für Staatsrechnung genehmigten Secundärbahnen mit einer Länge von 480 km und einem Anlagecapital von rund 40 Millionen Mark), b) auf Privatbahnen unter Staatsverwaltung: 15 km mit 2 Millionen Mark Anlagecapital, c) auf Privatbahnen unter eigener Verwaltung: 310 km mit 42 Millionen Mark Anlagecapital. Zu den Linien ad b) und c) treten noch hinzu die auf Grund der Gesetze vom 9. März v. J. und 23. Februar d. J. staatsseitig subventionirten Linien mit einer Gesammtlänge von über 400 km und einem Anlagecapital von rund 30 Millionen Mark, wovon etwa der 6. Theil vom Staate übernommen wird. In der Zeit vom 1. Januar 1878 bis 31. December 1880 ist der Bau von etwa 1 050 km (Anlagecapital 136 Millionen Mark) thatsächlich in Angriff genommen worden; hiervon kommen: a) auf Staatsbahnen: 750 km (Anlagecapital 103 Millionen Mark), b) auf Privatbahnen unter Staatsverwaltung: 20 km (Anlagecapital 5 Millionen Mark), c) auf Privatbahnen unter eigener Verwaltung: 280 km (Anlagecapital 80 Millionen Mark). Dem Betriebe sind endlich während desselben Zeitraumes zusammen 2 170 km übergeben worden, nämlich: a) von Staatsbahnen 1 475 km, b) von Privatbahnen unter Staatsverwaltung 145 km, c) von Privatbahnen unter eigener Verwaltung 550 km. Es schreitet hiernach die Vervollständigung unseres Eisenbahnnetzes in den verschiedenen Provinzen des Staates rüstig fort und ist alle Aussicht vorhanden, dass, Dank der Eisenbahnpolitik der Regierung, es möglich werden wird, in naher Zeit noch zahlreichen langjährigen Wünschen und Bedürfnissen der Bevölkerung auf diesem Gebiete Befriedigung zu Theil werden zu lassen. Der Hauptantheil an der Bauthätigkeit fällt naturgemäss jetzt dem Staate zu, nachdem sein in Betrieb stehender Eisenbahnbesitz binnen Jahr und Tag um über 5 000 km zugenommen und dadurch einen Umfang von gegen 12 000 km erreicht hat. Von den im Besitz von Actiengesellschaften etc. verbliebenen 8 800 km stehen noch etwa 3 700 km unter Staatsverwaltung. Die bemerkbare Abnahme in der privaten Bauthätigkeit entspricht dem Verhältniss von Staats- und Privatbahnbesitz."

Die statistische Abtheilung des Reichseisenbahnamts, welcher die neu ins Leben zu rufende Deutsche Eisenbahnstatistik übertragen werden soll, dürfte zum 1. Mai ihre volle Thätigkeit entfalten. Die Leitung der Abtheilung wird voraussichtlich dem Geh. Regierungsrath Dr. Gerstner übertragen werden. Gegenwärtig ist man damit beschäftigt, die Bureau- und Kanzleibeamten für diese Abtheilung des Reichseisenbahnamts zu complettiren. Es sind hierfür 8 Beamte in Aussicht genommen. Die für die Reichseisenbahnstatistik ausgearbeiteten Formulare enthalten 35 Tabellen, jede mit einer grösseren bis auf 190 sich steigernden Anzahl von Spalten, welche von den betreffenden Eisenbahnverwaltungen nach den gegebenen Ueberschriften auszufüllen sind. Aus diesen regelmässigen Vorlagen sind nicht blos die gegebenen Zahlen und Daten in die zu veröffentlichenden Gesammtübersichten einzutragen, sondern dies eingelieferte Material ist neben zeitraubenden calculatorischen Revisionen in allen seinen Theilen und Beziehungen nach den verschiedensten Richtungen hin der eingehendsten sachlichen Prüfung zu unterziehen, ausserdem sind aber auch mannigfache selbstständige Berechnungen und Vergleichungen aufzustellen, sowie anderweite nicht unmittelbar aus den Tabellen zu entnehmende Uebersichten und Darstellungen anzufertigen. Im Uebrigen ist das auf diese Weise zu gewinnende statistisch-wissenschaftliche Material nicht nur zur amtlichen Verwerthung in Aussicht genommen, sondern es liegt auch in der Absicht, dasselbe den weiteren Kreisen durch den Buchhandel zugängig zu machen.

Betreffs des Geschäftsverkehrs mit dem Reichseisenbahnamt schreiben offiziöse Correspondenten: Noch immer wird von einzelnen Eisenbahnverwaltungen gegen die durch die Erlasse vom 29. December 1874 und vom 30. September 1875 getroffenen Anordnungen gefehlt und hierdurch sowohl dem Reichseisenbahnamte als auch der betreffenden Verwaltung selbst eine unnöthige Arbeit verursacht, welche in Zukunft vermieden zu sehen das Reichseisenbahnamt im Interesse eines geregelten Geschäftsganges und behufs Verminderung des Schreibwerkes dringend wünschen muss. Die in den erwähnten Erlassen angeordneten Anzeigen sind unbeschadet der periodischen Berichterstattung in jedem Specialfalle dann zu erstatten, wenn es sich 1. um eine Tariferhöhung, 2. um die Aufhebung oder Einschränkung einer bestehenden directen Expedition handelt; 3. sind etwaige Aenderungen in Bezug auf 1. und 2. gleichfalls ohne Verzug zur Kenntniss zu bringen.

Eine Prüfung der Bahnstrecken durch Offiziere des Generalstabs, die sich auch auf das vorhandene Material und Personal in Bezug auf Qualität und Quantität erstrecken soll, wird dem Vernehmen nach in den bevorstehenden Sommermonaten stattfinden. Die bisher vorgenommenen Inspicirungen haben ergeben, dass die Deutschen Eisenbahnen bei einer regelmässigen, nicht beschleunigten Mobilmachung Eisenbahnwaggons III. Classe in genügender Anzahl besitzen, um die Truppen in diesen, und nicht, wie bisher, theilweise in offenen beziehungsweise Gepäckwagen zu befördern. Ebenso hat sich herausgestellt, dass ein ausreichendes Unterbeamtenpersonal an Schaffnern, Heizern etc. vorhanden ist. Es wird dahin gewirkt, dass an den wichtigsten Kreuzungspunkten der Hauptbahnstrecken schon im Frieden Verpflegungsstationen für Truppen angelegt werden. Diese Stationen werden mit den nöthigen Küchengeräthen, Geschirr etc. versehen, so dass bei einer eventuell eintretenden Mobilmachung diese Anstalten ohne Zeitverlust in Betrieb gesetzt werden können, um die durchpassirenden Truppen zu speisen.

Die Uebersicht der Betriebsergebnisse Deutscher Eisenbahnen für den Monat März d. J., wie sie im Reichseisenbahnamt aufgestellt worden ist, ergiebt für die 82 Bahnen, welche auch schon im entsprechenden Monate des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, nachstehende — theilweise auf provisorischen Ermittelungen beruhende — Daten: Die Einnahme aus allen Verkehrszweigen war im März d. J. im Ganzen bei 28 Bahnen höher und bei 54 Bahnen geringer als in demselben Monate des Vorjahres. Die Einnahme aus allen Verkehrszweigen war vom 1. Januar bis Ende März d. J. im Ganzen bei 24 Bahnen höher und bei 58 Bahnen geringer, als in demselben Zeitraume des Vorjahres. Bei den unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen, ausschliesslich der vom Staate für eigene Rechnung verwalteten, betrug Ende März d. J. das gesammte concessionirte Anlagecapital 1 212 606 500 ℳ und die Länge derjenigen Strecken, für welche dieses Capital bestimmt ist, 4 088,57 Kilometer, so dass auf je 1 km 296 584 ℳ entfallen. Bei den unter Privatverwaltung stehenden Privatbahnen betrug Ende März d. J. das gesammte concessionirte Anlagecapital 1 400 501 657 ℳ und die Länge derjenigen Strecken, für welche dieses Capital bestimmt ist, 6 944,45 km, so dass auf je 1 km 202 104 ℳ entfallen.

Die Statistik der Eisenbahnunfälle im Februar 1881 ergiebt nach den Aufzeichnungen des Reichseisenbahnamts, dass im Ganzen, und zwar grösstentheils durch eigenes Verschulden, 138 Personen verunglückt, sowie 44 Eisenbahnfahrzeuge erheblich und 107 unerheblich beschädigt sind. Es wurden von den 11 035 182 überhaupt beförderten Reisenden 2 getödtet, 1 verletzt (es entfällt je eine Tödtung auf die Württembergischen Staatseisenbahnen und die Bahnstrecken im Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirection Hannover, während die Verletzung auf der Bergisch-Märkischen Eisenbahn vorkam); von Bahnbeamten und Arbeitern im Dienst beim eigentlichen Eisenbahnbetriebe 16 getödtet und 51 verletzt und bei Nebenbeschäftigungen 31 verletzt; von Post-, Steuer- etc. Beamten 1 verletzt; von fremden Personen (einschliesslich der nicht im Dienst befindlichen Bahnbeamten und Arbeiter) 15 getödtet und 11 verletzt, sowie bei Selbstmordversuchen 10 Personen getödtet. Von den sämmtlichen Verunglückungen — mit Ausschluss der Selbstmorde — entfallen auf: A. Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen (bei zusammen 21 842 km Betriebslänge und 462 417 496 geförderten Achskilometern) 115 Fälle, darunter die grösste Anzahl auf die Bahnstrecken im Verwaltungsbezirke der vormaligen Königlichen Direction der Köln-Mindener Eisenbahn, jetzigen Königlichen Eisenbahndirection zu Köln [rechtsrheinisch] (23), der Königlichen Direction der Oberschlesischen Eisenbahn (15) und der Königlichen Eisenbahndirection zu Hannover (13); verhältnissmässig, d. h. unter Berücksichtigung der geförderten Achskilometer und der im Betriebe gewesenen Längen

sind jedoch auf den Bahnstrecken im Verwaltungsbezirke der vormaligen Königlichen Direction der Köln-Mindener Eisenbahn, auf der Main-Neckar Eisenbahn und auf der Oberschlesischen Eisenbahn die meisten Verunglückungen vorgekommen. B. Grössere Privatbahnen — mit je über 150 km Betriebslänge — (bei zusammen 5 856 km Betriebslänge mit 84 988 898 geförderten Achskilometern) 13 Fälle, darunter die grösste Anzahl auf die Hessische Ludwigsbahn (4), die Braunschweigische Eisenbahn (3) und die Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn (2); verhältnissmässig sind jedoch auf der Braunschweigischen Eisenbahn, der Hess. Ludwigsbahn und der Mecklenburgischen Friedrich-Franz Eisenbahn die meisten Verunglückungen vorgekommen. Auf den C. Kleineren Privatbahnen — mit je unter 150 km Betriebslänge — (bei zusammen 1 048 km Betriebslänge und 5 587 246 geförderten Achskilometern) sind Verunglückungen nicht vorgekommen.

Betriebsresultate

der Schwedischen und Norwegischen Bahnen pro 1879, verglichen mit 1878.

Nach der offiziellen Schwedischen Eisenbahnstatistik pro 1879 waren am Schluss dieses Jahres in Schweden 5 604,9 km, in Norwegen 1 025 km Eisenbahnen im Betrieb. Im Lauf des Jahres hatten die Schwedischen Bahnen um 552,7 km, die Norwegischen um 129 km zugenommen. Unter den neu erbauten Schwedischen Bahnen sind 2 Privatbahnen von $0{,}_{891}$ m Spurweite, nämlich die Bahn Norsholm-Vestervik-Hultsfred von 184,9 km und Dannemora-Harg von 47,0 km Länge, ferner 1 Privatbahn von $0{,}_{802}$ m Spurweite, nämlich die Säfsnäsbahn von 48,1 km Länge, eine schmalspurige Zweigbahn der 486,4 km langen normalspurigen Bergslagernabahn, welche von Gothenburg durch die Bergwerksdistricte nach Falun führt. In den oben angegebenen Gesammtlängen sind für Schweden 27 kurze Industriebahnen und eine Bahn, welche erst im Lauf des Jahres eröffnet wurde, von zusammen 153,1 km Länge, und in der für Norwegen angegebenen Gesammtlänge ist eine 34 km lange Bahnstrecke, die erst im Jahr 1879 eröffnet wurde, nicht mit enthalten.

Die mittlere Betriebslänge sämmtlicher in der Statistik aufgeführten Bahnen ist seit 1878 für Schweden von 4 898,3 auf 5 198,7 km, für Norwegen von 871 auf 964 km gestiegen, das verwendete Anlagecapital desgleichen für Schweden von 485 auf 554 Millionen, für Norwegen von 79½ auf 105 Millionen Francs. Die Zahl der Locomotiven nahm in Schweden von 533 auf 567, in Norwegen von 73 auf 82 zu, die Anzahl der Wagen in Schweden von 15 113 auf 15 948, in Norwegen von 1 962 auf 2 344. Der Personenverkehr verminderte sich in Schweden von 7 201 101 auf 6 238 850 Reisende, stieg dagegen in Norwegen von 715 268 auf 1 466 050 Reisende; der Vieh- und Güterverkehr nahm ab in Schweden von 4 971 273 auf 4 548 227 Tonnen, wuchs dagegen in Norwegen voe 381 748 auf 675 715 Tonnen. Die durchschnittliche Transportweite betrug für die Reisenden in Schweden 34 km, gegen 33 km im Vorjahr, in Norwegen 30 km, gegen 28 km im Vorjahr, für Güter in Schweden 58 km, ebenso wie im Vorjahr, für Güter in Norwegen 50 km, gegen 54 km im Vorjahr. In Schweden verringerten sich die Einnahmen aus dem Personenverkehr von 13 036 736 auf 11 727 293 Francs, dagegen stieg die Einnahme aus dem Vieh- und Güterverkehr von 24 249 629 auf 24 327 147 Francs, während gleichzeitig in Norwegen die Einnahmen aus dem Personenverkehr von 995 991 auf 2 165 199 Francs und aus dem Vieh- und Güterverkehr von 1 744 213 auf 3 093 048 Francs anwuchsen. Die Betriebsausgaben ermässigten sich für Schweden von 25 831 134 auf 23 646 542, stiegen dagegen für Norwegen von 2 057 798 auf 4 436 050 Francs. Der gesammte Betriebsüberschuss stieg in Schweden von 13 090 368 auf 13 464 952 Francs, in Norwegen von 770 646 auf 1 060 316 Francs. Die Schwedischen Bahnen rentirten also im Jahr 1879 mit durchschnittlich 2,3 pCt., die Norwegischen nur mit 1 pCt.

Auffallend ist die bedeutende Zunahme des Personen- und Güterverkehrs sowie der Betriebsausgaben in Norwegen, während gleichzeitig in Schweden, ungeachtet einer erheblich vermehrten Betriebslänge, der Personenverkehr und die Betriebsausgaben sich erheblich verminderten und der Güterverkehr nahezu stabil blieb.

Italienische Correspondenz.

Durchbohrung des Monte-Cenere-Tunnels. Am 11. April cr., 8 Uhr 30 Minuten Vormittags, ist der auf der Strecke Giubiasco-Lugano der Gotthardbahn gelegene Monte-Cenere-Tunnel durchbohrt worden. Das freudige Ereigniss wurde in Locarno durch 22 Kanonenschüsse, sowie durch Aufziehen der Fahnen auf den Regierungs- und den städtischen Gebäuden gefeiert.

Neue Eisenbahnbauten. Am 20. März cr. wurde dem Vertreter der Provinz Reggio di Emilia durch Königliches Decret die Concession zum Bau und Betrieb einer schmalspurigen Eisenbahn von Ventoso über Scandiano, Reggio nach Guastalla mit Abzweigung von Reggio über Correggio nach Carpi ertheilt. Der in Gemässheit der Bestimmungen des Gesetzes vom 29. Juli 1879, betreffend die Eisenbahnergänzungsbauten, zu gewährende staatliche Beitrag wird auf sechs Zehntel des auf 3 408 721 L. veranschlagten Baucapitals festgesetzt. Die übrigen vier Zehntel trägt die Provinz und die betheiligten Communen und sonstigen Körperschaften. — Ferner wurde einem Gründungscomité die Concession ertheilt zum Bau und Betrieb einer schmalspurigen Eisenbahn von Parma über Guastalla nach Suzzara (an der Bahn Mantua-Modena). Auch bei dieser 44 km langen Linie giebt der Staat einen Beitrag in Höhe von $^6/_{10}$ des auf 3 588 600 L. veranschlagten Baucapitals, während der Rest durch das zum Zwecke des Baues und Betriebes dieser Bahn constituirte Consortium aufzubringen ist.

Civilgenie-Corps. Die in den letzten Jahren grossartig entfaltete öffentliche Bauthätigkeit Italiens hat selbstverständlich auch eine gegen früher wesentlich erhöhte Inanspruchnahme der Staatsbaubeamten mit sich gebracht. Die sonstigen Verhältnisse dieser wichtigen Beamtenclasse aber sind bis jetzt auf einem den erhöhten Ansprüchen nicht mehr entsprechenden Standpunkte stehen geblieben. Ein Gesetzentwurf, betreffend die Regelung der Verhältnisse des Civilgenie-Corps ist zwar schon seit längerer Zeit von der Regierung den Deputirten vorgelegt worden, doch hatten letztere bis jetzt noch keine Zeit gefunden, diese Angelegenheit in nähere Erwägung zu ziehen. Jetzt endlich hat die parlamentarische Commission, welche mit dem Referat über den betreffenden Gesetzentwurf beauftragt war, beschlossen, den Entwurf zur Discussion im Plenum zu bringen und vorzuschlagen, denselben im Princip zu genehmigen, gleichzeitig aber der Regierung die Erhöhung der Gehälter des Personals zu empfehlen.

Italienisch-Böhmische Tarife. Die Betriebsdirection der Oberitalienischen Eisenbahnen hat unter dem 10. April cr. eine Bekanntmachung erlassen, nach welcher die gegenwärtig bestehenden Eil- und Frachtguttarife im directen Verkehre von und nach den Böhmischen Eisenbahnen mit dem 30. April cr. ihre Gültigkeit verlieren. An ihre Stelle treten neue Tarife, welche bezüglich ihrer allgemeinen Bestimmungen und Einheitssätze besonders für den Italienischen Theil der Route den Tarifen für den Italienisch-Deutschen und Italienisch-Oesterreichisch-Ungarischen Verkehr entsprechen.

Rekrutirung des Beamtenpersonals für die Oberitalienischen Eisenbahnen. Der Verwaltungsrath der Oberitalienischen Eisenbahnen hat eine Bekanntmachung erlassen, durch welche er geeignete Persönlichkeiten auffordert, sich als Aspiranten für den Eisenbahndienst zu melden. Als Bedingungen für die Zulassung werden ausser den allgemeinen Forderungen der physischen Tauglichkeit und moralischen Unbescholtenheit noch genannt: Italienisches Indigenat, Alter nicht unter 17½ und nicht über 30 Jahre, nur gediente Militärs können bis zu 33 Jahre alt sein, endlich Bestehen eines bei der Direction der Oberitalienischen Eisenbahnen abzulegenden schriftlichen und mündlichen Examens. Das schriftliche Examen soll sich erstrecken auf: a) Schreiben eines Aufsatzes in Italienischer Sprache über ein Thema, durch welches der allgemeine Bildungsstand und die Befähigung des Candidaten zu erkennen ist, b) in der Arithmetik die vier Species mit ganzen Zahlen, gewöhnlichen und Dezimalbrüchen, Proportionen, einfache und zusammengesetzte Regel de tri, Quadratwurzeln, Zinseszinsen- und Rentenrechnung, Potenzen, c) elementare Geometrie und Stereometrie, d) Probe im Schönschreiben, e) facultative Uebersetzung aus dem Italienischen ins Französische, Deutsche oder Englische. Das mündliche Examen bezieht sich im Allgemeinen auf dieselben Gegenstände und ausserdem noch auf die physische, commercielle und politische Geographie Europas und besonders Italiens.

Die Zahl der für den Bedarf der Verwaltung zu notirenden Beamten ist auf 300 festgesetzt. Diejenigen, welche nach Prüfung der vorgelegten Documente und dem Ausfalle des Examens als befähigt erkannt sind, sollen hiernach zunächst zum Probedienst einberufen werden und erhalten dieselben während dieser Probezeit 3 Lire Tagegelder.

Literatur.

Statistische Notizen für das Deutsche Reich 1881. Zusammengestellt von A. Thomaschewski, exped. Secretär im Kaiserl. statistischen Amt. Berlin 1881. Verlag von J. Springer. Preis 50 ₰.

Oft werden in gesellschaftlichen Kreisen Fragen gestellt, welche das volkswirthschaftliche Leben des Deutschen Reichs betreffen, sich also auf Grösse, Bevölkerung, Handel und Verkehr, Industrie u. s. w. beziehen.

Nicht immer ist es leicht, Fragen dieser Art, bei denen es sich ausschliesslich um Zahlen handelt, mit Sicherheit zu beantworten, auch ist es oft schwierig, die Daten dafür an den verschiedenen Stellen der darüber handelnden Werke aufzufinden.

Diesem Mangel soviel als möglich abzuhelfen, hat der Herausgeber sich bemüht, in möglichst kleinem Umfange, um es als Einlage für das Notizbuch stets zur Hand zu haben, ein Hülfsmittel zu schaffen, dessen Aufzeichnungen meist amtlichen Quellen entnommen sind, und das bei keinem sich für das wirthschaftliche Leben des Deutschen Reichs Interessirenden fehlen sollte.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Tarif-Bekanntmachungen.

I. Localtarife.

Berlin-Görlitzer Eisenbahn. Am 10. Juni cr. scheidet die Route Berlin-Pasewalk-Strassburg als Transitstrecke aus dem Braunkohlenverkehr von Senftenberg, Station der Berlin-Görlitzer Eisenbahn, nach Neubrandenburg und den übrigen westlich davon gelegenen Stationen der Mecklenburgischen Friedrich-Franz Eisenbahn, den Tarif vom 1. April 1877 betreffend, aus und werden dergleichen Sendungen zwischen den genannten Stationen von der Zeit ab nur über Berlin-Oranienburg befördert. Berlin, den 16. April 1881. Die Direction.

Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft. Zum Special-Tarif für die Beförderung von

Braunkohlen, Braunkohlencokes, Braunkohlenbriquets, Steinkohlen, Steinkohlenasche, Cokes, Cokesasche und Briquets

in Wagenladungen von je 10000 kg im **Localverkehr** der unter unserer Verwaltung stehenden Schleswig-Holsteinischen Eisenbahnen, gültig vom 1. Mai 1880 bis Ende April 1881, ist ein Nachtrag I erschienen, durch welchen die Gültigkeit dieses Tarifs auf ein Jahr und zwar für die Zeit vom 1. Mai 1881 bis Ende April 1882 verlängert wird.

Exemplare des vorbezeichneten Nachtrags können durch unsere Betriebscontrole, hier, unentgeltlich bezogen werden. Altona, den 23. April 1881. Die Direction. (1075)

Zu der Zusatzbestimmung zu No. 4 Abschnitt d lit. ff der allgemeinen Tarifvorschriften für die **Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren**, durch welche bestimmte Normalstückzahlen für halbe Wagenladungen lebender Thiere festgesetzt sind, tritt mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. folgende weitere Zusatzbestimmung in Kraft:

Unter Beachtung dieser Normalstückzahlen wird der Frachtberechnung für eine halbe Ladung die Hälfte des Flächenraums des verwendeten Wagens, jedoch nicht mehr als 7 qm zu Grunde gelegt.

Bei Aufgabe einer grösseren Anzahl lebender Thiere, als nach den Normalstückzahlen für halbe Ladungen zulässig, ist die Fracht stets für eine volle Wagenladung nach Massgabe des Flächenraums des verwendeten Wagens zu bezahlen (Abschnitt d lit. aa der allgemeinen Tarifvorschriften).

Diese Zusatzbestimmung gilt zunächst in folgenden Verkehren:

a) Localverkehr der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn, Berliner Nordbahn, Halle-Sorau-Gubener und Berlin-Dresdener Eisenbahn (Tarif vom 1/1. 80);

b) Localverkehr der Berlin-Stettiner Eisenbahn und directer Verkehr zwischen der Berlin-Stettiner und der Hinterpommerschen Bahn (Tarif vom 1/1. 80);

c) zwischen der Niederschlesisch-Märkischen und der Berlin-Stettiner Eisenbahn (Tarif vom 1/3. 80);

d) zwischen der Oberschlesischen und der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn (Tarif vom 20/4. 78);

e) zwiichen den Directionsbezirken Berlin, Frankfurt a/M., Hannover, Elberfeld (Tarif vom 1/1. 80);

f) zwischen den Deutschen Reichsbahnen und den Preussischen Staatsbahnen (Tarif vom 20/1. 80);

g) zwischen Stationen der Ostbahn und der Berlin-Stettiner Eisenbahn (Tarif vom 15/2. 80);

h) zwischen Stationen der Oberschlesischen und der Berlin-Stettiner Eisenbahn (Tarif v. 1/10. 80);

i) zwischen Stationen der Oberschlesischen und der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn im Posen-Schlesisch-Märkischen Verbande (Tarif vom 1/6. 79).

Berlin, den 23. April 1881. Königliche Eisenbahndirection. (1096)

Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn. Die im Nachtrag X unseres **Localgütertarifs** sub III 1 aufgeführte Frachtermässigung für rohe Steine gilt auf gleiche Frist (bis 30. September 1881) auch für Sendungen ab Gr. Rosen. Breslau, den 23. April 1881. Directorium. (1078)

Oberschlesische Eisenbahn. Vom 1. Mai d. J. ab bis auf Weiteres wird im **Local-** und im gegenseitigen Verkehr mit den unter Staats-Verwaltung stehenden Bahnen, einschliesslich der Reichsbahnen in Elsass-Lothringen in maximo an Lieferzeit gerechnet:

a) für Eilgüter

1. Expeditionsfrist: . . . . . 1 Tag
2. Transportfrist: für je angefangene 300 km . . . . . . 1 Tag;

b) für Frachtgüter

1. Expeditionsfrist: . . . . . 2 Tage,
2. Transportfrist: bis zu einer Entfernung von 100 km . . 1 Tag, und für je angefangene weitere 200 km . . . . 1 Tag.

Für Frachtgüter im Verkehr zwischen Breslau und Bromberg, sowie Breslau und Thorn bleibt die im Nachtrag No. 8 unseres Localtarifs veröffentlichte kürzere Lieferzeit (4 Tage) bis auf Weiteres in Geltung. Die ebendort festgesetzte Lieferfrist von fünf Tagen für die Strecke Breslau-Stargard wird durch die obigen generellen Einschränkungen entbehrlich. Breslau, den 20. April 1881. Königliche Direction. (1088)

Oberschlesische Eisenbahn. Für die bahnseitig vermittelte **Zollabfertigung** der in allen Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Galizischen Verbandsverkehren direct kartirten und die Oberschlesische Eisenbahn nur transitirenden Güter werden im diesseitigen Verwaltungsbereiche die im Nachtrage 17 **zum Localgütertarife** der Oberschlesischen Eisenbahn enthaltenen **Zollabfertigungsgebühren** bis auf Weiteres nicht erhoben. Von der Berechnung derselben bei den im Ostdeutsch-Böhmischen Verbande beförderten Gütern wird auch dann Abstand genommen, wenn die betreffenden Sendungen nach einer Station der Oberschlesischen Eisenbahn bestimmt sind. Die Erhebung der Provision für Verlegung der Zölle in Höhe von 1 pCt. des Zollbetrages findet dagegen nach wie vor statt. Breslau, den 21. April 1881. Königliche Direction. (1076)

K. K. priv. Mährische Grenzbahn. Mit Giltigkeit vom 1. Mai l. J. tritt Nachtrag VII zu den **reglementarischen Bestimmungen und allgemeinen Tarifen** für Eilgüter und gewöhnliche Güter vom 1. October 1876 folgenden Inhaltes in Kraft:

I. Abänderung und Ergänzung der Tarifbestimmungen.

II. Abänderungen und Ergänzungen der Waarenclassification.

III. Einführung einer Zählgebühr für Holzsendungen. Wien, am 23. April 1881. Die commercielle Abtheilung. (1085)

K. K. Nied.-Oesterreichische Staatsbahnen. Nachtrag VI, giltig vom 1. Mai 1881 zu dem **Localtarife** für den Personen- und Sachentransport vom August 1877, enthaltend Abänderung der Tarifbestimmungen, Ergänzungen der Waarenclassification und Einführung einer Zählgebühr für Holzsendungen. Wien, am 16. April 1881.

Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn. Vom 1. Mai d. Js. ab wird unsere Haltestelle Rybno für den **Local-Güterverkehr** eröffnet. In der Richtung nach und von Dt. Eylau kommen die Frachtsätze der Station Koschlau und in der Richtung nach und von Illowo die Frachtsätze der Station Montowo zur Anwendung.

Die Transportpreise sind bei allen Stationen zu erfahren. Danzig, den 25. April 1881. Die Direction. (1093 J)

II. Tarife für directe Verkehre mit besonderen Namen.

K. K. priv. Südbahngesellschaft. **Bayerisch-Oesterreichisch-Ungarischer Güterverkehr.** Mit Giltigkeit vom 1. Mai 1881 treten die folgenden directen Frachtsätze für den Transport von Cement (hydraulischen Kalk) bei Aufgabe von, oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen in Wirksamkeit ab Kirchbüchl (Station der K. K. priv. Südbahngesellschaft) nach den Stationen der Königl. Bayerischen Staatseisenbahnen (pro 100 kg):

Darching	ℳ. 0,35
Deisenhofen	„ 0,38
Holzkirchen	„ 0,33
Sauerlach	„ 0,36

Das Auf- und Abladen auf die, resp. von den Eisenbahnwagen obliegt der Parthei. Wien, 16. April 1881. Die General-Direction. (1066)

Berlin-Braunschweig-Halberstadt-Lausitzer Verband. Für den Transport von Steinen, als Back-, Bruck-, Gypsbruch-, Pflaster-etc. Steine in Wagenladungen à 10000 kg treten nachstehende Ausnahmefrachtsätze in Kraft:

Von Weinböhla nach	pro 100 kg in Mark
Lichterfelde	0,44
Grossbeeren	0,44
Ludwigsfelde	0,43
Trebbin	0,41
Luckenwalde	0,40

Berlin, den 20. April 1881. Die Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft (als geschäftsführende Verwaltung). (1070)

Mit dem 1. Mai cr. tritt der Nachtrag 11 zu Tarifheft II für den **Berlin-Magdeburg-Halle-Casseler Verband**, enthaltend:

I. Aufhebung der Sätze des Ausnahme-Tarifs 6 für gebrannten Kalk,

II. Ausnahmetarifsätze für Steine des Specialtarifs III zwischen Bitterfeld und Mansfeld,

III. Ermässigung einzelner Tarifsätze

in Kraft.

Exemplare des Nachtrags können von den Verbands-Expeditionen bezogen werden. Magdeburg, den 16. April 1881. Namens der Verbands-Verwaltungen Königliche Eisenbahn-Direction. (1064)

K. K. priv. Galizische Karl-Ludwigbahn. Mit 1. Mai d. J. tritt für den **Galizischen Gemeinschaftsverkehr** ein neuer Tarif in Kraft, durch welchen der bis nun bestandene Tarif vom 1. Jänner 1880 sammt dessen Nachtrag vom 1. Februar 1881 ausser Kraft gesetzt werden.

Exemplare des Tarifes können um den Preis von 1 fl. Oe. W. bei den Verwaltungen der Galizischen Bahnen wie in den grösseren Verbandstationen bezogen werden. Wien, am 20 April 1881. Die Verband-Verwaltungen. (1067)

---

1. Die diesseitige Station Meiderich ist vom 20. d. Mts. ab in die im **Köln-Minden-Niederländischen Güterverkehre** via Emmerich, Venlo und Winterswyk bestehenden Ausnahme-Tarife A resp. C für die Beförderung von Eisen und Stahl des Special-Tarifs II nach den Niederländischen Stationen Amsterdam, Rotterdam, Dordrecht, Middelburg und Vlissingen mit den gleichen Frachtsätzen aufgenommen, welche für bezügliche Sendungen von der diesseitigen StationRuhrortRhein bestehen.

2. Vom 20. d. Mts. ab bis auf Weiteres werden **eiserne Brückentheile**, welche zur Seeausfuhr bestimmt sind, nach den für Eisen- und Stahlwaaren des Spezial-Tarifs II im Verkehr nach den Elb-, Ems- und Weser-Häfen sowie nach den Niederländischen und Belgischen Häfen bestehenden **Ausnahme - Frachtsätzen** befördert. Köln, den 20. April 1881. Königliche Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische) ad 2 zugleich Namens der betheiligten Deutschen Verwaltungen. (1074)

Im **Niedersächsisch - Ostdeutschen Verbande** treten hinfort Sätze für die regulären Classen, sowie ein Ausnahmesatz für Holz, Europäisches, des Specialtarifs II zwischen Mansfeld, Station des Königlichen Eisenbahn-Directionsbezirks Frankfurt a/M., einerseits und Posen, der Märkisch-Posener Eisenbahn, andererseits in Kraft.

Die Sätze sind bei den genannten Expeditionen, sowie bei sämmtlichen Verbands-Verwaltungen zu erfahren. Bromberg, den 14. April 1881. Königl. Eisenbahn-Direction, als geschäftsführende Verwaltung. (1095 J)

Zu dem am 1. April d. J. in Kraft getretenen Nachtrag IV zu Theil II (A und B) des **Ostdeutsch-Ungarischen Verbands-**Gütertarifs ist ein Ergänzungsblatt erschienen, welches bei den bekannten Dienststellen gratis zu beziehen ist. Breslau, den 14. April 1881. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn im Namen der Deutschen Verbands-Verwaltungen. (1063)

Ostdeutsch - Oesterreichischer und Ostdeutsch-Ungarischer Verbandverkehr. Am 1. Mai cr. tritt zum Ostdeutsch - Oesterreichischen Verbandtarif Theil II der Nachtrag VI und zum Ostdeutsch-Ungarischen Verbandtarif, Theil II A (Classentarif) der Nachtrag V in Kraft. Der erstere enthält eine Bestimmung über die Transportsteuerzuschläge im Verkehr mit der Neu-Szönyer Linie, die Aufnahme der Stationen Königsberg i.Pr. Quaibahnhof und Gänserndorf K. F. N. B., den Ausnahmetarif für Kleie und für Schwefelsäure und Berichtigungen. Soweit die Berichtigungen Erhöhungen gegen die bestehenden Sätze herbeiführen, treten dieselben am 1. Juni in Geltung.

Der letztgenannte Nachtrag enthält die Aufnahme von Königsberg Quaibahnhof, Cottbus B. G. Ausnahmesätze für Schwefelsäure und Berichtigungen. Druckexemplare sind bei den bekannten Dienststellen zu haben. Breslau, den 8. April 1881. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn für die Deutschen Verbandsverwaltungen. (1062)

Sächsisch - Thüringischer Verband. Der bereits unterm 31. März cr. publicirte Nachtrag IX zum Gütertarif vom 16. März 1880 enthält ferner Frachtsätze für die Sächsischen Stationen Grosszschocher, Lohmen und Schmölln bei Bischofswerda. Erfurt, den 14. April 1881. Namens der Verbands-Verwaltungen: Die Direction der Thüring. Eisenbahngesellschaft. (1091)

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Die directen Tarifsätze des **Schweizerischen Getreidetarifs** ab Singen transit nach Stationen der Schweizerischen Nordostbahn und der Linie Effretikon-Hinweil vom 1. März l. J. soweit sie billiger sind, als die Getreidesätze der Tarifclassen 15a und 15b des I. Nachtrags zum Gütertarif Basel und Waldshut-Ostschweiz finden mit Ausnahme der Sätze für die Stationen der Linien von Rielasingen bis Oberwinterthur und von Etzweilen bis Emmishofen alsbald auf die von der diesseitigen Station Singen zum Versandt kommenden Getreidesendungen gleichmässige Anwendung. Karlsruhe, den 22. April 1881. Generaldirection. (1082)

Westdeutscher Eisenbahn - Verband. Mit Wirkung vom 1. k. M. ab ist zum Tarif für die Beförderung von Leichen etc. der 4. Nachtrag, directe Sätze zwischen Altona, Ottensen, Schulterblatt und Sternschanze und Stationen des Eisenbahn-Directions-Bezirks Frankfurt a. M. enthaltend, erschienen und kann derselbe von den Verbands-Güter- und Gepäckexpeditionen bezogen werden. Hannover, den 20. April 1881. Namens sämmtlicher Verbands - Verwaltungen: Kgl Eisenbahn-Direction. (1090)

III. Tarife für andere directe Verkehre.

Am 1. Mai cr. tritt im Verbandverkehr der **Märkisch-Posener** und **Breslau-Freiburger** Eisenbahn vom 1. Januar 1878 ein Ausnahmefrachtsatz für Braunkohlen Hermannia-Heinersdorf mit 0,34 ℳ pro 100 kg in Kraft. Breslau und Guben, den 23. April 1881. Direction der Märk.-Posener Eisenbahn - Gesellschaft. Directorium der Breslau-Schweidnitz-FreiburgerEisenbahn-Gesellschaft. (1079)

Altona - Kieler Eisenbahn - Gesellschaft. Zum Tarif für den **directen Personen- und Gepäck-Verkehr mit der Berlin-Hamburger Bahn** vom 1. Januar 1875 ist ein vom 1. Mai cr. ab gültiger Nachtrag XXIV. erschienen. Derselbe enthält:

I. Anderweite ermässigte Tarifsätze für die Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen Hamburg (K., D. u. St.) einer- und den Westholsteinischen Stationen Heide, Hemme, Karolinenkoog und Wesselburen andererseits.

II. Tarifsätze für die Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen Berlin einer- und der Westholsteinischen Station Heide andererseits.

III. Aenderung der Anmerkung 2, auf Seite 8 des Nachtrags XXIII.

Nähere Auskunft ertheilen die bezüglichen Personenexpeditionen. Altona, den 23. April 1881. Die Direction. (1089)

Gr. Badische Staatseisenbahnen. Mit dem 1. Mai l. J. tritt der II. Nachtrag zu der Waarenclassification des Tarifs vom 1. Januar 1880 für den directen Güterverkehr zwischen **Basel loco und transit** und den **Stationen der Mittel- und Westschweizerischen Bahnen** in Kraft.

Exemplare des Nachtrags sind bei der Güterexpedition in Basel unentgeltlich zu erhalten. Karlsruhe, den 21. April 1881. Generaldirection. (1081)

IV. Specialtarife für bestimmte Transport-Artikel.

Im Verkehre Cakovic - Dresden - Elbquai gelangt für **Pilé-Zuckersendungen** zum Export bei Aufgabe von 10 000 kg pro Wagen oder Frachtzahlung hierfür ein Satz von 1,51 ℳ pro 100 kg zur Anwendung, sofern die bezüglichen Sendungen in Dresden zur Elbe umgeschlagen werden. Dresden, am 22. April 1881. Königliche Generaldirection der Sächs. Staatseisenbahnen. von Tschirschky. (1083)

---

2. Eröffnungen etc.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Einer Mittheilung der Königlichen Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen zufolge wird am 1. Mai d. J. auf der Bahnstrecke Annaberg-Weipert die zwischen der Güterstation Buchholz und der Haltestelle Cranzahl neu hergestellte Haltestelle für den Personenverkehr Sehma eröffnet werden. Es haben daselbst sämmtliche fahrplanmässigen Züge anzuhalten.

Berlin, den 23. April 1881.

Die geschäftsführende Direction.

Ungarische Nordostbahn. (Eröffnung der Haltestelle „Bodrog - Olaszi"). Am 1. Mai l. J. wird auf der Linie der Ung. Nordostbahn zwischen den Stationen Liszka-Tolcsva und Sárospatak beim Wächterhaus No. 182 die Haltestelle „Bodrog-Olaszi" probeweise auf ein Jahr für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet.

Die Gebührenberechnung erfolgt in der Weise, dass der Tarifsatz der, von der betreffenden Haltestelle entfernter gelegenen nächsten Station in Anwendung gebracht wird.

Bei der Haltestelle Bodrog-Olaszi werden alle Personen befördernden Züge jedesmal, wenn Reisende zum Ein- und Aufsteigen vorhanden sind, eine Minute anhalten.

Auf der obengenannten Haltestelle findet eine Fahrkarten-Ausgabe nicht statt, dagegen werde den daselbst einsteigenden Reisenden, Seitens des Conducteurs bis zur nächsten Station lautende sogenannte Conducteur - Fahrkarten verabfolgt, für welche die zwischen den beiden Nachbarstationen bestehenden normalen Fahrgebühren zu entrichten sind. Für die Weiterreise haben die Reisenden in der nächsten Station die Fahrbillets zu lösen.

Von den übrigen Stationen werden nach dieser Haltestelle gewöhnliche Fahrbillets ausgefolgt.

Reisegepäck wird auf der erwähnten Haltestelle nur gegen Nachzahlung aufgenommen; von den Stationen nach der Haltestelle hingegen findet eine regelmässige Gepäcksaufnahne statt; jedoch darf das Gepäck nur von solchem Umfange und Gewichte sein, dass dessen Ein- und Ausladung durch 2 Mann bewältigt werden kann. Budapest, am 22. April 1881. Die General - Direction. (Nachdruck wird nicht honorirt.)

---

3. Stations-Benennung.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Die Station Homburg in Lothringen wird fortan den Namen Oberhomburg führen.

Wir bringen das Vorstehende auf den Antrag der Kaiserlichen Generaldirection der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen unter dem Ersuchen zur Kenntniss der geehrten Vereinsverwaltungen, das Verzeichniss gleichnamiger Eisenbahnstationen gefälligst hiernach berichtigen lassen zu wollen.

Berlin, den 17. April 1881.

Die geschäftsführende Direction des Vereins.
Fournier.

4. Neue Fahrpläne.

Fahrplan der Lübeck-Büchener und Lübeck-Hamburger Eisenbahn vom 15. Mai 1881.

I. Lübeck-Büchen (Lüneburg).

	Personenzug I—III*	Gemischter Zug I—III	Personenzug I—III	Personenzug I—III*	Gemischter Zug I—III*
Lübeck ab	6.36	6.55	10.50	3.30	7.30
Blankensee	—	7.10	—	3.40	7.42
Sarau	—	7.20	—	3.50	7.52
Ratzeburg	7.1	7.40	11.15	4.5	8.10
Mölln	7.16	8.0	11.29	4.20	8 28
Roseburg	—	8.25	—	4.35	8.50
Büchen an	7.42	8.38	11.55	4.50	9.5
Büchen ab	7.47	9.10	12.5	5.3	9.16
Lauenburg	8.4	9.45	12.21	5.20	9.41
Echem	8.14	10.3	12.31	5.31	9.55
Adendorf	8.25	10.23	12.42	5.43	10.11
Lüneburg an	8.32	10.33	12.49	5.50	10.21

II. (Lüneburg) Büchen-Lübeck.

	Personenzug I—III	Gemischter Zug I—III*	Personenzug I—III*	Gemischter Zug I—III*	Personenzug I—III
Lüneburg ab	6.9	7.15	11.50	3.22	8.10
Adendorf	—	7.28	12.6	3.33	8.19
Echem	—	7.47	12.30	3.48	8.30
Lauenburg	6.36	8.14	12.59	4.15	8.46
Büchen an	6.51	8.39	1.24	4.37	9.1
Büchen ab	6.55	9.0	1.50	5.5	9.10
Roseburg	—	9.10	1.55	5.15	—
Mölln	7.18	9.40	2.18	5.45	9.34
Ratzeburg	7.33	10.5	2.35	6.10	9.48
Sarau	—	10.20	2.45	6.25	—
Blankensee	—	10.30	2.55	6.35	—
Lübeck an	8.0	10.50	3.10	6.55	10.15

* Zwischen Büchen und Lüneburg auch IV. Classe.

III. Lübeck-Hamburg.

	Gemischter Localzug I—III	Personenzug von Rostock I—IV	Local-Personenzug I—III	Personenzug von Stettin I—IV	Schnellzug von Stettin I—III	Local-Personenzug I—III	Am 5. u. 6. Juni u. an allen Sonntagen bis incl. 11. September Extra-Personenzug I—III
Lübeck . . ab	7.15	10.17	1.10	3.54	5.54	8.45	9.40
Niendorf . . .	7.25	—	1.20	4.5	—	8.55	9.51
Reinfeld	7.39	10.38	1.38	4.22	—	9.8	10.3
Oldesloe	7.55	10.52	1.55	4.38	6.20	9.21	10.16
Bargteheide . .	8.17	11.12	2.19	4.59	—	9.39	10.33
Ahrensburg . .	8.31	11.24	2.32	5.14	—	9.51	10.45
Alt-Rahlstedt . .	8.45	—	2.45	5.30	—	10.5	10.58
Wandsbeck . . .	8.58	11.44	2.58	5.42	7.0	10.14	11.7
Hamburg . an	9.10	11.55	3.10	5.54	7.10	10 25	11.17

IV. Hamburg-Lübeck.

	Schnellzug nach Stettin I—III	Local-Personenzug I—III	Personenzug nach Stettin I—IV	Local-Personenzug I—III	Personenzug nach Rostock I—IV	Local-Personenzug I—III
Hamburg. . ab	7.0	7.35	10.45	1.15	5.15	10.10
Wandsbeck . . .	7.7	7.43	10.53	1.23	5.23	10.18
Alt-Rahlstedt . .	—	7.55	—	1.36	5.35	10.30
Ahrensburg . .	—	8.11	11.18	1.51	5.50	10.46
Bargteheide . .	—	8.24	11.31	2.4	6.3	10.58
Oldesloe	7.49	8.43	11.52	2.25	6.25	11.16
Reinfeld	—	8.57	12.5	2.39	6.37	11.31
Niendorf	—	9.10	—	2.50	6.50	11.45
Lübeck . . an	8.20	9.25	12.30	3.7	7.5	12.0

Die Nachtzeiten von 6 Uhr Abends bis 5 Uhr 59 Min. Morgens sind durch Unterstreichung der Minutenziffern bezeichnet.

Lübeck, den 20. April 1881. Die Direction der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft. (1080)

Königliche Militäreisenbahn. Fahrplan vom 15. Mai 1881. (1094 J)

Gemischte Züge No. 101 Ank.	No. 101 Abf.	No. 103 Ank.	No. 103 Abf.	Stationen	Gemischte Züge No. 102 Ank.	No. 102 Abf.	No. 104 Ank.	No. 104 Abf.
Vm.	5^{36}	Nm.	2^{45}	Schiessplatz	9^{25}		6^{44}	
5^{45}	5^{47}	2^{54}	3	Sperenberg	9^{11}	9^{16}	6^{28}	6^{35}
5^{52}	5^{53}	3^{5}	3^{11}	Clausdorf	9^{1}	9^{6}	6^{16}	6^{23}
6^{4}	6^{9}	3^{22}	3^{31}	Zossen	8^{44}	8^{50}	5^{59}	6^{5}
6^{32}	6^{33}	3^{54}	3^{55}	Mahlow	8^{21}	8^{22}	5^{36}	5^{37}
6^{54}		4^{16}		Berlin (Militärbahnhof) .	Vm.	8	Nm.	5^{15}

5. General-Versammlungen.

Ungarische Westbahn Actiengesellschaft (Stuhlweissenburg-Raab-Graaz). Die achte ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Ungarischen Westbahn (Stuhlweissenburg-Raab-Graz) findet in Gemässheit des § 36 der Gesellschafts-Statuten in Budapest, am 25. Mai 1881 Vormittags 10 Uhr im gesellschaftlichen Administrationsgebäude V. Bezirk Mond-Gasse 8 statt.

Tagesordnung. 1. Bericht des Directoriums (§ 38 der Statuten).

2. Bericht des Aufsichtsrathes und Vorlage der Bilanz pro 1880 (§ 38 der Statuten).

3. Neuwahl des Directoriums (§§ 54 und 55 der Statuten).

4. Wahl eines Aufsichtsraths-Mitgliedes (§ 69 der Statuten).

Die stimmberechtigten Herren Actionäre, die an dieser Generalversammlung Theil zu nehmen wünschen, wollen ihre Actien im Sinne des § 44 der Statuten spätestens bis 17. Mai 1881 in Budapest bei der Cassa des Gesellschaft
oder „ „ Ung. allgem. Creditbank,
„ Wien bei der K. K. priv. Oesterr. Creditanstalt für Handel und Gewerbe,
„ Graz bei der Steirischen Escomptebank,
„ Frankfurt a. M. bei den Herren M. A. v. Rothschild & Söhne, bei der Filiale der Bank für Handel und Industrie,
„ Berlin bei S. Bleichröder,
„ Hamburg bei L. Behrens & Söhne
deponiren, wogegen Legitimationskarten zum Eintritte in die Versammlung erfolgt werden.

Auf diesen Karten ist die Anzahl der vertretenen Actien und die daran geknüpfte Stimmenanzahl verzeichnet.

Budapest, am 21. April 1881. Das Directorium.

Auszug aus den Gesellschaftsstatuten. § 41. Geschäftsberichte, Schlussrechnungen. Bilanz, Bericht des Aufsichtsrathes, sowie der Inhalt der zur Verhandlung kommenden Anträge sind in Druck zu legen und können von jedem sich als solchen legitimirenden Actionär 8 Tage vor der Generalversammlung im Bureau der Gesellschaft entgegengenommen werden.

§ 43. Je zehn (10) Actien berechtigen zu einer Stimme. Kein Actionär kann indessen mehr als (200) zweihundert Stimmen weder im eigenen noch im fremden Namen repräsentiren.

§ 44. Zur Theilnahme an der Generalversammlung sind nur jene Actionäre berechtigt, welche ihre Actien sammt den nicht fälligen Coupons und dem Talon beziehungsweise ihre Interimsscheine oder den in Gemässheit des § 33 behobenen Empfangsschein über deponirte Actien oder Interimsscheine oder aber ihre Genussscheine wenigstens 8 Tage vor dem Zusammentritte der Generalversammlung bei der Cassa der Gesellschaft oder an den vom Directorium bezeichneten Orten deponirt haben.

§ 45. Das Stimmrecht in der Generalversammlung kann vom Actionär persönlich oder durch Bevollmächtigung eines stimmberechtigten Actionärs ausgeübt werden.

§ 54. Die Geschäfte der Gesellschaft leitet ein Directorium, welches aus höchstens 13 Mitgliedern bestehen kann, von welchen 7 Mitglieder Inländer und 5 Mitglieder am Sitze der Gesellschaft wohnhaft sein müssen.

Bei einer geringeren Mitgliederzahl als 13, hat ein entsprechend mögliches arithmetisches Verhältniss platz zu greifen.

§ 55. Die Mitglieder des Directoriums werden durch die Generalversammlung

auf fünf Jahre gewählt. — Insolange als die Gesellschaft auf Grund der Staatsgarantie, Vorschüsse in Anspruch nimmt, haben die betreffenden Regierungen das Recht, in die obenangeführte Zahl der Mitglieder des Directoriums je ein Mitglied zu ernennen.

§ 69. Zur Controle der Geschäftsleitung sowie zur Prüfung der Anträge, betreffend die Jahresrechnungen und die Bilanz, gleichwie betreffend Vertheilung des Gewinnes, wird ein aus höchstens 5 Mitgliedern bestehender Aufsichtsrath gewählt.

Die Wahl geschieht auf die Dauer von 3 Jahren aus der Reihe der Actionäre und in derselben Weise, wie dies zur Wahl des Directoriums vorgeschrieben ist.

6. Ausloosungen etc.

K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft. Bei der am 21. April 1881 im Beisein des landesfürstlichen Commissärs Herrn K. K. Regierungsraths und Bezirkshauptmanns Alexander Merbeller und des Herrn K. K. Notars J. U. Dr. Max Ritter von Obentraut auf Grund des staatlich genehmigten Tilgungsplanes stattgefundenen Verloosung der im Jahre 1881 zur Tilgung gelangenden Theilschuldverschreibungen des mit dem hohen Handelsministerialerlasse vom 20. April 1880 Zl. 12256 genehmigten $4\frac{1}{2}$ procentigen Prioritätsanleihens wurden gezogen:

a) von den Obligationen zu je 1 500 M. Deutsche Reichswährung

die Nummern: von 721 bis incl. 724; — von 3005 bis incl. 3008; — von 3641 bis incl. 3644; — von 4721 bis incl. 4724; — von 7481 bis incl. 7484; — von 8121 bis incl. 8124; — von 8317 bis incl. 8320; — 9289 bis incl. 9292; — von 10001 bis incl. 10004; von 11265 bis incl. 11268; — von 11689 bis incl. 11692;

b) von den Obligationen zu je 300 M. Deutsche Reichswährung

die Nummern: von 23981 bis incl. 24000; — von 27661 bis incl. 27680; — von 33761 bis incl. 33780; — von 35041 bis incl. 35060; von 36681 bis incl. 36700.

Die Auszahlung dieser ausgeloosten Schuldverschreibungen, deren Verzinsung mit 30. Juni 1881 aufhört, erfolgt gegen Rückgabe der Obligationen nebst allen nicht verfallenen Coupons und des Talons mit dem auf der Obligation ersichtlichen Nominalwerthe am 30. Juni 1881 nach dem Wortlaute der Schuldverschreibungen u. z. in Deutschland in Mark D. R.-W., in Oesterreich nach Wahl der Gesellschaft entweder in derselben Weise oder in Gulden Oesterr. Währung Silber oder in dem dem Courswerthe der Mark entsprechenden Betrage

in Wien bei den Herren Johann Liebieg et Comp.,
„ Prag bei Herrn Moritz Zdekauer,
„ Dresden bei der Dresdner Bank und bei der Filiale der Allgemeinen Deutschen Creditanstalt,
„ Berlin bei der Direction der Disconto-gesellschaft und bei Herrn S. Bleichröder,
„ Leipzig bei der Allgemeinen Deutschen Creditanstalt
„ Frankfurt a. M. bei den Herren M. A. von Rothschild et Söhne,
„ Teplitz bei der Hauptcassa der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft.

Der Betrag fehlender Coupons wird an dem auszuzahlenden Capitalsbetrage gekürzt. Teplitz, den 23. April 1881. Der Verwaltungsrath.

Fortsetzung der Ausloosungen etc. S. 451.

7. Submissionsresultate.

Oberschlesische Eisenbahn. Breslau, den 13. April 1881. Submissionsresultate auf: A. 14 Stück Güterzuglocomotiven nebst Tendern: Kuppelung der Achsen 3, Cylinderdurchmesser 450; B. 6 Stück Tenderlocomotiven: Kuppelung der Achsen 2, Cylinderdurchmesser 420; C. je 1 Satz Achsen für Güterzuglocomotiven und Tendern.

No.	Offerte pro Locomotive mit Ausrüstung M.	Offerte pro Tender M.	Submittent. Name und Domicil.	Lieferzeit	Lieferort
			A. 14 Stück Güterzuglocomotiven.		
1.	36 300		F. Wöhlert'sche Maschinenbauanstalt und Eisengiesserei, Actiengesellschaft in Berlin	nach 6 Monaten 2 Stück wöchentl.	Berlin
2.	29 950	8 100	Sächsische Maschinenfabrik vorm. Rich. Hartmann in Chemnitz	nach 5 Monaten 4 Locomotiven, demnächst wöchentlich 1 Locomotive	Breslau
3.	35 900		Hannoversche Maschinenbauactiengesellschaft vorm. Georg Egestorff in Linden vor Hannover	nach 6 Monaten 5 Stück monatlich	Linden
4.	34 000		Union, Giesserei in Königsberg	nach 6 Monaten 1 Stück und demnächst monatlich 2 Stück	Königsberg
5.	28 000	5 500	Stettiner Maschinenbauactiengesellschaft „Vulcan" in Stettin	vom October 1881 ab 6 Stück monatlich	Stettin
6.	33 500		A. Borsig in Berlin	nach 5 Monaten 4 Stück, demnächst pro Monat 5 Stück	Berlin
7.	32 950		Berl. Maschinenbauactiengesellschaft vorm. L. Schwartzkopff in Berlin	nach 5½—6½ Monat 3—6 Stück monatl.	Berlin
8.	35 500		Henschel & Sohn in Cassel	2 Locomotiven am 5/11. 81, demnächst zweiwöchentlich weitere 2 Stück	Cassel
			B. 6 Stück Tenderlocomotiven.		
9.	28 530		F. Wöhlert'sche Maschinenbauanstalt und Eisengiesserei, Actiengesellschaft in Berlin	nach 6 Monaten 2 Locomotiven wöchentl.	Berlin
10.	29 200		Sächsische Maschinenfabrik vorm. Rich. Hartmann in Chemnitz	4 Locomotiven nach 5 Monaten, demnächst wöchentlich 1 Stück	Breslau
11.	34 000		Hohenzollern, Actiengesellschaft für Locomotivbau in Düsseldorf	nach 5½ Monat 3 Stück und 1 Monat später die übrigen 3 Stück	Grafenberg
12.	26 500		Hannoversche Maschinenbauactiengesellschaft vorm. Georg Egestorff in Linden vor Hannover	nach 6 Monaten 5 Stück monatlich	Linden
13.	24 850		Union, Giesserei in Königsberg	1 Locomotive nach 6 Monaten, demnächst monatlich 2 Stück	Königsberg
14.	29 000		Stettiner Maschinenbauactiengesellschaft „Vulcan" in Stettin	vom October 1881 ab 6 Stück monatlich	Stettin
15.	25 000		Locomotivfabrik Hagans in Erfurt	2 Locomotiven im November d. J., demnächst monatlich weitere 2 Stück	Breslau
16.	28 250		Henschel & Sohn in Cassel	2 Locomotiven am 5/11. 81, demnächst zweiwöchentlich weitere 2 Stück	Cassel
			C. Reserveachsen für Güterzuglocomotiven und Tender.		
17.	à Satz 4 540		F. Wöhlert'sche Maschinenbauanstalt und Eisengiesserei, Actiengesellschaft in Berlin	wie bei den Locomotiven	Berlin
18.	do. 6 200		Sächsische Maschinenfabrik vorm. Rich. Hartmann in Chemnitz	do.	Breslau
19.	do. 5 530		Hannoversche Maschinenbauactiengesellschaft vorm. Georg Egestorff in Linden vor Hannover	do.	Linden
20.	do. 6 500		Stettiner Maschinenbauactiengesellschaft „Vulcan" in Stettin	do.	Stettin
21.	do. 5 150		A. Borsig in Berlin	do.	Berlin
22.	do. 5 800		Berliner Maschinenbauactiengesellschaft vorm. L. Schwartzkopff in Berlin	do.	Berlin
23.	do. 5 460		Henschel & Sohn in Cassel	do.	Cassel

Bemerkungen: Mit Körting'schen Injecteuren und Vorwärmern und mit Gasbeleuchtungseinrichtung nach System Pintsch erhöht sich der Preis pro Locomotive bei 1. um 1 020 M., bei 2. um 1 760 M. bei 3. um 1 050 M., bei 4. um 1 300 M., bei 5. um 1 110 M., bei 6. um 1 600 M., bei 7. um 750 M., bei 8. um 950 M., bei 9. um 925 M., bei 10. um 1 670 M., bei 11. um 1 080 M., bei 12. um 1 050 M., bei 13. um 1 200 M., bei 14. um 1 110 M., bei 15. um 1 310 M., bei 16. um 950 M.

No. 8. Jahrgang 1881. Berlin, am 29. April 1881.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Der Redaction bis zum 25. April incl. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2mal im Monat und ist als selbstständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Colli mit Buchstaben sign.:

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Signatur: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt.		Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Lagerort: Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A B N M	23201	1	Fass	leer	—	23	1	Berlin	Magdeb.-Halberst.	
	B	17	1	Sack	Kartoffeln	—	49	2	Posen	Oberschlesische	
3	B H	941	1	Kiste	?	—	30,5	3	Eisleben	K.E.D.Frankf. a/M.	bez. Eisleben
4	B R	693	1	"	Porzellan	—	—	4	Kaldenkirchen	Berg.-Märk.	
	C D	342	1	Ballen	Pelzwaaren	—	54	5	Berlin	Berl.-Potsd.-Magd.	
	C F B	266	1	—	Leine	—	—	6	Leipzig	Magdeb.-Halberst.	
7	C H	12	1	Ballen	Wollwaaren	—	22	7	Düren	Linksrheinische	
8	D F S	351	1	"	Leder	—	29	8	Saarbrücken	"	
9	E D	—	1	Bund	Rundstahl	—	44	9	Sachsenhausen	K.E.D.Frankf. a/M.	
10	{ E S }	—	21	Tafeln	Zink	—	—	10	Bochum	Berg.-Märk.	
11	E V	2671/3	3	Fass	Mennig	—	582	11	Saarbrücken	Linksrheinische	
12	F	259	1	Ballen	Leinen	—	68	12	Düren	"	
13	F C	801/2	2	"	Wolle	—	306	13	Siegburg	K. E. D. Köln R.Rh.	
14	F C	4094	1	Fass	Bläue	—	13	14	Aachen M.	Berg.-Märk.	
15	F L	381	1	Koffer	?	—	53	15	Leipzig	Magdeb.-Halberst.	
16	F S	293	1	Bürde	Stahl	—	122	16	Köln Gereon	Linksrheinische	
17	G E	198	1	Kiste	?	—	27	17	Magdeburg	Magdeb.-Halberst.	
18	G F	415	1	"	?	—	18	18	Nordhausen	K. E.D.Frankf. a/M.	bez. Magdeburg
19	G F	1003	1	Kistchen	?	—	—	19	"	"	
20	G K	—	1	Kiste	?	—	7	20	Magdeburg	Magdeb.-Halberst.	
21	G S	4424	1	"	Zündhölzer	—	24	21	Duisburg	K. E.D. Köln R.Rh.	
22	H C	3492	1	"	Flüssigkeit	—	75	22	Viersen	Linksrheinische	
23	H C E	2	1	Stück	Kette, 4 m lang	—	—	23	Sangerhausen	K.E.D.Frankf. a/M.	
24	HE	351	1	Fass	leer	—	6	24	Deutz	K. E. D. Köln R.Rh.	
25	HL	9292/3	2	"	Ketten	—	445	25	Mülheim a. Rhein	Berg.-Märk.	
26	H M	1377	1	Pack	leere Säcke	—	6	26	Magdeburg	Magdeb.-Halberst.	
27	J T	524	1	Fass	Eisenwaaren	—	174	27	Dt. Eylau	K. E.-D. Bromberg	
28	J s F	5814	1	Kiste	?	—	41	28	Halberstadt	Magdeb.-Halberst.	
29	J W S	130	1	Korb	Eisenwaaren	—	72	29	Dt. Eylau	K. E.-D. Bromberg	
30	K	2645/6	2	Kisten	gefüllt	—	31,5	30	Düsseldorf	Berg.-Märk.	
31	K M H	—	1	Block	Kupfer	—	6,5	31	Deutzerfeld	K. E. D. Köln R.Rh.	
32	L	8437	1	Ballen	Tapeten	—	107	32	Oberlahnstein	K.E.D.Frankf. a/M.	
33	L C	7011	1	"	?	—	29,5	33	Halberstadt	Magdeb.-Halberst.	
34	L E	1435	1	Kiste	?	—	27	34	Magdeburg	"	
35	L H	1497	1	Ballen	?	—	132	35	Köln Gereon	Linksrheinische	
36	L K	2	1	Koffer	?	—	40	36	Warburg	Berg.-Märk.	
37	L K	2578	1	Fass	Bleiweiss	—	190	37	Deutz	"	
38	L S	629	1	Kiste	leer	—	12	38	B. Rittershausen	"	
39	M	1	1	Sack	Graupen	—	51	39	Düsseldorf	"	
40	M	2522	1	Korb	Wein	—	9	40	Andernach	Linksrheinische	
41	M E K V	{ 151 269 99 185 }	4	—	eiserne Rungen	—	—	41	Magdeburg	Magdeb.-Halberst.	
42	M S C E	16	1	—	Kette	—	—	42	Oderberg	Oberschlesische	
43	{ N N K N	1 2 }	1	Ballen	{ alte Lumpen und Lederabfälle }		—	43	Wipperfürth	Berg.-Märk.	
44	N S	367	1	Kiste	?	—	113	44	Magdeburg	Magdeb.-Halberst.	
45	P F E	598	1	Sack	Taback	—	25	45	Netzthal	K. E.-D. Bromberg	
46	S & B	353	1	Ballen	Manufacturwaaren	—	28	46	Kattowitz	Oberschlesische	
47	S C	404	1	"	Schmirgel	—	43	47	Leipzig	Magdeb.-Halberst.	
48	S C	405	1	Pack	Flintpapier	—	37	48	Berlin	"	
49	S & C	6787	1	Fass	leer	—	10	49	Oberlahnstein	K.E.D.Frankf. a/M.	
50	S G	2198	1	Sack	Kleesamen	—	101	50	Wetzlar	K. E.D. Köln R.Rh.	
51	TH	214	1	Kiste	gefüllt	—	—	51	Venlo	Linksrheinische	
52	T L	15127	1	"	?	—	52	52	Stassfurt	Magdeb.-Halberst.	
53	T M	51	2	—	Aufsatzbretter	—	—	53	Wanne	K. E.D. Köln R.Rh.	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Signatur: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Lagerort: Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
54	W B	1763	1	Fass	? —	57	54	Bützow	Meckl. Fr.-Fr. B.	beschr. Treptow.
55	W K	112 111	1 1	„ „	? —	120 137,5	55	Halle	K.E.-D.Frankf.a/M.	
					B. Colli mit Adressen sign.					
56	A. Weimar S	1435	1	—	Brett mit Haken —	5	56	Magdeburg	Magdeb.-Halberst.	
57	C. Schulze	—	2	Fässer	leer —	—	57	Nordhausen	K.E.-D.Frankf.a/M.	
58	Elsass-Lothringen	2746 1456	1 1	— —	Decke — Leine —	—	58	Oberlahnstein	„	
59	Grossperlis	—	1	Pack	Pflanzen —	6	59	Deutz	K. E.-D. Köln R. Rh.	
60	Henning & Naumann Nippes	—	1	Bierfass	leer —	—	60	Mülheim	Bergisch-Märk.	
61	H Heinemann	5	1	Korb	Kleider —	17	61	Gemünden	K.E.-D.Frankf.a/M.	
62	H. Wenker	—	1	Fass	leer —	33	62	Unna	Bergisch-Märk.	
63	J. H. Eichwald Söhne in Höxter	—	1	Cementfass	leer —	11	63	Warburg	„	
64	M. Friedländer	—	1	Bierfässchen	leer —	11,5	64	Breslau	Oberschlesische	
65	Reif W	7384	1	Fass	Bier —	55	65	Braunschweig	Braunschweig.	
66	S Düsseldort	1954/7 2328/9 382/3	8	Stück	Blechflaschen —	24	66	Oberlahnstein	K.E.-D.Frankf.a/M.	
67	S R Waldkappel	—	1	Ballen	Ketten —	18	67	Niederhone	„	
68	Stusse	—	1	Pack	? —	2	68	Vlissingen	Niederl. Staatsb.	
69	Th. Neuer Dresden	—	1	Kiste	Glaswaaren —	15	69	Aachen T.	Bergisch-Märk.	
70	v. Rabiel Berlin	—	1	Ballen	? —	34	70	Breslau	Oberschlesische	
71	Werkstättenverwaltung der Nass. Bahn in Limburg	—	1	—	defecte Kuppelung —	—	71	Niederhone	K.E.-D.Frankf.a/M.	
					C. Colli mit Figuren sign.:					
72	SM B	1	1	Ballen	? —	23	72	Dt. Eylau	K. E.-D. Bromberg	
73	A	—	1	Sack	? —	61,5	73	Halle	K.E.-D. Frankf.a/M.	
74	2286	1644	1	Kiste	? —	145	74	Leipzig	Magdeb.-Halberst.	
75	E	44	1	„	gefüllt —	23	75	Köln Gereon	Linksrheinische	
76	H	1792	1	Ballen	? —	15,5	76	Nordhausen	K.E.-D.Frankf.a/M.	
77	JG N	729	1	Kiste	Branntwein —	11	77	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
78	-θθ-	6806	1	„	? —	119	78	Holzwickede	Bergisch-Märk.	
					D. Colli ohne Signatur:					
79	—	—	1	Ballen	bw. Abfall —	59	79	M. Gladbach	Bergisch-Märk.	
80	—	—	1	„	Leder —	113	80	Holzwickede	„	
81	—	—	1	„	Lumpen —	47	81	Hagen	„	
82	—	—	1	Barrel	leer —	35	82	Halle a/S.	K.E.-D.Frankf.a/M.	
83	—	—	1	Beutel	Zwiebeln —	3,5	83	Börssum	Braunschweig.	
84	—	—	1	—	Brechstange —	4	84	Clausthal	Magdeb.-Halberst.	
85	—	—	1	Bündel	12 Kinderkörbe —	—	85	M. Gladbach	Bergisch-Märk.	
86	—	—	1	Bund	mehrere Hundert kleine Dorn- und sonstige Pflanzen	15	86	Wipperfürth	„	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
87	—	-	1	Colli	abgebrochener Nähmaschinentheil	1	87	Göttingen	K.E.-D.Frankf.a/M.	
88	—	—	1	—	Eisenrohr, 1,5 m lang	1,5	88	Halensee	„	
89	—	—	1	—	Gasrohr —	9	89	Siegen	Bergisch-Märk.	
90	—	—	1	—	Herrn-Zugstiefel —	0,5	90	Göttingen	K.E.-D.Frankf a/M.	
91	—	—	1	—	Holzstange —	—	91	Bebra	„	
92	—	—	1	—	Kammrad-Modell —	5	92	Essen	Bergisch-Märk.	
93	—	—	1	—	Kette —	—	93	Oderberg	Oberschlesische	
94	—	—	1	—	hölz. Maschinentheil —	2	94	Crefeld	Bergisch-Märk.	
95	—	—	1	—	Plan —	—	95	Buckau	Magdeb.-Halberst.	
96	—	—	1	—	Planleine —	—	96	Göttingen	K.E.-D.Frankf.a/M.	
97	—	—	1	Sack	Knochen —	53	97	Koblenz	Linksrheinische	
98	—	—	1	—	Signaltheil —	—	98	M. Gladbach	Bergisch-Märk.	
			1	Korb	leer —	3				
			1	Packet	1 mess. Schraubendeckel	0,25				
99	—	—	1	Stange	Halbrundeisen 2,40 m lang, an 2 Stellen mit einem starken schwarzen Zwirnfaden umwickelt	4,25	99	Gifhorn	Magdeb.-Halberst.	am 16/3. 81 in der XVII. Bahnm. B.L. Strecke gefund.
100	—	—	4	Stück	Holzstützen —	—	100	Breslau	Oberschlesische	
101	—	—	2	„	Latten —	—	101	„	„	
102	—	—	1	—	Wagendecke —	—	102	Bebra	K.E.-D.Frankf.a/M.	
103	—	—	4	—	Wagenschlösser d. Serie 20	—	103	Hagen	Bergisch-Märk.	

Fortsetzung der offiziellen Anzeigen von Seite 448.

von Seite 448.

K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft. Bei der am 21. April 1881 im Beisein des landesfürstlichen Commissärs Herrn K. K. Regierungsraths und Bezirkshauptmann Alexander Merbeller und des K. K. Notars Herrn J. U. Dr. Max Ritter von Obentraut stattgefundenen Ausloosung der nach Massgabe des § 50 der Gesellschaftsstatuten und des Beschlusses der 23. ordentlichen Generalversammlung vom 11. April 1881 in diesem Jahre zur Tilgung gelangenden 67 Stück Actien wurden nachstehende Nummern gezogen:
254 362 503 1044 1403 2174 2519 2584 3233 3814 4075 4827 5344 5643 6203 6635 6791 6845 7463 7597 7973 8225 8696 8748 9121 9207 9396 9704 9710 9810 9978 10420 10654 11290 11570 12164 12273 12333 12377 13034 13143 13403 13580 14033 14415 14633 15249 15299 17513 18301 18470 18737 19008 19246 19307 19397 19554 19908 20334 21152 21794 21916 22382 22452 22638 22710 24999.

Die Auszahlung dieser ausgeloosten Actien erfolgt gegen Rückgabe der Actien mit Coupons (von einschliesslich No. 24 an) und des Talons vom 1. Juli 1881 angefangen mit je 210 fl. Oe. Whrg. B.-N.
in Wien bei den Herren Johann Liebieg et Comp.,
„ Prag bei Herrn Moritz Zdekauer,
„ Dresden bei der Dresdner Bank und bei der Filiale der Allgemeinen Deutschen Creditanstalt,
„ Leipzig bei der Allgemeinen Deutschen Creditanstalt,
„ Berlin bei der Direction der Disconto-gesellschaft und bei Herrn S. Bleichröder,
„ Frankfurt am Main bei den Herren M. A. von Rothschild et Söhne,
„ Teplitz bei der Hauptcassa der Gesellschaft.

Bei diesen Cassen werden auch für die ausgeloosten und rückgestellten Actien die nach Massgabe des § 51 der Gesellschaftsstatuten ausgefertigten Genussscheine ausgefolgt.

Von den in den frühern Jahren ausgeloosten Actien sind nachstehende Nummern noch nicht zur Einlösung gelangt:
Aus dem Jahre 1875: No. 1270 12319 14902.
„ „ „ 1876: „ 12820 15653.
„ „ „ 1877: „ 10513.
„ „ „ 1878: „ 1378 3305 14331.
„ „ „ 1879: „ 2639 3938 5060 8562 16387 17620 19744.
Aus dem Jahre 1880: No. 1710 2282 4092 7522 8471 10594 14132 14373 16678 22318 24016.

Bei Einlösung der ausgeloosten Actien wird der für fehlende Coupons entfallende Betrag vom Capitale in Abzug gebracht. Teplitz, den 23. April 1881. Der Verwaltungsrath. (Nachdruck wird nicht honorirt.) (1073)

K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft. In Ausführung des Beschlusses der 23. ordentlichen Generalversammlung vom 11. April 1881 setzen wir die P. T. Herren Actionäre der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft in die Kenntniss, dass der statutengemäss am 1. Juli 1881 fällige Dividendencoupon No. 23 mit 29 fl. 40 kr., dann von den Genussscheinen der am 1. Juli 1881 fällige Coupon mit 18 fl. 90 kr., schon vom 1. Juni 1881 an
in Wien bei den Herren Johann Liebieg & Co.,
„ Prag „ Herrn Moritz Zdekauer,
„ Dresden bei der Dresdner Bank und bei der Filiale der Allgemeinen Deutschen Creditanstalt,
„ Leipzig bei der Allgemeinen Deutschen Creditanstalt,
„ Berlin bei der Direction der Disconto-gesellschaft und bei Herrn S. Bleichröder,
„ Frankfurt am Main bei den Herren M. A. von Rothschild & Söhne,
„ Teplitz bei der Hauptcassa der Gesellschaft
eingelöst werden wird. Teplitz, den 23. April 1881. Der Verwaltungsrath. (Nachdruck wird nicht honorirt.) (1071)

PRIVAT-ANZEIGEN.

8. Submissionen.

Oberhessische Eisenbahnen. Wir beabsichtigen ca. 200 000 kg alter Schienen auf dem Submissionswege zu verkaufen. Offerten sind versiegelt und mit der Auf-

schrift „Submission für den Ankauf alter Schienen“ versehen bis zum 2. Mai, 10 Uhr Vorm., unter unserer Adresse einzusenden.

Die Bedingungen können bei unserer Magazinsverwaltung eingesehen, auch durch unsere Kanzlei gegen frankirte Einsendung von 40 ₰ pro Exemplar bezogen werden. Giessen, den 19. April 1881. Grossherzogliche Direction. (1059)

Hessische Ludwigsbahn. Verlegung der Bahnen bei Mainz. Die Ausführung des excl. der Portalstücke 1 233,2 m langen Tunnels zwischen dem Neuthore und Bingerthore zu Mainz und der Erd-, Planir- und Abbrucharbeiten, sowie der Kunstbauten des nordwestlichen Voreinschnittes soll auf dem Submissionswege vergeben werden. Ausser den Arbeiten zur Herstellung des Tunnels sind ca. 216 000 cbm Abtrag zu lösen und zu fördern und weiter einschliesslich des nordwestlichen Tunnelportales unter Anderem zu fertigen:
ca. 2 200 cbm Trockenmauerwerk,
„ 8 400 „ Rauchmauerwerk, sowie
„ 300 „ Hausteine zu liefern.

Die betreffenden Pläne, Bedingnisshefte etc. sind auf dem Bureau des Sectionsingenieurs zu Mainz zur Einsicht der Uebernahmslustigen aufgelegt. Die Submissionen sind längstens bis zum 9. Mai l. Js., Vormittags 10 Uhr, verschlossen und frankirt auf unserem Secretariate dahier abzugeben. Auf dem Umschlage ist zu bemerken: „Submission wegen Uebernahme der Arbeiten zur Herstellung des Tunnels zu Mainz und der zugehörigen Erd- etc. Arbeiten“. Mainz, den 31. März 1881. In Vollmacht des Verwaltungsrathes: Die Specialdirection. (989)

Privat-Anzeigen (Schluss).

SPECIALITÄT — DAMPF-PUMPEN — GRÖSSTES LAGER
Weise & Monski, Maschinenfabrik. HALLE a/S.
MEHR ALS HUNDERT VERSCHIEDENER SORTEN SOLIDESTE CONSTRUCTIONEN, BILLIGER ALS CONCURRENZPUMPEN.

Schraubenflaschenzüge mit Drucklager.



Patent No. 10611.
Diese bewährten Züge übertreffen an Sicherheit der Bedienung, an günstiger Ausnutzung der aufgewandten Arbeit (65 pCt. Nutzeffect), an geringer Abnutzung der beanspruchten Theile, an Sanftheit der Bewegung und und geringem Eigengewicht alle bis jetzt bekannten selbsthemmenden Flaschenzüge. Die Hubhöhe ist unbegrenzt. Jeder Zug ist auf die 1¼fache Last probirt. Auf Lager halte ich Züge für 600, 1000, 1500, 2000, 3000, 5000 kg. Vrgl. Zeitschrift d. V. d. I. 1881. Heft 3.

E. Becker,
Maschinenfabrik für Hebewerkzeuge, Berlin, Chausseestr. 100.

UNION
Actien-Gesellschaft für Bergbau, Eisen- und Stahlindustrie zu Dortmund

liefert:

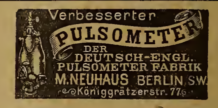
Kohlen und **Coaks. Erze.**
Puddelroheisen, Bessemerroheisen, Giessereiroheisen,
Eisenbahnschienen und **Pferdebahnschienen** aus Bessemerstahl,
Laschen aus Schweisseisen, Flusseisen und Bessemerstahl.
Unterlagsplatten für Schienen aus Schweiss- und Flusseisen.
Lang- und **Querschwellen** aus Schweiss- u. Flusseisen.
Kleineisenzeug zum eisernen Bahnoberbau.
Bandagen aus Bessemer- und Martinstahl.
Achsen aus Bessemer-, Martinstahl und Flusseisen.
Radsätze für Waggons, Tender und Locomotiven.
Grubenschienen aus Eisen und Stahl.
Grubenschwellen aus Schweiss- und Flusseisen.
Grubenwagen-Räder und **complete Sätze** etc. aus Temperstahl.
Fliegende Geleise, Schachtgestänge, Schachtringe, eiserne **Streckenbögen.**
Brücken, Dächer, Drehscheiben, Eisen-Constructionen, Weichen, Kreuzungen.
Giesserei-Producte jeder Art. Potterieguss.
Geschosse.
Schmiedestücke.
Geschmiedete Karren- und **Wagenachsen** aus Eisen und Stahl nach Profilbuch und in jedem vorgeschriebenen Facon.
Stabeisen: Rund, Vierkant, Flach, auch in Flusseisen, Bessemerstahl, Feinkorn, Puddelstahl, Hufstab-Mutter-Felgen- Reifen- Roststab-Eisen.
Geschmiedetes Eisen.
Universaleisen.
Profilirtes Eisen aller Art als: Winkeleisen, T Eisen, I Trägereisen, ⊓ Eisen, Fenstereisen u. s. w. — nach Profilbuch.
Kesselbleche in Prima, Feinkorn- Holzkohlen- Lowmoor- Flusseisen- Martinstahl- Bessemerstahl-Qualität.
Reservoirbleche.
Sturz- und Feinbleche.
Walzdraht in Eisen, Flusseisen, Martinstahl und Bessemerstahl.

Eiserne Lastkarren
empfiehlt **R. Drescher, Chemnitz.**

Lokomotiven für Zechen, industrielle Werke, Bauunternehmer,
überhaupt für jeden Bahnbetrieb und jede Leistung liefern
Henschel & Sohn, Kassel.

Neue
Berliner Messingwerke
WILH. BORCHERT JR.
SW., Koch-Strasse No. 30.
Fabrik von Messing- und Tombak-Blechen,
Messing-, Neusilber-, Tombak- und Kupferdraht,
Messingröhren mit und ohne Löthnath.
SPECIALITÄT:
Elektrischer Kupferleitungsdraht bester Qualität.

Die eichfähige Wage
für Eisenbahnfahrzeuge ohne Geleisunterbrechung etc. D. R.-Patent No. 9968 bringe in empfehlende Erinnerung u. bitte zu beachten, dass die Wage neben Billigkeit u. wenig Raumbeanspruchung grosse Empfindlichkeit erhält u. zu behalten vermag, da beim Anheben der Last die Schneiden als Drehpunkte nicht benutzt werden, dass ferner hemmende Einflüsse, als: Schnee- u. Sandeinfall etc., in Folge der geringen Oberfläche, nicht einwirken können. Die Brauchbarkeit beweist die mehrfach practische Benutzung zum Wägen von Fahrzeugen jeder Länge, auch dreiachsiger.
Ingenieur **H. Seyfert, Rochlitz, Sachsen.**



Vertretung gesucht
für Paris in Eisenbahn-Material. Offerten sub **H. S. 175** an **Rudolf Mosse,** 40 rue Notre Dame-des-Victoires, **Paris** erbeten.

H. S. HERMANN. BUCHDRUCKEREI. LITHOGRAPHISCHE ANSTALT & STEINDRUCKEREI. VERLAGS-BUCHHANDLUNG. PHOTOLITHOGRAPHIE & LICHTDRUCK-ANSTALT. BUCHBINDEREI. BERLIN SW., BEUTH-STRASSE 8.
Die im Jahre 1837 begründete Anstalt, welche vorzüglich für Druck von Formularen, Tarifen, Billets sowie von Steindruck-Arbeiten, wie Bau- und Situations-Plänen eingerichtet ist, empfiehlt sich den geehrten Bahn-Verwaltungen zur Lieferung des Drucksachen-Bedarfs bei schleuniger Herstellung zu billigsten Preisen.
Annahme der Privat-Anzeigen für diese Zeitung, welche für Fabrikanten und Lieferanten von Eisenbahn-Bedarf ein geeignetes Insertions-Mittel bietet.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin SW. (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 33. 1881.

Die Zeitung erscheint Montags und Freitags.

Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes; Kreuzband-Porto wird extra berechnet.

Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction: Dr. jur. W. Koch, Berlin SW., Kleinbeerenstr. 3.

Commissionär für den Buchhandel: Adolph Kefelshöfer, Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuth-Strasse 8, einsenden.

Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt. Auflage der Zeitung: 3000 Exemplare.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Einundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 2. Mai 1881.

Dieser Nummer liegt der Sommer-Fahrplan der Oberschlesischen Eisenbahn bei.

Betriebsergebnisse der Eisenbahnen Deutschlands im Jahre 1879.

Nach der dem Bundesrath vorgelegten Uebersicht der Betriebsergebnisse der Eisenbahnen Deutschlands im Betriebsjahre 1879 waren Ende dieses Jahres im Reiche an Hauptbahnen 32 890,40 km im Betriebe, und zwar Staatsbahnen und für Rechnung des Staats verwaltete Bahnen 20 623,49 km, Privatbahnen unter Staatsverwaltung 3 551,89 km, unter eigener Verwaltung 8 715,02 km. Ausserdem waren noch 411,79 km Bahnen untergeordneter Bedeutung im Betriebe (32,15 km Staatsbahnen, 65,14 km Privatbahnen unter Staatsverwaltung, 314,50 km unter eigener Verwaltung). Es ergiebt sich dadurch eine Gesammtlänge von 33 302,19 km gegen 31 362,37 km in 1878, 30 464,15 km in 1877, 29 114,38 km in 1876, 27 474,46 km in 1875, 24 248,19 km in 1874, 22 902,89 km in 1873, 21 668,43 km in 1872, 19 513,50 km in 1871, 18 449,67 km in 1870. Die Vermehrung von 1870 bis 1879 beträgt 80,5 pCt.

Die Länge der Geleise betrug 42 772,20 km (und zwar der zweiten Geleise 9 839,73 km, der dritten 42,07 km); dazu kommen noch 411,79 km am Geleise der unfrequentirten Bahnen; im Ganzen 43 183,99 km, gegen 40 994,86 km in 1878, 39 983,21 km in 1877, 38 384,17 km in 1876, 36 564,49 km in 1875, 32 731,00 km in 1874, 31 019,89 km in 1873, 29 131,58 km in 1872, 25 761,81 km in 1871, 24 438,45 km in 1870.

Der Bau und die Ausrüstung sämmtlicher Deutschen Bahnen hat bis zum Schlusse des Betriebsjahres 1879 ein Anlagecapital von 8 621 209 351 *M.*, d. i. von durchschnittlich 261 364 *M.* für jedes Kilometer der Baulänge von 32 985,44 km erfordert. Davon sind 308 065 445 *M.* aus Extraordinarien, Subventionen u. dgl. entnommen. Von dem Anlagecapital kommen:

auf die Staatsbahnen und für Rechnung des Staates verwaltete Bahnen	5 528 790 186 *M.*
oder für 1 km	270 454 „
auf die Privatbahnen unter Staatsverwaltung	1 106 504 912 „
oder für 1 km	305 683 „
auf die Privatbahnen unter Privatverwaltung	1 985 914 253 „
oder für 1 km	222 559 „

Die bis zum Schlusse der einzelnen Jahre von 1870 bis 1879 als Anlagecapital verwendeten Summen betrugen:

im Betriebsjahr	Mark im Ganzen	= pCt. gegen das Vorjahr	für 1 km	= pCt. gegen das Vorjahr
1879	8 621 209 351	+ 6,80	261 364	— 0,54
1878	8 072 320 511	+ 2,04	262 768	— 0,85
1877	7 911 224 778	+ 5,89	265 025	+ 1,21
1876	7 471 168 294	+ 10,12	261 844	+ 5,06
1875	6 784 502 252	+ 10,33	249 224	+ 1,04
1874	6 149 390 760	+ 10,83	246 666	+ 1,82
1873	5 548 542 175	+ 11,27	242 264	+ 7,43
1872	4 986 441 457	+ 16,01	225 509	+ 2,38
1871	4 298 359 471	+ 5,56	220 276	— 0,20
1870	4 072 167 621	+ 11,79	220 718	— 0,59

Die höchsten Anlagekosten für 1 km Bahnlänge hatte am Schlusse des Betriebsjahres 1879 die Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn mit 444 663 *M.*, die niedrigsten die Ruhland-Lauchhammer Eisenbahn mit 15 640 *M.* erfordert. 64 Bahnen bleiben hinsichtlich ihrer Anlagekosten für 1 km unter dem Gesammtdurchschnitt von 261 364 *M.* und 25 Bahnen haben denselben überschritten.

An Stammactien waren Ende 1879 concessionirt 1 551 558 421 *M.*, an Prioritätsstammactien 352 728 900 *M.*, an Prioritätsobligationen 2 459 963 479 *M.*, waren bereits amortisirt worden 18 285 024 *M.* Stamm- und Stammprioritätsactien und 115 243 628 *M.* Prioritätsobligationen, zusammen 133 528 652 *M.*

Zur Verzinsung sind von den betheiligten Regierungen, Kreisen, Städten u. s. w. im Jahre 1879 308 065 445 *M.* Zuschüsse geleistet worden, gegen 236 032 702 *M.* in 1878, 258 786 559 *M.* in 1877, 234 624 833 *M.* in 1876, 213 699 216 *M.* in 1875, 118 637 476 *M.* in 1874, 96 950 592 *M.* in 1873, 88 547 423 *M.* in 1872, 85 361 958 *M.* in 1871, 77 322 163 *M.* in 1870.

Die Betriebseinnahmen des Betriebsjahres 1879 beliefen sich im Ganzen auf 866 513 714 *M.* und für 1 km auf 26 658 *M.* Die Einnahme aus dem Personentransport hat 216 485 008 *M.* oder 24,9 pCt. der Gesammteinnahme betragen. Sie wurde erzielt durch die Beförderung von 199 723 410 (1878: 203 682 757) Personen, welche zusammen 6 094 196 670 km Personenkilometer, (1878: 6 086 393 276 km), oder für 1 Person durchschnittlich 30,5 km zurücklegten. Auf jedes Kilometer der Betriebslänge im mittleren Jahresdurchschnitt von 32 504,64 km kommen somit 187 487 Personen (specifische Personenfrequenz). Es ergab sich ferner im Durchschnitt ein Ertrag von 1,08 *M.* für jeden Reisenden oder von $0{,}_{035}$ *M.* für jeden Reisenden für 1 km und von $0{,}_{159}$ *M.* für jede ein Kilometer weit bewegte Personenwagenachse. Die Gesammtzahl der von den eigenen und fremden Personenwagen auf den Deutschen Bahnen zurückgelegten Achskilometer betrug 1 360 345 959 oder für 1 km 4 184 (specifische Achsenfrequenz). Aus der Beförderung von Gepäck, Equipagen und Hunden wurden 12 148 749 *M.* oder 1,4 pCt. der Gesammteinnahme erzielt.

Auf den Güterverkehr entfallen 561 896 310 *M.* = 64,9 pCt. der Gesammteinnahme. Diese Einnahme wurde erzielt durch den Transport von 143 163 312 t (1878: 134 149 908 t), welche 12 097 828 462 (1878: 10 806 961 937) tkm zurücklegten. Auf jedes Kilometer der Betriebslänge im mittleren Jahresdurchschnitt mit 32 504,64 km kommen somit 372 190 t (specifische Güterfrequenz). Es ergab sich sonach aus dem Güterverkehr im Durchschnitt ein Ertrag von 3,92 *M.* für 1 t, von $0{,}_{047}$ für 1 tkm und von $0{,}_{087}$ *M.* für jede ein Kilometer weit bewegte Gepäck- und Güterwagenachse. Die Gesammtzahl der von den eigenen und fremden Gepäck- und Güterwagen auf eigener Bahn zurückgelegten Achskilometer betrug 6 456 351 202 oder für 1 km 198 629 (specifische Achsenfrequenz).

Die Vergütung für Ueberlassung von Bahnanlagen und Betriebsmitteln bezw. Beamten an Dritte hat 35 701 632 *M.* = 4,1 pCt. der Gesammteinnahme, und die Einnahme aus sonstigen Quellen 40 282 015 *M.* = 4,7 pCt. der Gesammteinnahme betragen.

Eine Vergleichung der Betriebseinnahmen in den letzten 10 Jahren liefert nachstehendes Ergebniss:

Betriebsjahr	Mark im Ganzen	= pCt. gegen das Vorjahr	für 1 km	= pCt. gegen das Vorjahr
1879	866 513 714	+ 2,07	26 658	— 2,65
1878	848 982 957	— 0,34	27 383	— 1,06
1877	851 897 353	— 0,62	28 687	— 5,08
1876	857 245 586	+ 1,69	30 222	— 5,28
1875	843 021 845	+ 6,40	31 906	— 4,14
1874	792 351 771	+ 6,26	33 285	+ 0,05
1873	745 673 125	+ 11,20	33 269	+ 4,96
1872	670 600 331	+ 11,42	31 697	— 1,29
1871	601 846 375	+ 18,89	32 110	+ 13,23
1870	506 233 203	+ 7,31	28 359	— 2,81

Die grösste Einnahme für 1 km Betriebslänge erzielte im Jahre 1879 die Oberschlesische Hauptbahn mit 76 599 ℳ, demnächst die Main-Neckar Eisenbahn mit 56 751 ℳ, dann die Köln-Mindener Eisenbahn mit 48 460 ℳ, die Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn mit 47 915 ℳ und die Bergisch-Märkische Eisenbahn mit 47 481 ℳ. Die geringste Einnahme hatte die Ruhland-Lauchhammer Eisenbahn mit 2 972 ℳ. Von den eigenen und fremden Locomotiven wurden auf den Deutschen Eisenbahnen im Betriebsjahre 1879 im Ganzen 198 503 950 km (Nutzkilometer) und von den eigenen und fremden Wagen aller Art im Ganzen 7 816 697 161 km (Wagenachskilometer) zurückgelegt. Die Gesammteinnahme gewährte hiernach im Durchschnitt einen Ertrag von 4,36 ℳ für 1 Nutzkm und von $0{,}_{111}$ ℳ für 1 Wagenachskm gegen 4,34 ℳ bezw. $0{,}_{112}$ ℳ im Jahre 1878.

Die Betriebsausgaben betrugen im Jahre 1879 504 274 214 ℳ oder für 1 km 15 514 ℳ. Von den Ausgaben entfallen im Jahre 1879:

1. auf Besoldungen	131 920 312 ℳ	= 26,16 pCt.
2. auf andere persönliche Ausgaben	66 270 357 „	= 13,14 „
3. auf sächliche Verwaltungskosten	42 909 275 „	= 8,51 „
4. auf Unterhaltung der Bahnanlagen	50 674 228 „	= 10,05 „
5. auf den Bahntransport	94 874 367 „	= 18,82 „
6. auf Erneuerungen	66 273 636 „	= 13,14 „
7. auf Benutzung fremder Bahnanlagen und Betriebsmittel	34 716 261 „	= 6,88 „
8. auf sonstige sachliche Ausgaben	16 635 778 „	= 3,30 „

Eine Vergleichung der Betriebsausgaben in den 10 letzten Jahren liefert folgendes Ergebniss:

Betriebsjahr	Mark im Ganzen	= Procent gegen das Vorjahr	Mark für 1 km	= Procent gegen das Vorjahr
1879	504 274 214	— 0,45	15 514	— 5,05
1878	506 556 311	— 2,69	16 339	— 6,80
1877	520 587 484	— 1,99	17 532	— 6,38
1876	531 172 743	+ 0,09	18 727	— 6,76
1875	530 672 877	+ 5,50	20 085	— 4,94
1874	503 013 833	+ 10,13	21 130	+ 3,69
1873	456 747 899	+ 22,61	20 378	+ 15,73
1872	372 532 347	+ 22,74	17 608	+ 8,73
1871	303 511 544	+ 18,83	16 193	+ 13,17
1870	255 409 318	+ 9,42	14 308	— 0,90

Die grösste Ausgabe für 1 km Betriebslänge hatte im Jahre 1879 die Main-Neckar Eisenbahn mit 34 996 ℳ, demnächst die Oberschlesische Hauptbahn mit 29 773 ℳ, dann die Main-Weser Eisenbahn mit 27 163 ℳ, die Bergisch-Märkische Eisenbahn mit 26 802 ℳ und die Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn mit 26 613 ℳ.

Die geringste Ausgabe hatte die Ruhland-Lauchhammer Eisenbahn mit 2 954 ℳ.

Für 1 Nutzkilometer sind im Jahre 1879 2,54 ℳ und für 1 Wagenachskilometer $0{,}_{064}$ ℳ ausgegeben worden, gegen 2,59 bezw. $0{,}_{067}$ ℳ im Jahre 1878.

Es betrugen im Jahre 1879 die Betriebseinnahmen 866 513 714 ℳ, die Betriebsausgaben 504 274 214 ℳ und es wurde daher ein Betriebsüberschuss von 362 239 500 ℳ erzielt.

Der Betriebsüberschuss betrug:

im Betriebsjahr	Mark im Ganzen	= Procent gegen das Vorjahr	Mark für 1 km	= Procent gegen das Vorjahr
1879	362 239 500	+ 5,79	11 144	+ 0,90
1878	342 426 646	+ 3,36	11 044	— 0,99
1877	331 309 869	+ 1,61	11 155	— 2,96
1876	326 072 843	+ 4,40	11 495	— 2,76
1875	312 348 968	+ 7,95	11 821	— 2,75
1874	289 337 938	+ 0,14	12 155	— 5,71
1873	288 925 226	— 3,07	12 891	— 8,50
1872	298 067 984	— 0,09	14 089	— 11,49
1871	298 334 831	+ 18,94	15 917	+ 13,28
1870	250 823 885	+ 5,25	14 051	— 4,67

oder in Procenten der Betriebseinnahme und des verwendeten Anlagecapitals:

im Betriebsjahr	in Procenten der Betriebseinnahme	in Procenten des Anlagecapitals
1879	41,80	4,28
1878	40,33	4,25
1877	38,89	4,26
1876	38,04	4,45
1875	37,05	4,68
1874	36,52	4,71
1873	38,88	5,21
1872	44,44	5,98
1871	49,57	6,94
1870	49,55	6,16

Der Ueberschuss betrug in Procenten der Betriebseinnahme: a) bei den Staatsbahnen und den für Rechnung des Staats verwalteten Bahnen 41,16, b) bei den Privatbahnen unter Staatsverwaltung 43,90, c) bei den Privatbahnen unter eigener Verwaltung 42,35, d) im Ganzen a—c 41,85; in Procenten der Betriebsausgabe: a) 69,95, b) 78,24, c) 73,44, d) 71,96; in Procenten des verwendeten Anlagecapitals: a) 4,02, b) 5,19, c) 4,53, d) 4,29.

Der Ueberschuss stellt sich im Jahre 1879 für 1 Nutzkilometer auf 1,82 ℳ gegen 1,75 ℳ im Jahre 1878 und 1 Wagenachskilometer auf $0{,}_{047}$ ℳ gegen $0{,}_{045}$ ℳ im Jahre 1878.

Die Verwendung des Ueberschusses nach Abzug der Aufwendungen für Meliorationen und Erweiterungen der Bahnanlagen, Vermehrung der Betriebsmittel etc. ist im Jahre 1879 in nachstehender Weise erfolgt:

a) von den Staatsbahnen sind zu den Staatscassen abgeführt . . . . 161 791 590 ℳ

b) von den Privatbahnen (einschliesslich der für Rechnung des Staates betriebenen und der unter Staatsverwaltung stehenden) zur Verzinsung der Prioritätsobligationen, sowie zur Verzinsung bezw. Dividendezahlung der Stammactien und Prioritätsstammactien . . . . . 163 252 774 „

Erstere Summe (a) zuzüglich der Herauszahlungen an die Miteigenthümer stellt in Bezug auf das verwendete Anlagecapital von 4 267 768 188 ℳ eine Rente von 3,83 pCt. (gegen 3,71 pCt. im Jahre 1878), letztere (b) für das zum Bezuge von Zinsen und Dividenden berechtigte Capital von 4 076 264 326 ℳ, im Durchschnitt eine Verzinsung — ohne Garantiezuschüsse — von 4 pCt. (gegen 3,94 pCt. im Jahre 1878), — mit Garantiezuschüssen — von 4,37 pCt. (gegen 4,31 pCt. im Jahre 1878) dar.

Die Reservefonds betrugen Ende 1879 19 251 997 ℳ, gegen 17 147 862 ℳ in 1878, 20 946 045 ℳ in 1877, 13 561 412 ℳ in 1876, 23 158 110 ℳ in 1875, die Erneuerungsfonds 168 432 448 ℳ gegen 144 592 061 ℳ in 1878, 122 058 798 ℳ in 1877, 104 903 980 ℳ in 1876, 87 538 410 ℳ in 1875.

An Transportmitteln waren Ende 1879 vorhanden: 10 821 Locomotiven (Ende 1878: 10 452), 19 692 (19 051) Personenwagen, 4 778 (4 999) Gepäckwagen, 67 825 (65 683) bedeckte Güterwagen, 4 919 (5 382) Pferde- und Viehwagen, 140 448 (134 379) offene Güterwagen oder pro 10 km Bahn 3,3 (3,4) Locomotiven, 6,0 (6,2) Personenwagen, 1,4 (1,6) Gepäckwagen, 20,6 (21,3) bedeckte Güterwagen, 1,5 (1,7) Pferde- und Viehwagen, 42,6 (43,5) offene Güterwagen.

Die Submissionen auf Eisenbahnschienen, eiserne Schwellen, Locomotiven und Waggons im Jahre 1880.

Das demnächst erscheinende 5. Ergänzungsheft zur Zeitschrift des Königlich Preussischen statistischen Bureaus behandelt die Submissionsstatistik der Jahre 1873 bis 1880. Die „N. B.-Z.“ ist in der Lage, aus diesem reichen Material bereits einen kurzen Auszug zu bringen, welchem wir Folgendes entnehmen:

Der Bedarf an Schienen stellte sich im Jahre

1878 auf	120 772 813 kg	2 300 lfd. Meter	und 7 155 Stück
1879 „	57 580 935 „	10 496 „ „	„ 4 300 „
1880 „	72 411 957 „	14 116 „ „	„ 84 999 „

Unter Reduction der in laufenden Metern und Stück angegebenen Quantitäten auf Kilogramm und bei Unterscheidung des verwendeten Materials wurden verlangt

		im Jahre 1878	1879	1880
Schienen aus Eisen	kg	8 331 000	—	—
Stahl (ohne nähere Bezeichnung)	„	36 623 000	30 323 000	30 341 000
Gussstahl	„	15 338 000	10 223 000	7 [illegible]0 000
Bessemerstahl	„	61 474 000	18 065 000	3 777 000
Flussstahl	„	—	—	43 978 000
zusammen	kg	121 866 000	58 611 000	85 276 000

Die Eisenschienen sind hiernach anscheinend gänzlich von der Verwendung zur Herstellung der Schienenwege ausgeschlossen, und unter den Stahlschienen sind es diejenigen aus Flussstahl, welche sichtlich die Alleinherrschaft auf dem Markte erobert haben. Von Puddelstahlschienen ist wenigstens nirgends mehr die Rede. Die Unterscheidung zwischen Bessemer- und Flussstahl noch im Jahre 1880 beruht wohl nur auf dem Festhalten zu dem alten Ausdruck seitens einiger Submittenten, denn Bessemerstahl ist gleichfalls Flussstahl.

Ob der Flussstahl, welcher nach dem Thomas-Gilchrist'schen Verfahren aus phosphorhaltigem Roheisen erblasen wird, sich unter den Submissionen auf Schienen im Jahre 1880 schon durch niedrigeren Preis bemerklich machte, lässt sich nicht mit Bestimmtheit behaupten. Es kosteten nämlich (mit Beibehaltung

der in den Submissionsnachweisen enthaltenen Bezeichnungen) je 100 kg Schienen aus

	Gussstahl	Bessemerstahl	Flussstahl
zu Anfang 1878	*M.* 15,27	17,08	—
„ „ 1879	„ 14,02	14,60	—
„ „ 1880	„ 18,78	24,51	20,50
„ Ende 1880	„ 19,38	—	16,28

Eiserne Schwellen zum Unterbau des Bahnkörpers wurden durch öffentliche Submissionen verlangt:

im Jahre 1878	53 094 000 kg
„ „ 1879	10 553 000 „
„ „ 1880	26 418 000 „

und es wurde ein Durchschnittspreis gezahlt pro 100 kg für

	Langschwellen	Querschwellen
Anfang 1878 . . .	*M.* 13,04	18,18
„ 1879 . . .	„ 13,00	15,10
„ 1880 . . .	„ 18,40	19,79
Ende 1880 . . .	„ —	12,28

Bei den Schienen und eisernen Schwellen waren trotz der gesteigerten Nachfrage im letztverflossenen Jahre die Erwerbsbedingungen für den Consumenten im Ganzen günstiger als im Jahre 1879.

Anders bei den Eisenbahnfahrzeugen. Hier ist im Jahre 1880 bei grösserem Bedarf als im Jahre 1879 auch die gewöhnlich daraus folgende Preissteigerung eingetreten. Es wurden nämlich ausgeschrieben:

		1879	1880
Locomotiven	Stück	23	26
Fahrzeuge	„	408	1 625
darunter:			
Personenwagen	„	40	129
Gepäckwagen	„	24	2
Güterwagen	„	245	1 450
Viehwagen	„	99	44

Die Preise, die hierfür gezahlt wurden, gestalteten sich folgendermassen: Es kostete im Jahre

	1879 *M.*	1880 *M.*
1 Personenwagen I./II. Classe	9 477	13 569
1 „ III. „	4 845	7 185
1 „ IV. „	4 561	5 148
1 Güterwagen (zum Langeisentransport) .	1 698	1 920
1 „ (bedeckter mit Bremse) .	2 599	3 153

Für Locomotiven liegen vergleichbare Preise aus beiden Jahren nicht vor.

Die finanziellen Verhältnisse der grossen Französischen Eisenbahnen.

Dieses Thema behandelte M. Paul Leroy-Beaulieu kürzlich im „Journal des Débats“ in eingehender Weise. Wie wir der „Revue des Chemins de fer“ entnehmen, hat danach der Französische Staat alle Ursache, mit den gegenwärtigen Betriebsergebnissen jener grossen Eisenbahngesellschaft, für welche er eine umfangreiche Zinsgarantie übernommen hat, zufrieden zu sein; er darf nach den bisherigen Resultaten sogar einer in Kürze eintretenden gänzlichen oder theilweisen Entlastung von dieser Verpflichtung mit Sicherheit entgegensehen.

Für die Compagnie de l'Ouest, de l'Est, d'Orléans und du Midi zahlte der Staat 1879 noch insgesammt 39—40 Millionen Francs Zuschuss; für das verflossene Jahr dagegen stellt sich eine Summe von nur 7—8 Millionen heraus, was eine Ersparniss von etwa 30 Millionen bedeutet.

Die Compagnie du Midi bedurfte im Jahre 1879 eines Zuschusses von etwas mehr als 2½ Millionen; ihre Einnahmen sind 1880 jedoch so günstige gewesen, dass sie für dieses Jahr nicht nur einen jeden Zuschuss entbehren, sondern sogar noch dem Staate 6 Millionen von jenen 40 Millionen zurückzahlen kann, welche sie demselben schuldet. Da sich auch 1881 das Geschäft gut anlässt und keine Gründe für einen Umschlag der günstigen Conjunctur vorhanden sind, so hofft die Gesellschaft, dass der Jahrgang 1882 nicht vorübergehen wird, ohne dass sie sich gänzlich von ihren Verpflichtungen gegen den Staat befreit.

Die Compagnie d'Orléans ist zwar nicht ganz in derselben glücklichen Lage wie diejenige du Midi, aber auch sie hat für 1880 nicht nur auf die Zinsgarantie verzichten, sondern auch noch eine Summe von 3 Millionen zurückzahlen können, nachdem sie 1879 erst 10 Millionen vom Staate gefordert und erhalten hatte. Die Gesellschaft schuldet dem Staate heute noch 160 Millionen; bei einem voraussichtlichen ferneren Steigen der Einnahmen um 15—20 Millionen dürfte es ihr gelingen, sich mit Hülfe der Ausgabe von Obligationen in etwa 4—5 Jahren gänzlich von ihren Schulden an den Staat zu befreien.

Die Compagnie de l'Est, welche 1879 vom Staate 7 Millionen geliehen hatte, wird für 1880 wahrscheinlich eine nur unbedeutende Summe beanspruchen und sich innerhalb eines Zeitraumes von 7—8 Jahren voraussichtlich ihrer Schulden an den Staat entledigt haben.

Die Compagnie de l'Ouest ist in der am wenigsten günstigen Verfassung. Das Netz dieser Gesellschaft umfasst weniger reiche Gegenden und ist mit einer Anzahl nicht rentirender Linien belastet. In der That hat diese Gesellschaft auch bisher etwa die Hälfte aller vom Staate gezahlten Zinsgarantien für sich in Anspruch genommen und dürfte wohl noch für mehrere Jahre darauf angewiesen sein. Indessen macht sich auch hier bereits eine Wendung zum Besseren fühlbar; 1879 belief sich die Zuschusssumme noch auf 19 Millionen, für 1880 beträgt dieselbe nur 14 Millionen. Leroy-Beaulieu ist der Ansicht, dass in etwa 7 bis 8 Jahren die Bruttoeinnahmen dieser Gesellschaft um 26—30 pCt. gestiegen sein werden und dass es deshalb noch eines Zeitraumes von etwa 12—15 Jahren bedürfen werde, bis auch die Compagnie de l'Ouest der Garantieschulden ledig wird.

Somit nähert sich die Periode der Zinsgarantien ihrem Ende; für 1880 zahlt der Staat nur noch 7—8 Millionen und innerhalb 7—8 Jahren wird er dann die eine Hälfte jener 7—800 Millionen zurückerhalten haben, welche er den Gesellschaften vorgeschossen hatte, während er die Zurückzahlung der anderen Hälfte in dem nächstfolgenden Jahrzehnt sicher entgegensehen kann.

Leroy-Beaulieu schlägt, um die somit aller Voraussicht nach eintretende Entlastung des Staatsbudgets dem Verkehr selbst, welcher dieselbe herbeigeführt haben wird, wieder zu Gute kommen zu lassen, vor, die Personengeldtarife für alle Classen und Touren um 25 pCt. herabzusetzen, indem er von dieser Massregel den Effect erwartet, dass sich die Zahl der Reisenden innerhalb 3—4 Jahren um die Hälfte vermehren und innerhalb 6—7 Jahren verdoppeln wird. Die dann erheblich gewachsenen Einnahmen aus dem Personenverkehr würden ihn für die bis dahin erlittenen Einbussen in demselben reichlich schadlos halten.

Die Voraussetzung, von welcher Leroy-Beaulieu ausgeht, erscheint jedoch als eine nicht ganz richtige. Der Personenverkehr hat seiner ganzen Natur nach in Folge der stetig zunehmenden Möglichkeit des sicheren und schnellen unpersönlichen Verkehrs die Tendenz in sich aufgenommen, zu fallen; dieser Tendenz wird durch Tarifherabsetzungen nur unwesentlich entgegenzuwirken sein. F. W.

Zum Berner Entwurf eines internationalen Vertrags über den Eisenbahnfrachtverkehr.

Der in der Conferenz zu Bern im Jahre 1878 aufgestellte Entwurf eines internationalen Vertrags über den Eisenbahnfrachtverkehr ist auch in Italien bereits Gegenstand vieler Verhandlungen und Erörterungen gewesen und haben wir über das Ergebniss derselben in dieser Zeitung bereits mehrfach berichtet. So gaben wir in No. 97 des vorigen Jahrgangs einen Auszug aus der über diesen Gegenstand verfassten Denkschrift der drei bedeutendsten Italienischen Eisenbahnverwaltungen und berichteten in No. 25 des laufenden Jahrgangs über das Resultat einer in Florenz am 6. März cr. auf Anregung des Handelsvereins daselbst stattgefundenen freien Conferenz zur Besprechung des fraglichen Gegenstandes. Nunmehr hat auch der Italienische Minister für Ackerbau, Industrie und Handel in den „Annali dell' industria e del commercio“ ein bezügliches, sehr ausführliches Promemoria (über 200 Seiten enthaltend) veröffentlicht, aus welchem wir nach dem „Mon. d. Str. ferr.“ das Nachstehende mittheilen.

Der Minister stellt zunächst in einer Einleitung die historische Entwickelung des Entwurfs dar, wobei er den Nutzen und die Wichtigkeit der von demselben ins Auge gefassten Zwecke hervorhebt. Nach einer speciellen Prüfung der einzelnen Dispositionen des Entwurfs, namentlich mit Bezug auf die verschiedenen bestehenden Gesetzgebungen, schliesst der Minister damit, dass er den Entwurf, vorbehaltlich einiger Aenderungen, im Allgemeinen acceptirt und die Annahme desselben befürwortet. Am Schlusse des Memoires formulirt er sodann die von ihm zu machenden und der Conferenz zur Erwägung vorzulegenden Aenderungsvorschläge, welche nachstehend wiedergegeben werden.

1. Im Art. 5 erscheint es besser, an Stelle des Ausdrucks die „regelmässigen“ Transportmittel (moyens reguliers) zu setzen: die „gewöhnlichen“ Transportmittel (moyens ordinaires).

2. Die dem Absender in Art. 6, Littera m zugestandene Befugniss, an Stelle der Unterschrift auf dem Frachtbriefe eine gedruckte oder gestempelte Zeichnung anzuwenden, ist zu beseitigen, so dass also die Unterschrift stets nothwendig ist.

3. Gegen die Disposition des Art. 8, nach welcher der Frachtbrief nicht übertragbar ist, soll zwar Widerspruch nicht erhoben werden, doch werden die Italienischen Commissare die entgegengesetzte Lösung der Frage unterstützen, falls dieselbe in der Conferenz von Neuem zur Sprache kommen sollte.

4. In Art. 10, 2. Alinea, ist die dem Absender zugestandene Befugniss, für die zollamtliche Behandlung auf dem Frachtbriefe eine Mittelsperson zu bezeichnen, zu beseitigen oder wenigstens der Zeitpunkt genau festzustellen, von welchem ab die Verantwortlichkeit der Eisenbahn während der Handlungen des Vermittlers aufhört.

5. In Art. 11, durch welchen die Privatübereinkommen untersagt werden, ist noch erklärend mittelst transitorischer Be-

stimmung hinzuzufügen, dass das Verbot sich nicht bezieht auf Rechte, welche aus Verträgen, die in Gemässheit der gegenwärtigen Gesetzgebung einiger Staaten abgeschlossen sind, herrühren.

6. Im Art. 13 ist die Beschränkung, dass das Gut mit Nachnahme nur bis zu der in § 5 der Ausführungsbestimmungen festgesetzten Summe belastet werden darf, aufzuheben; in jedem Falle jedoch soll der von Belgien gemachte Vorschlag, dass ausnahmsweise die Eisenbahnverwaltungen berechtigt sein sollen, Nachnahmen im Betrage von mehr als 2 000 Frcs. zurückzuweisen, unterstützt werden.

Die Aufmerksamkeit der Conferenz soll sodann noch gelenkt werden auf die Einwendungen, welche zu erheben sind gegen die im letzten Alinea des Art. 13 stipulirte Beschränkung, wonach die Eisenbahnen, falls sie das Gut ohne Einziehung der Nachnahme abliefern, haften bis zum Betrage des Werthes des Gutes, jedoch nicht über den Betrag der Nachnahmen; der rechtlichen Natur der Verbindlichkeit, um welche es sich hier handelt, scheint es mehr zu entsprechen, dass die Eisenbahn immer bis zum Betrage der Nachnahme hafte. Indessen werden die Italienischen Commissare auf diesem Vorschlage nicht bestehen, falls sich Schwierigkeiten in der Conferenz ergeben.

7. In Art. 18 werde ausdrücklich die Verpflichtung der Eisenbahnverwaltungen ausgesprochen, dem Absender im Falle einer zeitweisen Unterbrechung des Transports alsbald Nachricht zu geben, ebenso wie dies im Art. 24 für den Fall von Hindernissen für die Ablieferung vorgeschrieben ist.

8. Bezüglich des Art. 35 soll zwar ein formeller Vorschlag für Beseitigung nicht gemacht werden, jedoch soll die Conferenz auf die grossen Schwierigkeiten, welche die Ausführung des in diesem Artikel angenommenen Systems darbietet, aufmerksam gemacht werden.

9. In Art. 39 ist zur Bezeichnung der Beschränkung der Haftbarkeit der Eisenbahnverwaltungen für Lieferfristversäumniss die Formel von der „höheren Gewalt“ an Stelle der von der „gewöhnlichen Sorgfalt“ in Anwendung zu bringen.

10. In Art. 40 ist das Mass der Vergütung in richtigeres Verhältniss zur Dauer der Lieferfristversäumniss zu bringen.

11. In Art. 43, kraft dessen die Verwaltungen von jeder Haftbarkeit für Frachtgut entlastet werden, wenn ihnen solches mit falscher Declaration übergeben wird, oder wenn die für dasselbe vorgeschriebenen Sicherheitsmassregeln ausser Acht gelassen werden, sind die Fälle von dolus oder schwerer Schuld (culpa gravis) auszuschliessen.

12. Um die in Art. 47 getroffenen Bestimmungen bezüglich des Rückgriffs der Verwaltungen unter einander und der Repartition gezahlter Entschädigungen klar zu machen, ist der zweite Theil des Alinea 2 des genannten Artikels gänzlich zu streichen.

13. In Artikel 46 ist die gewöhnliche Verjährungsfrist für Klagen und Einreden, für Entschädigungsforderungen wegen Verlustes, Beschädigung oder Lieferfristversäumniss auf sechs Monate herabzusetzen und in jedem Falle soll die Anbringung der Reclamation bei einer Bahnverwaltung nicht genügend sein, die Verjährung zu unterbrechen.

14. Der Entwurf der Ausführungsbestimmungen kann angenommen werden, vorausgesetzt, dass einige geringe Modificationen eintreten, welche das Bedürfniss der Eisenbahnen nothwendig macht. Diese Modificationen sind jedoch besser erst nach Genehmigung des Vertrags festzustellen.

15. Schliesslich wird noch in Bezug auf die §§ 10 und 11 des Vertragsentwurfs, betreffend die Einsetzung einer internationalen Commission, der neuen Conferenz empfohlen, auf Mittel bedacht zu sein, durch welche im Falle der Ausführung der beschränkenden Bestimmungen gegen in Concurs gerathene Eisenbahnen die anderen Verwaltungen des Verbandes vor Schaden bewahrt werden.

Den vorstehend aufgeführten, von dem Minister für Ackerbau, Industrie und Handel gemachten Abänderungsvorschlägen hat sich auch der Justizminister angeschlossen. Am 3. und 4. April cr. wurden diese Vorschläge einer Besprechung durch die zu diesem Zwecke in Florenz zu einer Conferenz zusammengetretenen Delegirten der drei bedeutendsten Italienischen Eisenbahnen unterzogen. Die von diesen Eisenbahnverwaltungen bezüglich der obigen Vorschläge gemachten Bemerkungen werden dem Minister der öffentlichen Arbeiten baldigst zugefertigt werden und wird der Letztere hiernach sich in der Lage befinden, seine Vorschläge hezüglich des Vertragsentwurfs zu formuliren.

Ungarische Ministerialverordnung über die Statistik des Waarenverkehrs.

§ 1. Im Sinne des von der Waarenverkehrsstatistik handelnden Gesetzartikels XIII vom Jahre 1881 ist vom 1. Mai an der Aufgeber gehalten, über alle auf dem Gebiete der Ungarischen Krone zur Aufgabe gelangenden und ins Ausland (auch in die Oesterreichischen Länder) lautenden Sendungen, welche bei Eisenbahn- oder Schifffahrtunternehmungen aufgegeben werden, zum Zwecke der Anfertigung der Waarenverkehrsstatistik dem Eisenbahn- oder Schifffahrtunternehmen eine Erklärung zu übergeben. § 2. Zu den Erklärungen sind die zu diesem Behufe ausgegebenen, mit einem Stempel von 2 kr. versehenen Blanquette zu benutzen. § 3. Diese Blanquette sind an jeder Eisenbahn- oder Schifffahrtstation erhältlich. Der Preis derselben beträgt pro Stück 2 kr. § 4. Auf den Erklärungen sind folgende Rubriken auszufüllen: 1. Der Name der Eisenbahn- oder Schifffahrtstation, wo die Sendung aufgegeben wird; 2. der Name der Eisenbahn- oder Schifffahrtstation, wohin die Sendung lautet; 3. die Benennung der Waare; 4. die Quantität der Waare; 5. der Werth der Waare. § 5. Die Benennung der Waare geschieht nach dem zu diesem Zwecke gleichzeitig ausgegebenen Waarenverzeichnisse. Die in dem Waarenverzeichnisse nicht enthaltenen Waaren sind derart zu benennen, dass hinsichtlich ihrer Qualität kein Zweifel bestehe. Deshalb sind solche Sammelnamen zu vermeiden, welche bezüglich der Qualität der Waare keine Aufklärung geben. Ueberhaupt darf man folgende Ausdrücke nicht gebrauchen: Thiere, thierische Producte, kleine Waaren, Nippsachen, Erze, Metalle, Metallwaaren, Erde, Gespinnste, Getreide, Colonialwaaren, Getränke, Kleiderstoffe, Manufacturwaaren, Bindmaterial, Strickwaaren, Mühlenproducte, Nürnberger Waaren, Mahlproducte, Galanteriewaaren, Kurzwaaren, geistige Getränke, Webewaaren, gewebte Stoffe. § 6. Die Quantität der Waaren ist in der Regel nach Gewicht, und zwar nach Kilogramm oder Metercentnern auszudrücken. Lebende Thiere, Wild, Wagen, Maschinen, Locomotiven, Locomobile, Schiffe, Claviere sind der Zahl nach, das heisst stückweise zu benennen. Bauholz und Brennholz ist entweder nach Gewicht oder nach Cubikmeter (beziehungsweise bei Brennholz nach Hohlmeter) zu bezeichnen. Der Aufgeber ist gehalten, bei Bezeichnung der Quantität die Kilogramm, beziehungsweise Meter-Centner, Cubikmeter, beziehungsweise Stückangabe ersichtlich zu machen. § 7. Bei Feststellung des Gewichtes ist das volle Gewicht der Waare, daher die Waare sammt der Verpackung massgebend. § 8. Der Werth der Waare ist in Papiergulden Oesterreichischer Währung auszudrücken, und zwar derart, dass der Werth über die ganze Sendung laute, daher 5 Stück Pferde im Werthe von zusammen 1 200 fl., 300 Metercentner Weizen im Werthe von 2 100 fl. § 9. Wenn die Sendung in Einem Packe verschiedene Waaren enthält, sind die verschiedenen Waaren nach Gewicht und Werth besonders zu benennen; z. B. 5 kg Zucker im Werthe von 1,50 fl., 8 kg Caffee im Werthe von 6 fl., 10 kg Südfrüchte im Werthe von 5 fl. § 10. Der Beamte der Eisenbahn- oder Schifffahrtunternehmung ist gehalten, die Erklärung bei Gelegenheit der Aufgabe mit dem Frachtbriefe zu vergleichen und zu prüfen, ob jede Rubrik der Erklärung ausgefüllt ist; ob nicht etwa einer der im § 5 aufgezählten Sammelnamen benützt ist; ob nicht die in der dritten (die Waarenbenennung enthaltenden) Rubrik der Erklärung benützte Benennung mit der im Frachtbriefe benützten Waarenbenennung im Gegensatze steht und der Qualität der Waare entspricht; endlich, ob die in den übrigen Rubriken der Erklärung enthaltenen Daten mit den Daten des Frachtbriefes übereinstimmen. Wenn die Erklärung mangelhaft oder im Gegensatze zu den Daten des Frachtbriefes ausgefüllt wurde, oder wenn eine der factischen Qualität der Waare nicht entsprechende Benennung oder einer der im § 5 enthaltenen Sammelnamen gebraucht wurde, ist die Erklärung dem Aufgeber mit Bezeichnung des Mangels oder Fehlers zur Ergänzung oder Ausbesserung zurückzugeben. So lange die Erklärung nicht richtig ausgefüllt ist, kann die Waare behufs Weiterförderung nicht übernommen werden. § 11. Ueber die aus dem Auslande und aus den Oesterreichischen Ländern auf das Gebiet der Ungarischen Krone gelangenden Sendungen sind die Erklärungen ebenfalls nach den in den §§ 2 bis 9 bezeichneten Modalitäten auszustellen. § 12. Wenn im Auslande oder in den Oesterreichischen Ländern bei Gelegenheit der Aufgabe die Sendung mit der nöthigen Erklärung nicht versehen wurde, kann die Eisenbahn- und Dampfschifffahrtunternehmung die Herausgabe solcher Sendungen so lange verweigern, bis der Empfänger auf der Abgabestation die Erklärung gehörig ausstellt. In diesem Falle ist indess die Eisenbahn- oder Dampfschifffahrtunternehmung gehalten, bei der Zustellung der über das Anlangen der Sendung lautenden Verständigung den Empfänger auf diesen Umstand aufmerksam zu machen, eventuell ihm behufs Ausfüllung der Erklärung ein Blanquett zu schicken. § 13. Wenn zwischen dem die Erklärung beanstandenden Eisenbahn- oder Schifffahrtbeamten und dem Aufgeber oder Empfänger bezüglich des Inhaltes der Sendung eine Meinungsdifferenz auftaucht, ist der betreffende Beamte berechtigt, die Daten der Erklärung mit der Sendung hinsichtlich des Inhalts in Gegenwart des Aufgebers oder dessen Bevollmächtigten zu vergleichen und die Ergänzung der als falsch befundenen Erklärung zu verlangen. § 14. Die Eisenbahn- und Schifffahrtunternehmungen sind gehalten, die Erklärungen von den auf den Stationen aufgegebenen oder abgegebenen Waaren nach Stationen geordnet und nach der Aufgabe und Abgabe gesondert, monatlich, und zwar spätestens innerhalb zwei Wochen nach Ablauf des Monats dem statistischen Bureau einzuschicken.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Wien, 25. April 1881. (Concession zu Vorarbeiten. Intercommunicationssignale. Vorarlberger Bahn. Statische Abgabe; Conferenz und Verhandlung hierüber. Mährische Transversalbahn. Oesterreichische Staatsbahn in Ungarn. Kremsthalbahn. Vesuvbahn. Mehlimport. Bozen - Meran. Kaschau - Oderberg. Tunnelgewölbe. Börsenhausse.)

Die Rechtsfolgen der Concessionen für Eisenbahnvorarbeiten werden vom Ungarischen Fachblatte anlässlich dessen besprochen, dass die Creditbank die definitive Concession für die Bahn Budapest-Fünfkirchen ansucht und gleichzeitig mit denjenigen Interessenten, welche die Vorconcession zu den Vorarbeiten erhielten, wegen Ablösung ihres angeblichen Vorrechtes unterhandle. Da über die Bedeutung solcher Concessionen Unklarheit herrsche, sei eine Berichtigung nothwendig. Die Bewilligung zu Vorarbeiten verleihe nur den gesetzlichen Schutz zur Vornahme der nothwendigen Studien, zu deren Unterstützung die Behörden in der Regel von der Regierung aufgefordert werden. Letztere erklärt gewöhnlich in solchen Bewilligungen ausdrücklich, weder eine Verpflichtung für das Zustandekommen der projectirten Bahn oder für die Verleihung der definitiven Concession an den Bewerber zu übernehmen, noch ihm die Kosten der Vorarbeiten zu vergüten. Die Regierung behält sich in der Regel die Verfügung vor, für den Fall, als die von ihm angefertigten Operate als Grundlage der weiteren Concurrenzverhandlungen dienen und einem anderen Concessionär zur Ausführung übertragen würden, derselbe dem ersten Bewerber die volle Vergütung der Vorauslagen zu leisten habe. Wolle daher im fraglichen Falle die Creditbank nicht die Operate für die Budapest-Fünfkirchener Bahn, sondern nur ein Vorrecht erwerben, so bringe sie für ein nicht bestehendes Recht ein überflüssiges Opfer.

Ueber die mit den Intercommunicationssignalen gewonnenen Erfahrungen ist nach dem jüngsten Erlasse des K. K. Handelsministeriums die frühere Frist zur Berichterstattung bis 1. October 1881 erstreckt worden. Es kann nämlich durch die bis jetzt vorliegenden Erfahrungen die Frage, welches System als den gestellten Anforderungen entsprechend zur Annahme zu empfehlen sei, nicht beantwortet werden. Bisher sind Intercommunicationssignale eingerichtet oder in Einrichtung begriffen: 1. Auf der Linie Wien-Bazias der Oesterreichischen Staatseisenbahngesellschaft ein elektrisches Signal, System Prudhomme, seit 15. December 1880. 2. Auf der Kaiser Ferdinands Nordbahn dasselbe Signal in der Strecke Wien-Marchegg im Anschlusse an die Südöstliche Linie der Oesterreichischen Staatseisenbahngesellschaft. Ausserdem werden Versuche mit dem Gassebner'schen Zugleinensignal und mit einer Gassignalpfeife gemacht. 3. Auf den Linien der Südbahngesellschaft, der Kaiserin Elisabethbahn und der Kronprinz Rudolfbahn ist ein gleichartiges Zugleinensignal in Anwendung. 4. Auf der Oesterreichischen Nordwestbahn ist ein elektrisches Signal in Montirung begriffen. 5. Auf der Kaiser Franz Josefbahn ist ein Drahtzug zur Dampfpfeife und 6. auf der Buschtêhrader Eisenbahn das Gassebner'sche Zugleinensignal in Erprobung.

Wegen Verstaatlichung der Vorarlberger Bahn sollen demnächst die Verhandlungen eingeleitet werden. Diese Verstaatlichung ist eine Consequenz des Arlbergbahnbaues und wurde unmittelbar nach Concessionirung der Vorarlberger Bahn durch das Protocoll vom 25. August 1869 mit dem Handelsministerium wie folgt vereinbart: „Die Concessionäre der vorstehend bezeichneten Eisenbahn verpflichten sich, auf Verlangen der Staatsverwaltung die concessionirte Bahn nach Vollendung derselben in dem Falle, wenn künftighin eine Fortsetzung der fraglichen Bahnlinie von Bludenz nach Innsbruck durch einen anderen Unternehmer (als die Vorarlberger Bahn) ausgeführt werden sollte, an die letztgenannte Unternehmung gegen eine von derselben zu leistende Entschädigung abzutreten. Die Art und Höhe dieser Entschädigung wird zunächst der Vereinbarung beider Theile überlassen. Sollte jedoch eine solche Vereinbarung nicht zu Stande kommen, dann ist als Entschädigung und beziehungsweise Einlösungspreis ein Baarcapitalsbetrag zu zahlen, dessen Höhe dem zwanzigfachen Betrage jener Jahresrente entspricht, welche nach den im § 23 der Concessionsurkunde vom 17. August 1869 für die Einlösung der Bahn durch die Staatsverwaltung festgestellten Grundsätzen sich ergiebt." Da die Vorarlberger Bahn seit ihrem Bestande die Actiencoupons regelmässig mit 5 pCt. in Silber eingelöst hat, so ergiebt sich, dass die Staatsverwaltung verpflichtet ist, die Actien der Vorarlberger Bahn im Falle der Verstaatlichung al pari einzulösen. Eine schwebende Schuld besteht bei der Vorarlberger Bahn nicht.

Die statistische Abgabe für Eisenbahnsendungen von und nach Ungarn wird als eine grosse Belastung des Waarenverkehrs und zugleich als eine Verletzung des Zoll- und Handelsbündnisses mit Oesterreich angesehen. (Gesetz und Ausführungsverordnung ist seiner Zeit von uns mitgetheilt worden.) Obzwar dem Deutschen Reichsgesetze vom 20. Juli 1879 nachgebildet, zweifelt man doch sehr, ob eine verlässliche Waarenverkehrsstatistik durch Beamte der Transportunternehmungen erzielt werden kann. Diesen wird entschieden eine Mehrarbeit und Verantwortlichkeit aufgebürdet. In Deutschland und Frankreich wird diese Function von staatlichen Zollorganen geübt und erstreckt sich nur auf den die Zollgrenze passirenden Verkehr. Die Oesterreichischen Bahnunternehmungen erwarten von den Ungarischen, dass letztere die geeigneten Schritte thun, um die Milderung dieser den Bahnverkehr beeinträchtigenden Massregel zu erwirken. Jedenfalls hält man die Ungarischen Bahnen für berechtigt, auch einen Gebührenzuschlag für die ihrerseitige statistische Mühewaltung in Anspruch zu nehmen (vide weiteren Bericht). Dass aber unser schwacher Verkehr mit dem Auslande und zwischen den beiden Reichshälften solche Belastungen auf die Dauer nicht verträgt, ist leider voraussichtlich. Derselbe sollte von allen ihn nicht nothwendiger Weise treffenden Lasten befreit werden. Bisher hatten die Bahnunternehmungen das Material für eine verlässliche Statistik den Regierungsorganen bereitwilligst zur Verfügung gestellt. Die neue Einführung wird kein besseres Material schaffen.

In der Budapester Directorenconferenz über die Durchführung des Gesetzes, betreffend die Waarenstatistik, wurde von der vorsitzenden Ungarischen Staatsbahn mitgetheilt, dass in Folge der früheren Ansuchen der Bahnverwaltungen die Regierung denselben die statistischen Blanquette in natura zur Verfügung stellt; ferner, dass das zweite Petitum, eine Schreibgebühr von 2 kr. von den Parteien für die statistische Mühewaltung der Bahnen einheben zu dürfen, nicht gewährt werden könne, nachdem nicht den Eisenbahnverwaltungen die Ausfüllung der Blanquette obliege, sondern ausschliesslich den expedirenden Parteien. Die Bahnbeamten hätten blos die Richtigkeit der Angaben zu controliren und können die Sendungen ohne Blanquette zurückweisen. Hierauf wurde nur die Gleichförmigkeit der an die Stationen zu richtenden Instruction über die Einführung der Blanquette sammt der Manipulation discutirt, diesbezüglich die Hauptpunkte festgestellt und diese Entscheidung des Ministeriums einstimmig angenommen.

Ueber diese statistische Abgabe in Ungarn fand gestern eine Versammlung hervorragender Wiener Firmen in der Handelskammer statt. Die Einladung hierzu constatirte, dass „die hiesige Handelswelt durch diese Verordnung in grosse Aufregung versetzt" sei, und ersuchte „bei der Dringlichkeit und Wichtigkeit des Gegenstandes" um sicheres Erscheinen. Die Versammlung soll „über die Schritte beschliessen, welche einzuleiten sein werden, um diesen für den Handel der diesseitigen Reichshälfte so schädigenden Erlass abzuwenden". In der zahlreich, auch von Abgeordneten besuchten und vom gewesenen Handelsminister präsidirten Versammlung wurden die mit dieser Massregel verbundenen Chicanen und Kosten, andererseits die Erschwerung ja Vernichtung des Waarenhandels, sowie die flagrante Verletzung des Zoll- und Handelsbündnisses mit Oesterreich zu erweisen versucht, worauf folgende Anträge einstimmig angenommen wurden: 1. Es ist die Niederösterreichische Handels- und Gewerbekammer zu ersuchen, in dieser Frage Stellung zu nehmen und sich mit den Schwesterkammern Oesterreichs in Verbindung zu setzen. 2. Es ist eine Petition an das Abgeordnetenhaus zu richten und dasselbe zu bitten, dahin zu wirken, dass die Verordnung aufgehoben werde. 3. Es ist eine Deputation an den Handelsminister und an den Ministerpräsidenten zu entsenden, welche ein Memorandum überreichen soll. 4. Es ist ein Comité zu wählen, welchem die Durchführung der heutigen Beschlüsse, die Ausarbeitung der Petition und des Memorandums überlassen wird. 5. Das Comité wird zugleich zu allen weiteren Schritten ermächtigt, welche es für angemessen hält, um die aus der Verordnung dem Handel und der Production Oesterreichs drohenden Gefahren abzuwenden. — In das Comité werden die Mitglieder des Einberufungscomités und Abg. Dr. Banhans (gewesener Handelsminister) mit dem Rechte, sich durch Cooptirung zu verstärken, gewählt. Das Comité wird ermächtigt, seiner Zeit wieder eine Versammlung einzuberufen, um derselben Bericht zu erstatten. Der Präsident schliesst die Versammlung mit folgenden Worten: Wir sind leider nur auf unsere eigenen Kräfte angewiesen. Aber selbst ist der Mann, und ich glaube, wenn wir unsere Schuldigkeit thun, wenn wir kräftig genug unsere Stimme erheben, um unser Recht zu wahren, so wird uns das Recht auch zu Theil werden.

Die Regierungsvorlage über den Bau der Mährischen Transversalbahn wird schon zu Beginn des nächsten Sessionsabschnittes dem Abgeordnetenhause zugehen. Bisher sind die Verhandlungen zwischen der Regierung und dem Mährischen Consortium noch nicht abgeschlossen und das Ausmass der Unterstützung noch nicht bestimmt, welche der Staat dieser Bahn zuwenden soll. Die Regierung scheint dem Project gegenüber das Princip des Staatsbahnbaues zu protegiren, während — wie einer Broschüre des Consortiums zu entnehmen — das Consortium für die Staatsgarantie eintritt. Bei der Mährischen Transversalbahn wäre es ein sehr kostspieliges Unternehmen, diese Bahn in Staatsregie zu bauen; abgesehen von den principiellen Bedenken gegen diese Art von Staatsintervention muss man sich auch vom Standpunkte der Interessenten gegen den Staatsbahnbau aussprechen, umsomehr, als die Mährischen Abgeordneten den Bau derselben in Staatsregie entschieden verwerfen. Was die Staatsgarantie betrifft, so

würde dieselbe den Staat in diesem Falle nicht belasten. Das Bahnconsortium nimmt eine Garantie von 175 000 fl. pro Jahr in Anspruch, das ist 820 fl. pro Bahnkilometer. Dieser Modus wäre im Interesse der Bahn und im Interesse des Staates gelegen, da der Staat durch den Bau der Transversalbahn wesentliche Ersparnisse erzielen würde, welche sich ziffermässig wie folgt darstellen: Verminderung der Zinsengarantie für die Brünn-Rossitzer Bahn um 43 000 fl., für die Mährisch-Schlesische Nordbahn um 77 000 fl., für die Oesterreichische Nordwestbahn um 20 000 fl., Verminderung der Erhaltungskosten der Meseritscher Aerarialstrasse um 8 100 fl., Verminderung der Ausgaben des Post-Aerars um 26 100 fl. Die Summe der Ersparnisse würde somit 174 500 fl. pro Jahr betragen, also gerade so viel, als die in Anspruch genommene Zinsengarantie ausmachen würde. In den nächsten Tagen wird die Entscheidung darüber fallen, unter welchen Modalitäten der Staat an dem Bau der Bahn sich betheiligen wird.

Die Oesterreichische Staatseisenbahn ist ernstlich bemüht, ihre Position in Ungarn zu stärken, welche durch den Bau mehrerer neuer Bahnen, namentlich durch Budapest-Semlin und Ofen-Raab in eminenter Weise gefährdet wird. Zu den diesbezüglichen Massnahmen gehört u. A. die Magyarisirung der Betriebsverwaltung der Ungarischen Linien, welche sich in der That als den gesellschaftlichen Zwecken förderlich zeigt. Denn wenn auch die Ungarische Regierung eine Anschlussbahn an Serbien lediglich aus nationalpolitischen Gründen nicht an die Oesterreichische Staatsbahn concessioniren zu sollen geglaubt hat, so wird dieselbe jetzt doch insofern einer freundlicheren Behandlung theilhaftig werden, als der Entwickelung des Ungarischen Bahnnetzes durch Ausbau von Vizinalbahnen kein Hinderniss bereitet wird. Es sollen eben neue Vizinalbahnen die Aufgabe haben, der Oesterreichischen Staatsbahn jene Ausfälle zurückzugewinnen, welche durch den Ausbau der Budapest-Semliner und Ofen-Raaber Bahn unbedingt eintreten werden. Die Stellung der Oesterreichischen Staatsbahn betreffs der Vizinalbahnen wird übrigens schon deshalb unanfechtbar sein, als ja die Bahn selbst weder Concessionärin noch Eigenthümerin, sondern nur die Betriebsunternehmung der fraglichen Vizinalbahnen werden soll. Die der Staatsbahn also zu Statten kommenden Vizinalbahnen werden immer durch die interessirten Gemeinden und Städte erbaut werden, während die Oesterreichische Staatsbahn an der Finanzirung theilnehmen und das ganze Betriebsmaterial zu bestellen hätte. Gegenwärtig wird das Hauptaugenmerk auf folgende grössere Vizinalbahnen, und zwar Szegedin-Alt-Becse, Szegedin-Mako-Mezöhegyes, Felegyhaza-Szentes und Kikinda-Gr.-Becskerek gelegt. Sollten sich später die Verhältnisse günstiger gestalten, dann dürfte auch eine Fortsetzungslinie bis Neusatz gebaut werden. Bezüglich dieser Eisenbahnen haben die interessirten Gemeinden bereits die entsprechenden Schritte bei der Ungarischen Regierung eingeleitet und da eine Subvention seitens des Staates nicht gefordert wird, so wird die Bewilligung dieser Eisenbahnbauten nicht mit Leichtem verweigert werden können.

Die Kremsthalbahn wurde am 20. d. M. eröffnet. Bei dem in Kremsmünster abgehaltenen Bankette hob der Handelsminister Baron Pino in einer Rede den Werth der Secundärbahnen für die gedeihliche Entwickelung des Volkswohlstandes hervor und äusserte den Wunsch, dass die Kremsthalbahn eine neue Aera des Oesterreichischen Eisenbahnwesens inauguriren und zum Wohle der ganzen Gegend, welche sie belebend durchziehen wird, prosperiren möge. Der Bau- und Betriebsunternehmer Krauss dankte für die Unterstützung des Handelsministeriums und der Generalinspection, ohne welche die so rasche Ausführung der Bahn nicht möglich gewesen wäre. Hierauf nahm der Handelsminister nochmals das Wort, um die anwesenden Vertreter der Bayerischen Verkehrsanstalten zu begrüssen und das stets freundnachbarliche Verhältniss der Bayerischen und Oesterreichischen Bevölkerung zu betonen, was Generaldirector v. Hocheder mit einem Toast auf die Wohlfahrt und Freundschaft Oesterreichs erwiderte.

„Die Drahtseilbahn auf den Vesuv“ ist ein in der No. 17 der „Oesterreichischen Eisenbahnzeitung“ d. J. vom Inspector Wittig der Elisabeth-Westbahn erschienener Aufsatz, auf welchen wir wegen seiner ausgezeichneten Behandlung dieses Gegenstandes sowohl die technischen als die touristischen Kreise aufmerksam zu machen für eine angenehme Pflicht halten.

Rücksichtlich der starken Mehlimporte wurden von der Reichenberger Handelskammer die Einführung eines Eingangszolles für Mahlproducte und einschneidende Reformen im Eisenbahntarifwesen bei der Regierung beantragt. Dem Deutschen Müller komme die Fracht für das Getreide und für das hieraus erzeugte Mehl billiger zu stehen, als dem Böhmischen Grenzmüller der Transport des Getreides. So komme z. B. dem Müller in Breslau, welcher Getreide ab Komorn bezieht und das gewonnene Mehl nach Reichenberg verladet, gegenüber dem Müller in oder bei Reichenberg, welcher in derselben Getreidestation kauft, eine Differenz von 13 fl. 80 kr. zugute. Die Lemberger Handelskammer beschloss, eine Petition an das Ministerium zu richten, worin um Gleichstellung der inländischen Eisenbahntarife für Mehl- und Getreidetransporte mit den ausländischen Verbandtarifen gebeten wird.

Die Lage der Stationen auf der Eisenbahn Bozen-Meran ist nun definitiv bestimmt. Die Station Meran wird am rechten Ufer des Passerbaches auf den Stadtwiesen in der Nähe der Vintschgauerstrasse errichtet werden. Die Stadtgemeinde Meran stellt dafür den Eisenbahnconcessionären 73 000 fl. zur Verfügung, betheiligt sich an den Mehrkosten der Grundeinlösung für die Ausführung des neuen Projectes, besorgt dieselbe für die Concessionäre und übernimmt die Herstellung und Erhaltung der Zufahrtsstrasse von der Stadt zum Aufnahmsgebäude der Station Meran; ferner leistet die Stadtgemeinde Meran für den Fall, als den Concessionären die Errichtung einer Haltestelle für Mais nächst der Marlinger Brücke aufgetragen werden sollte, zu den Anlagekosten dieser Haltestelle einen Beitrag von 12 000 fl. Hinsichtlich des Bahnhofes Bozen ist zwischen den Concessionären der Eisenbahn Bozen-Meran und der Südbahngesellschaft ein Vertrag wegen Mitbenützung des Bahnhofes der Südbahngesellschaft durch die Unternehmung der Eisenbahn Bozen-Meran sowie wegen Ausführung der dadurch bedingten Umgestaltungs- und Erweiterungsbauten und Einrichtung eines gemeinschaftlichen Stationsdienstes zu Stande gekommen.

Die aus Anlass der Fusionirung der Kaschau-Oderberger Bahn mit der Eperies-Tarnower Bahn beschlossene Convertirung der Actien ist bis auf 405 Kaschauer und 12 Eperies-Tarnower Actien durchgeführt. Um diese bisher nicht präsentirten Actien nicht caduciren zu müssen, hat nun die Direction der Kaschau-Oderberger Bahn beschlossen, von der diesjährigen Generalversammlung die Ermächtigung zur Verlängerung des Umtauschtermines bis 2. Januar 1882 zu verlangen.

Eine Statistik der Tunnelgewölbe in druckreichem Gebirge ist vom Ingenieur Grögger bei Dominicus in Prag mit sieben lithographirten Tafeln erschienen. Der Verfasser, welcher practische Erfahrungen im Baue von Tunnelgewölben beim Eisenbahnbau in Ungarn gemacht hat und auch in Bosnien beschäftigt war, versucht, die wirklichen Wahrnehmungen beim Tunnelbau mit der Theorie in Einklang zu bringen, und hält sich in Folge seiner Erfahrungen und Untersuchungen zu dem Ausspruche berechtigt, dass sich nach dem gefundenen Princip das Verhalten im vorhinein bestimmen lässt und dass die bei grossem Gebirgsdrucke bisher häufig vorgekommenen Tunnelkatastrophen in vielen Fällen verhütet werden können.

Die Hausse in Bahneffecten hält an; diesmal sind die älteren Sorten in den Vordergrund getreten. Die Nordbahn (2 403) steht wieder wie vor dem „run“ obenan; die Beunruhigung der Actionäre hat aufgehört; die Superdividende beträgt heuer 100 fl. Die Galizische Karl-Ludwigbahn (282,75) wird keine weitere Dotirung des Erneuerungs- und Reservefonds, welche die statutenmässige Höhe erreicht haben, in der Generalversammlung beantragen. Nordwest (209,50) und Elbethal (248,50) werden eine Dividende von 8,90 resp. 10 fl. vertheilen.

Frankreich.

Eisenbahnverstaatlichung. Zwischen den Liquidatoren der Bourges-Gien Eisenbahngesellschaft und dem Minister der öffentlichen Arbeiten ist am 26. März cr. ein Vertrag abgeschlossen worden, nach welchem der Besitz der Linien der genannten Gesellschaft für die Summe von 7 547 512 Frcs. an den Staat übergehen soll. Nach diesem Vertrage, welcher gegenwärtig der Commission der Deputirtenkammer für die Classification der Eisenbahnen vorliegt, wird der Staat spätestens einen Monat nach Veröffentlichung des den Vertrag genehmigenden Gesetzes die cedirten Linien übernehmen und sollen von dem Kaufpreis 3 Millionen einen Monat nach der Besitzergreifung durch den Staat, der Rest aber successive nach definitiver Uebernahme der einzelnen, den Besitz der Eisenbahn bildenden Objecte gezahlt werden.

Canalproject. Das Comité, welches das Project der Herstellung eines Canals von der Loire durch die getreidereiche Landschaft Beauce (Umgegend von Chartres) nach Paris zur Ausführung zu bringen sucht, hat sich am 30. März cr. zum Minister begeben, nachdem dem letzteren vorher schon ein von vielen Senatoren und Deputirten unterzeichnetes bezügliches Schreiben zugegangen war. Der Nutzen dieses Canals würde namentlich darin bestehen, dass der Stadt Paris durch denselben die für ihre Bedürfnisse unumgänglich nöthige Wassermenge gesichert wird und dass die Landschaft Beauce das für Bewässerungs- und sonstige Zwecke erforderliche Wasser bekommt. Ausserdem würde durch diesen Canal ein billiger Transportweg für Landestheile geschaffen werden, welche jetzt solche Wege noch entbehren. Zu den auf über 200 Millionen Francs veranschlagten Kosten hat der Stadtrath von Paris sich verpflichtet, 100 Millionen beizutragen und zwar in 50 Jahresraten à 2 Millionen; ein Theil der Kosten würde seine Deckung finden durch die in der Landschaft Beauce für Wasserabgabe zu erhebenden Gefälle, während der in 6 Jahresraten zu zahlende Rest des Capitals vom Staate verlangt wird. Man hofft, dass die massgebenden Factoren sich dem Projecte günstig zeigen werden.

Gotthardbahn.

—st.— **(99. Monats- und 33. Quartalsbericht.)** I. Grosser Tunnel. Ende Februar 1881 war der Stand der Arbeiten folgender (in laufenden Metern):

Nordseite (Göschenen): Richtstollen (7 744,7), Erweiterung der Calotte (7 704,7), Sohlenschlitz (7 342,2), Strosse (6 339,6), Vollausbruch (5 040,0), Gewölbmauerwerk (6 980,7), östliches Widerlager (4 953,0), westliches Widerlager (5 364,0), Wasserabzugscanal (4 807,0), vollständiger Tunnel (4 807,0).

Südseite (Airolo): Richtstollen (7 167,7), Erweiterung der Calotte (7 167,7), Sohlenschlitz (6 941,1), Strosse (6 319,7), Vollausbruch (5 186,0), Gewölbmauerwerk (7 097,3), östliches Widerlager (5 338,5), westliches Widerlager (5 741,7), Wasserabzugscanal (5 504,0), vollständiger Tunnel (5 067,6).

Auf beiden Seiten zusammen waren durchschnittlich 3 093 Arbeiter beschäftigt; die ausgeführten Arbeiten repräsentiren einen Werth von 52 558 730 Frcs.

Werkplatz Göschenen. Im Berichtsmonate betrugen die Fortschritte am Sohlenschlitz 197,6, an der Strosse 190,2 m. Bei der Druckparthie unter dem Plateau von Andermatt wurde an dem Ausbruch für den vorletzten Gewölbering gearbeitet und damit bis zum Kämpfer gelangt, ohne grösseren Schwierigkeiten bezüglich der Pressung zu begegnen. Bei der centralen Druckparthie ist das Gewölbe auf der Nordseite auf 10 m, auf der Südseite auf 12 m Länge geschlossen. Es ist dort noch ein Stück von 41 m Länge an der eigentlichen druckhaften Stelle zu verkleiden.

Werkplatz Airolo. Hier ergaben sich als Fortschritte beim Sohlenschlitz 245,9 m, bei der Strosse 196,3 m; die Locomotiven verkehren nur bis Prof. 5750.

Eine Vergleichung der auf beiden Seiten wirklich geleisteten Arbeiten mit dem Programm zeigt, dass die Rückstände noch sehr bedeutend sind und sich vom Sohlenschlitz mit 629 l. m bis zum östlichen Widerlager mit 4 620,9 l. m bewegen.

II. Zufahrtslinien. Im Monat Februar war die Witterung günstig und haben die Arbeiten einen besseren Fortgang genommen, als im Vormonat. Ende Februar waren hergestellt von den Erdarbeiten 80 pCt., von den Kunstbauten 72 pCt. des Voranschlages vom Januar 1881. Was die Tunnels betrifft, so erübrigt auf der Strecke Immensee-Flüelen an dem vollständigen Ausbruch nur mehr 40 m Strosse am Axenbergtunnel und 124 m an dem kleinen Sulzecktunnel. Im Pfaffensprungtunnel (Flüelen-Göschenen) ist zur Zeit das Gestein von wechselnder Härte, jedoch im Allgemeinen trocken. Der Fortschritt im Februar war auf der Südseite (Handbohrung) 20 m, auf der Nordseite (Maschinenbohrung) 56 m und besteht noch ein Bohrrest von 96 m. Auf der Strecke Airolo - Biasca bestehen noch Bohrreste bei folgenden Tunnels: Freggio 220,5 m, Prato 156 m, La Lume 24 m, Piano-Tondo 212 m, Travi 106 m. Der erste und letzte Tunnel werden wahrscheinlich im April durchgeschlagen sein, die anderen im Mai oder Juni. Am Ceneretunnel (Giubiasco-Lugano) wurde, den Zeitverlust abgerechnet, auf der Nordseite ein durchschnittlicher täglicher Fortschritt von 3,73 m erzielt, und sind die beiderseitigen Richtstollen zusammen um 134 m verlängert worden. Von Mitte Februar an hat der niedrige Wasserstand des Trodo nachtheilig auf den Fortgang der Arbeiten gewirkt. Der Bohrrest beträgt 215 m und wird der Durchschlag wahrscheinlich Mitte April erfolgen.

Von den 222 eisernen Brückenfahrbahnen sind bis jetzt 99 montirt oder 37 pCt. des Gesammtgewichtes.

Dem 33. Quartalsberichte, welcher die Periode vom 1. October bis 31. December 1880 umfasst, entnehmen wir Folgendes:

Die Einnahmen auf den Tessinischen Thalbahnen haben in der genannten Periode den Betrag von 186 800 Frcs. erreicht, um 17 989 Frcs. oder 10,65 pCt. mehr als in dem entsprechenden Zeitabschnitte des Vorjahres. Von diesem Mehr trifft auf die Linie Biasca-Locarno 11 227 Frcs., auf die Linie Lugano-Chiasso 6 762 Frcs., auf den Personenverkehr 10 588 Frcs., auf den Güterverkehr 7 401 Frcs.

Die approximativen Jahresergebnisse sind folgende, wobei zum Vergleich die Ziffern des Vorjahres in Klammern daneben gesetzt sind:

a) Linie Biasca - Bellinzona - Locarno. Personen 238 904 (183 707), Einnahme daraus 283 674 (226 123) Frcs., Güter 64 590 (36 860) t, Einnahme daraus 217 629 (153 171) Frcs., Gesammteinnahme 501 303 (379 294) Frcs., kilometrische Einnahme 12 227 (9 251) Frcs.

b) Linie Lugano-Chiasso Personen 193 509 (178 123), Einnahme daraus 169 874 (149 848) Frcs., Güter 22 624 (16 944) t, Einnahme daraus 65 154 (50 355) Frcs., Gesammteinnahme 235 028 (200 203) Frcs., kilometrische Einnahme 9 039 (7 700) Frcs.

Die Eisenbahn Turin-Rivoli im Jahre 1880.

Die kleine Bahn Turin-Rivoli (Italien) ist bemerkenswerth wegen ihrer besonderen Constructions- und Betriebsverhältnisse. Sie ist 12 km lang, hat 0,9 m Spurweite und liegt auf der Provinzialstrasse von Turin nach Rivoli, von welcher sie einen Streifen von 4 m Breite in Anspruch nimmt. Die Bahn dient ausschliesslich dem Localverkehr zwischen Turin und den längs des von ihr durchlaufenen Weges gelegenen Ortschaften. Auf einem Theile der Linie, nämlich der ca. 2 700 m langen Strecke von Turin bis zu einer Localität, welche die Tesoriera genannt wird, ist nach Mittheilung von Maggiorins Ferraris in dessen trefflicher Broschüre „Sulla base principale della Economia Ferroviaria e sul servizio economico delle ferrovie" (Turin, Typ. e Lit. Camilla e Bertolero, Via dell' Ospedale 18—1880) seit dem 1. September 1879 ein besonderer Omnibusbetrieb eingeführt worden. Die dabei zur Anwendung gekommene Locomotive ist von der Gesellschaft Leonard in Lüttich gebaut worden. Sie wiegt 5 200 kg leer, 6 200 kg im Dienst und kostet 16 300 Lire. Der Verbrauch an Kohlen ist 2,75 kg pro Fahrtkilometer. Eine zweite Locomotive war bei Hagans in Erfurt im Bau.

Die für diesen Omnibusbetrieb verwendeten Wagen haben 2 Achsen mit 1,50 m Radstand und Räder von 0,65 m Durchmesser. Der Wagenkasten ist 6,30 m lang, 2,03 m breit und 2,70 m hoch. Die Wagen haben einen Quergang in der Mitte und 2 geschlossene Coupées an der Seite. Im Innern jedes Wagens befinden sich 18 Sitz- und 6 Stehplätze, auf der Plattform 8 Sitz- und 8 Stehplätze, in jedem Wagen also zusammen 40 Plätze. Jeder Wagen wiegt etwa 2 500 kg und kostet 5 200 L. Das Totalgewicht des Zuges ist daher bei einem Wagen ca. 9 000 kg, bei 2 Wagen ca. 12 000 kg und bei 3 Wagen, welche also 120 Personenplätze bieten, ca. 15 000 kg, eine sehr wesentliche Differenz gegen das Verhältniss bei gewöhnlichen Zügen.

Diese Omnibuszüge fahren mit einer Geschwindigkeit von 15 km in der Stunde, der Zug hält längs der Linie an 9 bestimmten Punkten. Die Maschine wird durch 2 Personen bedient und wird der Zug ausserdem noch durch 1 oder 2 Schaffner begleitet, je nachdem er nur einen oder mehrere Wagen hat.

Nach den im „Mon. d. Str. ferr." von dem Betriebsdirector der Bahn Turin-Rivoli, Ing. Raimondo, veröffentlichten statistischen Notizen über die Ergebnisse dieser Linie im Jahre 1880 betrugen die Einnahmen nach Abzug der an den Staat im Betrage von 35 284,56 L. gezahlten Steuern: aus dem Personenverkehr 153 495,21 L., aus dem Gepäck- und Eilgutverkehr 1 318,24 L., aus dem Frachtgutverkehr 4 391,39 L., aus verschiedenen Einnahmen 494,05 L., zusammen 159 698,89 L.

Die Ausgaben betrugen: Allgemeine Verwaltungskosten 9 925 L., für Werkstätten und Personal 5 245 L., für die Stationen 11 406 L., für die Züge 7 293 L., für Bewegung der Züge 24 451 L., für das Rollmaterial 6 235 L., für Unterhaltung und Bewachung der Bahn 16 487 L., für aussergewöhnliche Unterhaltung 13 640 L., für Unterhaltung der Gebäude 290 L., für Unterhaltung der Magazine 4 349 L., zusammen 99 321 L.

Es ergiebt sich also ein Nettoertrag von 60 377,24 L.

Pro Kilometer betrug die Bruttoeinnahme 13 308,24 L., die Ausgabe 8 276,80 L. und die Nettoeinnahme 5 031,44 L.

Haftpflicht.

v. O. **Auch eine durch Menschenkraft bewegte Eisenbahnlowry fällt unter § 1 des Haftpflichtgesetzes, falls im Uebrigen die Voraussetzungen des § 1 vorhanden sind. — Die Anwendbarkeit des § 1 ist auch nicht davon abhängig, dass die Bewegung der Lowry zum Zwecke eines Transports stattfand. — § 1 ist auch anwendbar, wenn nur ähnliche Gefahren, wie bei den mit Dampf betriebenen Eisenbahnen vorliegen.** — Der Ehemann und Vater der Kläger ist verunglückt mittelst Ueberfahrens durch eine Lowry, auf der er, der Bahnmeister K. und drei andere Arbeiter sassen. Die Lowry fuhr von Schl. nach K., um hier Kalk und Drahtzaunpfähle zum Betriebe der Beklagten zu holen. Der Unfall soll, nach Behauptung der Beklagten, verursacht worden sein durch Loslassen der Kurbelstange seitens des Verunglückten. Aus den Urtelsgründen: „Unbestritten ist der Beklagte in Betreff der Eisenbahn, worauf der Unfall sich ereignet hat, als Betriebsunternehmer anzusehen. Es fragt sich, ob im Uebrigen auch die Voraussetzungen des vom Berufungsrichter für anwendbar erklärten § 1 des Reichsgesetzes vom 7. Juni 1871 vorliegen. In dieser Beziehung kann man zunächst geltend machen, dass ein Eisenbahnbetrieb im Sinne dieses Paragraphen nur dann vorliege, wenn die Beförderung des Transportmittels auf der Bahn durch Dampfkraft stattfindet, dass daher der Paragraph keine Anwendung finde, wenn die Bewegung, wie hier, durch Menschenhand bewirkt worden sei. Allein dies kann nach der Entstehungsgeschichte des Gesetzes nicht als richtig angenommen werden. In den Motiven zu dem Haftpflichtgesetze q. ist nämlich bemerkt, dass der allgemeine Ausdruck: „Eisenbahnen" auch die mit Pferden betriebenen Bahnen mit umfassen solle. Im Reichstage ist hiergegen Widerspruch erhoben; es muss also angenommen werden, dass auch nach der Absicht des Reichstages das Gesetz in der in den Motiven angegebenen Weise verstanden werden solle. Dementsprechend ist sowohl vom R.-Ob.-Hand.-Gericht, als dem Reichsgericht das Gesetz auf Pferdebahnen angewandt worden. Der Ausdruck: „Eisenbahn" in dem § 1 l. c. setzt nicht die Anwendung der Dampfkraft voraus, vielmehr erscheint die

Art der Betriebskraft, durch welche ein Transportmittel auf der Eisenbahn in Bewegung gesetzt wird, für die Anwendung des § 1 l. c. nicht erheblich. Es trifft also auch, wenn die Bewegung durch Menschenhand erfolgt, die Vorschrift dieses Paragraphen zu, falls im Uebrigen die Voraussetzungen desselben vorhanden sind. — Ebensowenig kann der Zweck, zu welchem die Fahrt der Lowry, als der Unfall eintrat, vorgenommen wurde, Bedenken gegen die Anwendbarkeit des § 1 erregen. Es ist bereits von dem Reichsgericht bei der Anwendung des Haftpflichtgesetzes auf sogenannte Arbeitsbahnen wiederholt ausgesprochen, dass es für die Anwendbarkeit des Gesetzes nicht darauf ankommt, ob es sich um ein zur allgemeinen Benutzung bestimmtes Transportunternehmen handle, dass vielmehr die Voraussetzungen des Gesetzes durch den Umstand nicht ausgeschlossen würden, dass auf dem Schienengeleise nur für den einzelnen Unternehmer ein Transport stattfände. Auch setzt das Gesetz vom 7. Juni 1871 nicht voraus, dass, wenn eine Tödtung oder Verletzung durch Ueberfahren stattfindet, die betreffende Tour, bei welcher der Unfall sich ereignet hat, zum Zwecke eines Transports unternommen worden sein müsse, wie es denn nicht zweifelhaft sein kann, dass das Gesetz Anwendung findet, wenn Jemand von einer einzelnen Locomotive, die leere Wagen von einer anderen Station abholen soll, überfahren wird. Uebrigens stellt der Berufungsrichter fest, dass hier eine Beförderung von Personen, nämlich des Bahnmeisters und der vier Arbeiter, auf der Lowry stattgefunden habe. — Das Gesetz vom 7. Juni 1871 ist allerdings nach der Rechtsprechung des Reichsgerichts nur dann anzuwenden, wenn der Unfall mit den dem Eisenbahnbetrieb eigenthümlichen Gefahren im Zusammenhange steht. Dieser ist aber nicht so zu verstehen, dass die Anwendung des Gesetzes ausgeschlossen sei, wenn auch bei anderen Unternehmungen ähnliche Unfälle vorkommen oder durch ähnliche Veranlassungen ein Unfall herbeigeführt werden kann. Ebensowenig ist es für die Anwendung des Gesetzes erforderlich, dass die Benutzung eines Schienengeleises durch Beförderungsmittel in demselben Masse gefahrvoll sei, wie der Betrieb der öffentlichen Bahnen vermittelst Dampfkraft; es genügt vielmehr, dass im Wesentlichen gleichartige Gefahren vorhanden sind, wie solches schon insofern aus den Motiven des Gesetzes folgt, als dasselbe hiernach auf Pferdebahnen Anwendung findet. Von diesem Gesichtspunkte aus ist der vorliegende Fall mit Recht dem Gesetze unterworfen. Denn bei der verhältnissmässig raschen Fahrt einer Lowry auf dem Schienengeleise, bei welcher ein Ausweichen der Wagen nicht möglich ist, kann, wie schon der vorliegende Fall beweist, in ähnlicher Weise, wie bei dem Dampfbetrieb der Bahn, ein Unfall durch Ueberfahren eintreten. Wenn der Revisionskläger behauptet hat, dass der Betrieb mit einer Lowry ein ungefährlicher sei, so kann dies dem vorliegenden Fall gegenüber nur den Sinn haben, es seien keine grossen Gefahren damit verbunden. Wie bemerkt, greift die Vorschrift des § 1 cit. aber auch dann Platz, wenn nur ähnliche Gefahren, wie bei den mit Dampf betriebenen Eisenbahnen, bei der Benutzung einer anderen Kraft zur Bewegung von Transportmitteln auf einem Schienengeleise obwalten; es ist nicht erforderlich, dass die letzteren Unternehmungen den öffentlichen mit Dampf betriebenen Eisenbahnen bezüglich der Gefährlichkeit im Wesentlichen gleichstehen". (Erk. d. I. Civilsen. des Reichsger. v. 15. Jan. 1881 in S. des Preuss. Fiscus, Bekl. und Revisionsklägers, wider die Wittwe K. W. u. Genossen, Kl. u. Revisionsbekl.; Braun und Blum, Annalen Bd. III. S. 189 ff.)

Strafrecht.

v. O. **Hausfriedensbruch auf einem Eisenbahnperron.** Aus den Gründen: „Die Revision greift das Urtheil an, weil dessen thatsächliche Feststellung die Anwendung des § 123 des R.-Str.-G.-B's. nicht rechtfertige, indem nicht angeführt worden sei, auf Grund welcher Thatumstände das erkennende Gericht angenommen habe, dass der Eisenbahnperron, welcher von verschiedenen Seiten offen sein müsse, ein abgeschlossener Raum sei und dass insbesondere der Perron des Bahnhofes zu Stendal ein solcher sei. — Es ist indessen keine Voraussetzung des Abgeschlossenseins eines Raumes, dass derselbe nach allen Seiten von körperlichen Vorrichtungen gegen die anliegenden Räume geschieden und umschlossen sei. Eine Feststellung in dieser Richtung war daher nicht geboten. — Es gehört aber der Perron eines Bahnhofes als derjenige Theil eines solchen, welchen die mit Personenzügen angekommenen oder abgehenden Personen zu überschreiten haben, zu den nach § 55 des Reichsbahnpolizeireglements vom 4. Januar 1874 dem Publikum bestimmungsmässig nur zeitweise geöffneten Räumen, welche den Anordnungen des Stationsvorstehers nach § 66 No. 6 (nach Fassung des Reglements vom 12. Juni 1878) hinsichtlich der Ausübung der Bahnpolizei unterstellt sind. Der Perron des Bahnhofes von Stendal ist nach der Feststellung des Urtheils am Bahnhofsgebäude gelegen, durch welches der Angeklagte vom Perron hinweggeführt worden ist. — Es kann bei dieser Sachlage als rechtsirrthümliche Annahme nicht erscheinen, dass der Perron des Eisenbahnhofes zu Stendal vom erkennenden Gerichte als ein abgeschlossener, dem öffentlichen Dienste bestimmter Raum bezeichnet worden ist. — Es sind auch im Uebrigen durch die festgestellten Thatsachen die gesetzlichen Merkmale des § 123 in genügender Weise begründet. (Erk. d. III. Strafsen. d. Reichsger. v. 21. Jan. 1881 wider Zabel; Braun und Blum, Annal. Bd. III. S. 246.)

Dampffrachtwagen

von **H. Michaelis** in Chemnitz.

Die ausserordentlich zahlreichen Versuche mit Dampfwagen auf gewöhnlichen Strassen haben bekanntlich im Allgemeinen nichts weniger als günstige Resultate ergeben. Zu den aussichtsvollsten Constructionen der fraglichen Classe gehören noch, wie die „Deutsche Industrie-Zeitung" erwähnt, die Dampffrachtwagen von Hermann Michaelis in Chemnitz. Die gewöhnliche Construction dieser Wagen ist im Allgemeinen folgende: Auf je zwei Achsen mit je zwei Rädern von 100 bis 500 mm Felgenbreite ruht der Oberbau mittelst Federn; eine dieser Achsen ist lenkbar. Der Stand des Führers ist an der Spitze des Wagens; Motor und Last sind rückwärts angeordnet, so dass die Bedienung des Wagens durch eine einzige Person erfolgen kann. Für den gewöhnlichen Verkehr kommen nur Wagen bis 10 000 kg Tragfähigkeit in Betracht, weil der Transport grösserer Lasten über Brücken häufig unstatthaft ist. Ein solcher Wagen ist ca. 6¾ m lang, 2,2 m breit und wiegt einschliesslich Wasser und Coaks ca. 6 000 kg. Dabei ist die Triebkraft reichlich bemessen, so dass die Wagen vollbeladen alle auf Chausseen und städtischen Strassen vorkommenden Steigungen und Curven, überhaupt alle diejenigen Wege befahren können, auf denen gewöhnliches Fuhrwerk von derselben Tragfähigkeit verkehrt. Ausser diesen Dampfwagen für gewöhnlichen Verkehr werden aber auch solche von mehr als 10 000 kg und anderseits solche bis herab zu 500 kg Tragfähigkeit gebaut. Dampfstrassenwagen, die auch als Locomotiven zum Ziehen angehängter Wagen dienen, oder sehr schlechte, sumpfige, oder von Schnee verwehte Strecken und Curven von sehr kleinem Radius durchfahren sollen, werden hierzu mit einer besonderen Vorrichtung, Kraftmultiplicator genannt, versehen.

Die Anschaffungskosten für einen Wagen von 10 000 kg Tragfähigkeit betragen 10 000 ℳ und die täglichen (10stündigen) Betriebskosten für Bedienung, Heizung, Oel, Talg etc. ca. 16 ℳ. Reparaturen kommen nur nach jahrelangem Betrieb vor, sind sehr gering und dann immer nur in genau vorher zu bestimmender Frist in jeder Fabrik leicht auszuführen.

Die Sächsische Regierung hat Herrn Michaelis bereits im Jahre 1878 die Erlaubniss zur Benutzung der öffentlichen Fahrwege mit seinem Dampfstrassenwagen nach der für Strassenlocomotiven bestehenden Vorschrift und mit der Begünstigung ertheilt, dass anstatt der speciellen Anzeige bezüglich jedes einzelnen Transportes für gewisse Wegestrecken nur die Genehmigung zu deren Befahrung ein für alle Mal nachgesucht werden darf.

Personal-Nachrichten.

Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn. Dem als Betriebsdirector bei dieser Bahn angestellten Ingenieur Schneider in Blankenburg ist der Titel Bahndirector verliehen worden.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

(Nach Schluss der Redaction eingegangen.)

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Einer Mittheilung der Direction der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen zufolge ist am 1. April cr. die 19,83 km lange Flügelbahn Strizivojna-Vrpolje-Samac mit Station Samac für den Frachttransport dem öffentlichen Verkehr übergeben worden.

Berlin, den 29. April 1881.

Die geschäftsführende Direction des Vereins.

Bergisch-Märkische Eisenbahn. Es soll die Anfertigung und Lieferung von 250 Stück eisernen Kohlenwagen im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Offerten ersuchen wir bis spätestens
Sonnabend, den 21. Mai cr.,
Vormittags 11 Uhr,
mit der Aufschrift:
„Submission auf Lieferung von eisernen Kohlenwagen"
frankirt und versiegelt an das diesseitige maschinentechnische Büreau hier einzureichen, woselbst deren Eröffnung in Gegenwart der persönlich erschienenen Submittenten erfolgen wird.

Die massgebenden Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen zur Einsicht auf dem maschinentechnischen Bureau offen und können dieselben auch gegen Erstattung der Druckkosten etc. ad 4 ℳ von dem Kanzleivorsteher Peltz hierselbst bezogen werden. Elberfeld, den 27. April 1881. Königliche Eisenbahndirection. (1134)

1. Tarif-Bekanntmachungen.

I. Localtarife.

Im **Local-** und **im gegenseitigen Verkehr** der unter Staatsverwaltung stehenden Bahnen werden vom 1. Mai d. Js. ab die **Lieferfristen** (§ 57 des Betriebsreglements) allgemein dergestalt eingeschränkt, dass an Transportfrist:
a) für Eilgüter für je angefangene 300 km (statt bisher 225 km) . 1 Tag,
b) für Frachtgüter bis zu einer Entfernung von 100 km . . . 1 Tag, und für je angefangene weitere 200 km . . . . 1 Tag (statt bisher für je angefangene 225 km 2 Tage)
zu rechnen ist. Bezüglich der Expeditionsfrist verbleibt es einstweilen bei den im Betriebs-Reglement gestatteten Fristen.
Die gleiche Berechnung gilt für den gegenseitigen Verkehr mit den Reichsbahnen in Elsass-Lothringen.
Die für einzelne Verkehrsrelationen publicirten kürzeren Fristen bleiben hierneben in Geltung. Berlin, den 27. April 1881. Königl. Eisenbahn-Direction. (1136)

Mit 1. Mai cr. tritt der **Nachtrag VI** zum **Localgütertarif** der Dux-Bodenbacher Bahn giltig vom 1. October 1876 in Kraft.
Exemplare dieses Nachtrages sind auf den Stationen, sowie in dem commerciellen Bureau der gefertigten Direction zu haben. Teplitz, im April 1881. Die Direction der K. K. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn. (1135)

Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen und Königlich Preussische Staats- und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen. Zu dem vom 20. Januar 1880 ab gültigen Tarif für die **Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren kommt mit Gültigkeit vom 1. Mai 1881 der IV. Nachtrag** zur Einführung.
Durch denselben wird der Tarif auf den Verkehr mit Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Magdeburg, sowie auf den Verkehr zwischen Amanweiler-Grenze und Metz einerseits und einigen Stationen der Oberschlesischen Bahn und Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Berlin andererseits ausgedehnt. Diese Relationen befanden sich seither in dem Vieh- etc. Tarif für den Mitteldeutschen Verband und sind aus diesem die seitherigen Sätze, soweit nicht Ermässigungen eingetreten sind, einfach übernommen.
Der Tarifnachtrag ist durch die Expeditionen käuflich zu beziehen, woselbst auch das Nähere zu erfahren ist. Frankfurt a/M., den 15. April 1881. Königliche Eisenbahn-Direction. (1102)

Königlich Preussische Staats- und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen. Mit Gültigkeit vom 1. Mai cr. kommt zu den mit dem Tarif für die **Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren vom 1 Januar 1880** herausgegebenen besonderen **Kilometerzeiger-Heften, der Nachtrag 4 zu Heft No. 1** zugleich als **Nachtrag 3 zu Heft No. 2** zur Einführung.
Durch den Nachtrag wird der Tarif auf den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahndirectionsbezirks Magdeburg einer- und Stationen des Eisenbahndirectionsbezirks Frankfurt a/M. der zum Eisenbahndirectionsbezirk Hannover gehörigen Main-Weserbahn, sowie Stationen der ehemaligen Rhein-Nahe- und Saarbrücker Bahn der Königlichen Eisenbahndirection Köln (linksrheinisch) andererseits, ausgedehnt.
Ferner enthält der Nachtrag directe Frachtsätze zwischen einigen Oberschlesischen und Niederschlesisch-Märkischen Stationen einerseits und einigen Stationen der vorgenannten Verwaltungen andererseits.
Diese Relationen befanden sich seither in dem Vieh- etc. Tarif für den Mitteldeutschen bezw. Berlin-Magdeburg-Halle-Casseler Verband und sind die bisherigen Sätze, soweit nicht Ermässigungen eingetreten sind, in derselben Höhe übernommen.
Der Tarifnachtrag ist durch unsere Expeditionen käuflich zu beziehen, woselbst auch das Nähere zu erfahren ist. Namens der betheiligten Verwaltungen. Frankfurt a/M., den 15. April 1881. Königliche Eisenbahn-Direction. (1101)

Berlin-Hamburger Eisenbahn. Bis einschliesslich 15. Juni 1881 kommt im Localverkehr zwischen Berlin und Nauen für den Artikel „Pflastersteine" des Ausnahme-Tarifs No. 23 bei Ladungen von mindestens 10 000 kg pro Waggon der Frachtsatz von 0,17 ℳ pro 100 kg zur Erhebung. Berlin, den 28. April 1881. Die Direction. (1130)

Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft. Zu unserm **Localgütertarif** vom 1. Januar 1878 ist ein Nachtrag XXIV, gültig vom 23. April cr., erschienen, enthaltend Einführung anderweiter ermässigter Sätze des Ausnahmetarifs I. im Verkehr zwischen Flensburg einerseits und Altona, Ottensen, Schulterblatt etc. andererseits.
Nähere Auskunft ertheilen unsere Güterexpeditionen, auch kann der Nachtrag unentgeltlich bei unserer Betriebscontrole in Empfang genommen werden. Altona, den 25. April 1881. Die Direction. (1097)

Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn. Am 1. Mai cr. tritt **Nachtrag XIV** zu unserem **Localgütertarif** in Kraft. Derselbe enthält Abänderungen und Ergänzungen des Betriebsreglements, der Güterclassification, der Specialbestimmungen zum Betriebsreglement, der speciellen Tarifvorschriften, des Tarifs für Nebengebühren, des Tarifs für die Güterbeförderung auf Verbindungsbahnen etc., verschiedene Tarifermässigungen und eine Druckfehlerberichtigung. Druckexemplare sind zum Preise von 0,10 ℳ bei unserem Formular-Magazin zu haben. Breslau, den 26. April 1881. Directorium. (1120)

Märkisch-Posener Eisenbahn. Zu der in unserem **Localtarif** für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren vom 1. Januar cr. auf Seite 15 enthaltenen Vorschrift über die Normalstückzahlen für halbe Ladungen lebender Thiere treten mit dem heutigen Tage Zusatzbestimmungen in Kraft, über welche sämmtliche Güter- und Gepäckexpeditionen nähere Auskunft ertheilen.
Eine Tariferhöhung ist hiermit nicht verbunden. Guben, den 23. April 1881. Die Direction. (1123)

Nord-Brabant-Deutsche Eisenbahn. Mit dem 1. Mai d. J. wird zum diesseitigen **Localgütertarife** vom 1. Juli 1878, für den Verkehr zwischen den auf Deutschem Gebiete gelegenen Stationen unter sich, sowie für den Verkehr zwischen diesen und den auf Niederländischem Gebiete gelegenen Stationen der 5. Nachtrag in Kraft treten.
Derselbe enthält:
1. Aenderungen, bezw. Berichtigungen und Ergänzungen der allgemeinen Zusatzbestimmungen zu § 48 des Betriebs-Reglements.
2. Aenderungen, bezw. Berichtigungen und Ergänzungen der allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterclassification.
3. Aenderungen, bezw. Berichtigungen und Ergänzungen der Specialbestimmungen zu § 48 des Betriebs-Reglements.
4. Abänderung der Güterclassification der Ausnahme-Tarife.

Gennep, April 1881. Die Direction. (1109)

K. K. priv. Kronprinz Rudolfbahn. Der bereits von der K. K. priv. Oesterreichischen Staatseisenbahngesellschaft Namens der Oesterreichisch-Ungarischen Bahnverwaltungen publicirte

Nachtrag

zu den Localtarifen der Oesterreichisch-Ungarischen Verwaltungen, wird als

XI Nachtrag

zum **Localgütertarif** der K. K. priv. Kronprinz Rudolfbahn vom 1. October 1876

mit 1. Mai l. J.

zur Einführung gebracht.
Derselbe enthält:
I. Abänderung und Ergänzung der Tarifbestimmungen.
II. Abänderungen und Ergänzungen der Waarenclassification.
III. Einführung einer Zählgebühr für Holzsendungen.
Exemplare dieses Nachtrages erliegen bei der K. K. Betriebsverwaltung in Wien, bei der Betriebsdirection in Steyer und in den Stationen. Wien, im April 1881. Der K. K. Betriebsverwalter der Kronprinz-Rudolfbahn. (Nachdruck wird nicht honorirt.) (1115)

Am 15. April cr. ist für den Verkehr der Staats- und unter Staatsverwaltung stehenden Eisenbahnen über den bei der Versendung von halben Ladungen **lebender Thiere** der Frachtberechnung zu Grunde zu legenden Flächenraum des Wagens eine neue günstigere Bestimmung in Kraft getreten, nach welcher die Hälfte der Wagenfläche in maximo auf 7 qm anzunehmen ist. Elberfeld, den 27. April 1881. Königl. Eisenbahn-Direction. (1118)

Die im **Localgütertarif** der Berlin-Stettiner Bahn vom 1. Juli 1880 — Seite 72/73 — für Berlin (Lehrter Bahnhof) bestehenden directen Frachtsätze kommen fortan auch im Verkehr mit Berlin (Berlin-Hamburger Bahnhof) zur Anwendung. Berlin, den 24. April 1881. Königliche Eisenbahn-Direction. (1100)

Die Haltestelle Kukoreiten (Strecke Tilsit-Memel) wird, nachdem auf derselben bereits vom 1. März cr. eine **unbeschränkte Abfertigung** von Gütern in Wagenladungen stattfindet, vom 15. Mai cr. ab auch bezüglich der Abfertigung von Eil- und Stückgütern den Stationen gleichgestellt, so dass von letzterem Tage ab alle Arten von Gütern Abfertigung finden. Bromberg, den 24. April 1881. Königliche Eisenbahn-Direction. (1127 J)

II. Tarife für directe Verkehre mit besonderen Namen.

Am 15. Mai d. J. tritt ein Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im **Bergisch-Märkisch-Niederländischen Verbande** in Kraft. Elberfeld, den 25. April 1881. Königliche Eisenbahn-Direction. (1105)

Am 1. Mai d. J. wird die Station Berlin der Berlin-Dresdener Eisenbahn zu den Frachtsätzen der Station Berlin der Berlin-

Anhaltischen Eisenbahn in den **Berlin-Tiroler Güterverkehr** einbezogen.

Auskunft über die directen Frachtsätze nach und von Stationen der Oesterreichischen Südbahn ertheilt die Güterexpedition Berlin B. Dr. Berlin, den 22. April 1881. Königliche Eisenbahndirection. (1129 J)

Deutsch - Russischer Eisenbahnverband. Vom 1. Mai cr. neuen Styls ab treten im Verkehr zwischen Memel und Russischen Stationen für die Strecke Memel-Wirballen in den nachbenannten Classen-, Artikel- und Ausnahmetarifen ermässigte Markfrachtsätze in Kraft.

Dieselben betragen pro 100 kg:

Eilgutclasse	4,86 *M.*
Stückgutclasse I, II und III	2,43 „
Allgemeine Wagenladungsclasse A und Art.-Tarif 2 à 5 000 kg	1,52 „
Allgemeine Wagenladungsclasse B und Art.-Tarif 2 à 10 000 kg	1,33 „
Art.-Tarife 1, 3, 4, 5, 6, 7 und 8, sämmtlich à 5 000 kg	1,12 „
Art.-Tarif 1 à 10 000 kg	0,95 „
„ 3 „ „ „	1,01 „
„ 4 „ „ „	0,70 „
„ 5 „ „ „	0,53 „
Art.-Tarife 6 à 10 000 kg und 8 à 10 000 kg sowie Ausnahmetarif für Petroleum	0,80 „
Art.-Tarif 7 à 10 000 kg	0,76 „
Ausnahmetarif I (für Flachs, Flachsheede und Werg) und zwar:	
à 5 000 kg	1,24 „
„ 20 000 „	1,00 „

Bromberg, den 21. April 1881. Königliche Eisenbahndirection als geschäftsführende Verwaltung. (1128 J)

Der neue **Hessisch - Belgische resp. Hessisch - Belgisch - Englische Gütertarif** tritt nicht am 1. Mai, sondern am 1. Juni cr. in Kraft.

Es bleiben daher die Frachtsätze des Hessisch - Belgischen resp. Hessisch - Belgisch-Englischen Tarifs vom 1. Januar 1880 mit den dazu erschienenen Nachträgen bis auf Weiteres in Geltung. Köln, den 27. April 1881. Königliche Eisenbahndirection (linksrheinische) zugleich Namens der übrigen betheiligten Verwaltungen. (1126)

Leipzig-Magdeburg-Niederdeutscher Verband. Der vom 1. Mai 1881 ab giltige Nachtrag 9 zum Gütertarif ist erschienen und bei den betheiligten Expeditionen zu haben. Derselbe enthält Aenderungen in den Tarifsätzen für den Verkehr zwischen Halle und Leipzig einerseits und Mecklenburgischen Stationen andererseits, ferner Braunkohlenfrachtsätze für den Verkehr von Bitterfeld, Weiche Wolfen und Wittenberg nach Mecklenburgischen Stationen und Tarifsätze für den Verkehr zwischen Schkeuditz und Mecklenburgischen Stationen. Berlin, den 27. April 1881. Namens der Verbandsverwaltungen: Die Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft. (1121)

Zum Gütertarif vom 1. Juni 1878 für den **Main - Weser - Bayerischen Verband** tritt am 1. Mai l. Js. der **Nachtrag IV** in Kraft. Derselbe enthält directe Tarifsätze nach und von den Bayerischen Stationen Amorbach und Bodenwöhr und der Main-Weserbahnstation Butzbach, sowie Ausnahmetarifsätze für Giessen und Lollar nach und von Bayerischen Stationen.

Der Nachtrag ist bei den betreffenden Güterexpeditionen, woselbst auch Näheres zu erfahren ist, käuflich zum Preise von 0,10 *M.* zu haben. Hannover, den 21. April 1881. Königliche Eisenbahndirection. (1099)

Mitteldeutscher Eisenbahn-Verband. Mit dem 1. Mai d. J. treten zu den Güter-Tarifheften No. 1 und 2 die Nachträge II in Kraft. Dieselben enthalten Aufhebung der Frachtsätze für Mainz Nass. B. und Einführung neuer Frachtsätze zwischen Burghofen und Eisenach, ferner für Offenbach mit verschiedenen Stationen der Sächsischen Staatsbahnen, sowie für Werdau S. St. B. mit Stationen der Oberhessischen Bahn und der Eisenbahn-Directionsbezirke Frankfurt a./M. und Hannover. Wegen Aufhebung der Sätze für Mainz wird hierbei noch auf die diesseitige Bekanntmachung vom 17. v. Mts. verwiesen. Näheres ist in den Verbands-Güterexpeditionen zu erfahren, woselbst auch die Nachträge zu den darauf vorgedruckten Preisen käuflich zu haben sind. Erfurt, den 23. April 1881. Die Direction der Thüringischen Eisenbahngesellschaft als geschäftsführende Verwaltung. (1106)

Norddeutscher Verband. Die Frachtsätze des Ausnahmetarifs für Westfälische Steinkohlen in Sendungen von mindestens 50 000 kg nach Wittenberge M. H. via Hamm-Minden-Stendal vom 1. November 1880 kommen im Verkehr nach Wittenberge M. H. fortan auch dann zur Anwendung, wenn Sendungen von mindestens 50 000 kg von einem Versender an mehrere Empfänger theils nach Wittenberge und theils nach den übrigen östlich von Lehrte gelegenen Magdeburg-Halberstädter Stationen aufgeliefert werden.

Der herausgegebene Nachtrag I zum vorbezeichneten Tarife wird auf den Verbandsstationen verkäuflich abgelassen. Hannover, den 23. April 1881. Königliche Eisenbahn - Direction, Namens der Verbands-Verwaltungen. (1107)

Im Rheinisch-Westfälisch-Mitteldeutschen Verbande sind vom 20. d. Mts. ab für den Artikel „Braunstein" die für Eisenerz bestehenden Ausnahmefrachtsätze (Ausnahmetarif D) in Anwendung zu bringen. Hannover, den 20. April 1881. Königliche Eisenbahn - Direction Hannover Namens der Verbands-Verwaltungen. (1108)

Schlesisch - Oesterreichischer Kohlenverkehr. In denjenigen Kohlentarifen von Stationen der O. S. und R. O. U. Eisenbahn und von Neurode etc. (Eisb. direct. Bez. Berlin) nach der bezw. K. F. Nord-, Oest. Staats-, Oest. Nordwest-, Süd-Nordd. Verbdgs.-, Oest. Süd-, Kais. Elisabeth-, Mähr.-Schl. Central-, Galiz. Karl-Ludwigs- und Lemberg-Czern.-Jassy Bahn, welche in Oesterr. Notenwährung und zu verschiedenen Coursständen derselben erstellt sind, kommen pro Monat Mai 1881 die Frachtsätze zum Course von 170/175 zur Anwendung. Breslau, den 24. April 1881. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn. (1098)

Stettin-Märkisch-Posener Verband. Vom 1. Mai d. J. ab werden zwischen Neucunersdorf und Oderberg-Brahlitz directe Frachtsätze für sämmtliche Tarifclassen sowie ein Ausnahmetarif für Holz des Specialtarifs II eingeführt, deren Beträge bei den betreffenden Stationen zu erfahren sind. Guben, den 28. April 1881. Die Direction der Märkisch-Posener Eisenbahngesellschaft Namens der Verbandsbahnen. (1124)

Exporttarife für Steinkohlen betreffend. Für zum Export bestimmte Steinkohlen aus dem Zwickauer und Lugau-Oelsnitzer Reviere werden, vorerst auf das Jahr 1881, folgende Tarifsätze gewährt

	Dresden Elbquai trans.	Riesa Elbquai trans.
	Mark pro 100 kg	
von Zwickau	0,38	0,32
„ Lugau	0,33	0,32
„ Oelsnitz b. L.	0,34	0,33

Die Anwendung dieser Sätze erfolgt im Restitutionswege gegen Vorlegung der Originalfrachtbriefe und ist an die Bedingung geknüpft, dass der Bezug pro Jahr mindestens 5 000 t beträgt und dass der Nachweis der Weiterverfrachtung per Elbe geliefert wird. Dresden, am 26. April 1881. Königliche Generaldirection der Sächs. Staatseisenbahnen. v. Tschirschky. (1110)

III. Tarife für andere directe Verkehre.

Der Verkehr zwischen **Berlin (Lehrter Bahn)** einerseits und **Schlettau** und **Teutschenthal** andererseits wird vom 15. Juni cr. ab nicht mehr via Belzig, sondern via Bitterfeld geleitet. Gleichzeitig tritt eine Erhöhung der jetzt bestehenden Tarifsätze in Kraft, worüber die Verkehrsbureaus der Königlichen Eisenbahndirectionen in Magdeburg und Frankfurt a. M. sowie das Tarifbureau der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn nähere Auskunft schon jetzt ertheilen. Magdeburg, den 24. April 1881. Königliche Eisenbahndirection. (1104)

Oberschlesische Eisenbahn. Mit dem 10. Mai d. Js. tritt für den Transport **von Steinkohlen und Koaks von diesseitigen Stationen nach Stationen der Mährisch-Schlesischen Centralbahn** und der **K. K. Staatsbahnen Kriegsdorf-Römerstadt** und **Erbersdorf-Würbenthal**, unter Aufhebung des bisherigen bezüglichen Tarifes, ein neuer Tarif mit ermässigten Frachtsätzen in Kraft. Exemplare desselben sind in unserem Verkehrsbureau und auf den Verbandstationen zu haben. Breslau, den 24. April 1881. Königl. Direction. (1122)

IV. Specialtarife für bestimmte Transport-Artikel.

Im **Localverkehr der Bergisch - Märkischen Bahn, im Hessisch-Rheinisch-Westfälischen und im Rheinisch - Westfälisch-Mitteldeutschen Verbande** wird der Artikel **„Braunstein"** zu den für die Beförderung von „Eisenerz" bestehenden **Ausnahmefrachtsätzen transportirt.** Elberfeld, den 26. April 1881. Königliche Eisenbahndirection zugleich als geschäftsführ. Verwaltung des Hessisch-Rheinisch-Westfälischen Eisenbahnverbandes. (1125)

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. In den **Ausnahmetarif** für den **Transport roher Baumwolle von Amanweiler Grenze** nach Südbadischen Stationen vom 20. Februar l. J. wird ab 1. Mai l. J. die Station Stockach aufgenommen.

Der Frachtsatz Amanweiler Grenze-Stockach beträgt 16,21 *M.* pro 1 000 kg. Karlsruhe, den 26. April 1881. General-direction. (1119)

2. Verkehrs-Störungen etc.

Ungarische Staatseisenbahnen. Die in Folge Hochwasser am 4. April l. Js. verursachte Verkehrsstörung zwischen den Stationen Gyoma und Mezöberény ist am 14. April a. c. behoben und der während 10 Tagen unterbrochene Gesammtverkehr mit besagtem Tage wieder hergestellt worden.

3. General-Versammlungen.

Eutin - Lübecker Eisenbahngesellschaft. Die achte ordentliche Generalversammlung dieser Gesellschaft findet am Sonnabend, den 28. Mai 1881, Nachmittags 2 Uhr, im Saale des „Hôtel Stadt Hamburg" in Eutin statt.

Gegenstände der Verhandlung:

1. Vorlage des Geschäftsberichts für das Betriebsjahr 1880.
2. Berichterstattung des Aufsichtsraths über die Prüfung der Betriebsrechnung pro 1880 und Antrag auf Entlastung.

3. Neuwahl eines Mitgliedes des Verwaltungsraths.
4. Neuwahl eines Mitgliedes des Aufsichtsraths.

Zur Theilnahme an der Generalversammlung sind nach § 10 des Statuts die Inhaber von mindestens 5 Actien berechtigt. Die Theilnehmer haben ihren Actienbesitz, beziehungsweise denjenigen, für welchen sie in Vollmacht stimmen, unter Angabe der Nummern spätestens am 20. Mai d. Js. in Lübeck bei der Commerzbank, in Oldenburg bei der Landesbank, in Frankfurt a. M. bei dem Bankhause von Erlanger & Söhne, in Berlin bei den Herren Platho & Wolff nachzuweisen; sie erhalten hierüber eine Bescheinigung, gegen welche am Tage der Generalversammlung die Eintrittskarten in Eutin ausgehändigt werden. Eutin, den 25. April 1881. Der Verwaltungsrath. Der p. t. Vorsitzende F. von Warnstedt. (1112 H & V)

Rechte-Oder-Ufer Eisenbahngesellschaft. Die diesjährige ordentliche Generalversammlung findet hierselbst

am 25. Mai, Nachmittags 3 Uhr,

im neuen Börsengebäude, Wallstrasse No. 6, statt, wozu die Herren Actionäre hierdurch eingeladen werden.

Gegenstände der Berathung und Beschlussfassung sind:

die in dem § 26 (auch Nachträge I Art. 1 und III Art. 5) der Gesellschaftsstatuten sub 1—4 aufgeführten Gegenstände, insbesondere auch Neuwahlen für Direction und Verwaltungsrath.

Die Actien müssen behufs Theilnahme an der Generalversammlung an einer der nachfolgend bezeichneten Stellen:

entweder in Breslau bei der Hauptcasse unserer Gesellschaft, Berlinerstrasse No. 76,

oder in Berlin bei der Direction der Discontogesellschaft

gemäss § 31 der Gesellschaftsstatuten spätestens 3 mal 24 Stunden vor der Generalversammlung deponirt werden.

Die Stimmzettel werden den hiesigen Deponenten sofort bei der Deposition, den Berliner Deponenten am Vormittag der Generalversammlung bei unserer Hauptcasse ausgehändigt.

Die Legitimationsprüfung wird in dem oben bezeichneten Versammlungslocale bereits von 2½ Uhr ab stattfinden.

Jahresberichte werden bei unserer Hauptcasse vom 22. Mai cr. ab ausgegeben. Breslau, den 22. April 1881. Der Vorsitzende des Verwaltungsraths der Rechte - Oder - Ufer Eisenbahngesellschaft. Beck. (1113)

4. Submissionen.

Holsteinische Marschbahn. Die Lieferung der zum Locomotivbetriebe auf der diesseitigen Bahn in der Zeit vom 1 Juli 1881 bis dahin 1882 erforderlichen Steinkohlen, ca. 2 600 000 kg, soll im Wege der Submission vergeben werden.

Die betreffenden Bedingungen liegen im Bureau des Maschinenmeisters Herrn Memmert hierselbst zur Einsicht aus und werden daselbst auch auf portofreien Antrag abgegeben werden.

Bezügliche Offerten mit der Aufschrift „Kohlenlieferung" sind bei der Direction bis zum 18. Mai d. Js., Mittags 12 Uhr, einzureichen.

Die Auswahl unter den Offerenten, welche sich bis zum 25. Mai d. Js. an ihre Gebote zu binden haben, bleibt vorbehalten. Glückstadt, den 25. April 1881. Die Direction der Holsteinischen Marschbahngesellschaft. (1103)

5. Betriebs-Ergebnisse.

Transporteinnahmen (vor der buchhalterischen Richtigstellung).

A. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, 703,64 km.

		1880	1881	1881
Vom 1. Januar bis 10. April	fl.	6 205 126	6 398 562	+ 193 436
„ 11. bis 20. April	„	540 058	602 837	+ 62 779
	fl.	6 745 184	7 001 399	+ 256 215

Mährisch-Schlesische Nordbahn, 143,71 km.

Vom 1. Januar bis 10. April	fl.	298 078	319 273	+ 21 195
„ 11. bis 20. April	„	26 406	29 052	+ 2 646
	fl.	324 484	348 325	+ 23 841

Wien, 26 April 1881. (1114)

6. Neue Fahrpläne.

Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn.

Fahrplan vom 15. Mai 1881 ab bis auf Weiteres.

Stationszeit.

Frankfurt a/O.-Cottbus-Grossenhain.				Stationen.	Grossenhain-Cottbus-Frankfurt a/O.			
No. 7. 2. 3. 4. Classe	No. 1. 1.2.3.4 Classe	No. 3. 1. 2. 3. Classe	No. 5. 1.2.3.4. Classe		No. 2. 1.2.3.4. Classe	No. 4. 1. 2. 3. Classe	No. 6. 1.2.3.4. Classe	No. 8. 1. 2. 3. Classe
Vorm.	Vorm.	Nachm.	Nachm.		Vorm.	Nachm.	Nachm.	Nachm.
	6. 0	12.20	5.25	Abf. Frankfurt a/O. . . . . Ank.	9.37	3.20	8.23	
	6.30	12.50	5.55	Müllrose	9.14	2.55	7.53	
	7. 8	1.30	6.34	Weichensdorf (Friedland N-L.)	8.42	2.15	7.15	
	7.32	1.55	7.11	Lieberose (Jamlitz)	8.23	1.51	6.52	
	7.59	2.24	7.30	Peitz	7.59	1.23	6.20	
	8.29	2.54	7.54	Ank. Cottbus . . . . . . Abf.	7.34	12.53	5.48	
	8.40	3.10	8. 5	Abf. Cottbus . . . . . . Ank.	2.3.4. Cl. 7.25	12.43	5.30	10.50
	8.58	3.31	8.31	Drebkau	6.55	12.27	5.10	10.20
	9. 9	3.42	8.50	Petershain	6.38	12.16	4.58	10. 1
	9.29	4. 2	9.21	Senftenberg	6. 3	11.58	4.36	9.21
	9.43	4.16	9.42	Ank. Ruhland . . . . . . Abf.	5.42	11.42	4.20	8 57
	2.3 Cl. 7. 0	—	2.3 Cl. 6.10	Abf. Lauchhammer . . . . Ank.	2.3 Cl. 6. 9	—	2.3 Cl. 4.50	—
	7.25	—	6 35	Ank. Ruhland . . . . . . Abf.	5.44	—	4.25	—
4.55	9.45	4.18	9.45	Abf. Ruhland . . . . . . Ank.	5.39	11.41	4.18	8.48
5.35	10. 0	4.33	10. 8	Ortrand	5.21	11.27	4. 4	8.22
6.10	10.14	4.47	10.35	Schönfeld	5. 2	11.12	3.49	7.58
6.35	10.29	5. 2	10.58	Ank. Grossenhain . . . . . Abf.	4.40	10.56	3.33	7.28
Vorm.	Vorm.	Nachm.	Nachm		Vorm.	Vorm.	Nachm.	Nachm.

Nach Bedürfniss halten in Grunow-Beeskow sämmtliche Züge, in Leuthen die Züge 3 5. 2. 6., in Bahnsdorf die Züge 1. 3. 2. 6.

Cottbus, den 19. April 1881. Die Direction. (1111)

PRIVAT-ANZEIGEN.

Allgemeiner Submissions-Anzeiger

mit Beilage:

Centralblatt f. d. deutschen Holzhandel

VIII. Jahrgang. Amtliches Insertionsorgan. Vereinsorgan des Holzhändlervereins.

Erscheint in **Stuttgart** 4mal pro Woche.

Reichhaltigstes Fachblatt. Grösste Verbreitung in gewerblichen Kreisen. Abonnementspreis incl. Submissions-Ergebnisse, Patent-Anzeiger und Transport-Nachrichten 5½ ℳ pro Quartal bei jeder Postanstalt. **Inserate 25 ₰ pro Zeile.**



GANZ & Comp.

Eisengiesserei u. Maschinen-Fabriks-Actien-Gesellschaft

in Ofen und Ratibor.

Hartguss - Räder und **Herzstücke**, Eisenbahn-Oberbau- und Hochbau-Eisenbestandtheile, mechanische Ausrüstungen, Rohguss und Maschinenarbeiten, **Walzenstühle** und Mühlenbestandtheile.

Die eichfähige Wage

für Eisenbahnfahrzeuge ohne Geleisunterbrechung etc. D. R.-Patent No. 9968 bringe in empfehlende Erinnerung u. bitte zu beachten, dass die Wage neben Billigkeit u. wenig Raumbeanspruchung grosse Empfindlichkeit erhält u. zu behalten vermag, da beim Anheben der Last die Schneiden als Drehpunkte nicht benutzt werden, dass ferner hemmende Einflüsse, als: Schnee- u. Sandeinfall etc., in Folge der geringen Oberfläche, nicht einwirken können. Die Brauchbarkeit beweist die mehrfach practische Benutzung zum Wägen von Fahrzeugen jeder Länge, auch dreiachsiger.

Ingenieur **H. Seyfert, Rochlitz, Sachsen.**

Perron-Glocken,

Kirchen-, Signal - Glocken, überhaupt Glocken jeder Grösse und jeden Gewichts, liefert in vorzüglichster Ausführung und zu billigstem Preise die

Glockengiesserei von J. G. Grosse, Dresden-Neustadt,

gegründet 1835, vielfach prämiirt, geliefert über 1 030 Kirchenglocken.

Grösste Ausführungen: 1875 Dom Hildesheim 1 Glocke = 8 000 kg, 1876 Dom Halberstadt 1 Glocke = 8 000 kg, 1877 St. Nicolai Hamburg 2 Glocken = 9 500 kg, 1878 Dom Frankfurt a/M. 10 Glocken = 27 000 kg, 1878 St. Petri Hamburg 4 Glocken = 20 000 kg.

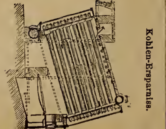
Root's

nicht explodirend…

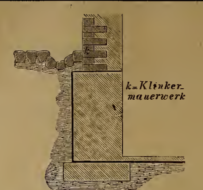
Dampfkessel bauen in Deuts… land allein als ausschliessl… Specialität

Walther & Co. in Kalk a. Rhe…

Keine Explosions-Gefahr.



Kohlen-Ersparniss.



BÜSSCHER & HOFFMANN

Bahnhof Eberswalde,

Halle a|S. und Mariaschein in Böhmen.

Die älteste aller Dachpappenfabriken, empfiehlt:

Steinpappen zu flachen und feuersicheren Bedachungen, concessionirt durch die Königl. Regierung zu Potsdam unterm 23. Juni 1854.

Asphaltplatten ihrer Elastizität u. Dehnbarkeit halber das vorzüglichste Material für absolut dichte und dauerhafte Gewölbeabdeckungen von Brücken, Tunnels, Kellereien — sowie zur Isolirung von Mauern und Gebäuden.

Asphalt, Asphaltlack, Holzcement, Steinkohlentheer, Deckleisten, Drahtnägel etc. etc. Fertige Eindeckungen in Steinpappe nach bewährter Methode unter langjähriger Garantie.

Goldene Medaille,
Höchste Auszeichnung im Internationalen Wettstreit **Arnheim** (Holland) **1879.**

Medaille **Breslau 1869.**

Goldene Medaille **Offenbach a/M. 1879.**

Verdienst-Medaille **Wien 1873.**

Diplom A, erster Preis für ausgezeichnete Leistung **Kassel 1870.**



Goldene Staats-Medaille.



Düsseldorf 1880.

Die Portland-Cement-Fabrik

Dyckerhoff & Söhne

in **Amöneburg** bei **Biebrich a|Rh.** und **Mannheim**

liefert ihr bewährtes vorzügliches Fabrikat in jeder Bindezeit unter Garantie für höchste Festigkeit und Zuverlässigkeit.

Productionsfähigkeit der Fabrik: über 250 000 Tonnen pro Jahr.

Niederlagen an allen bedeutenderen Plätzen.

UNION

Actien-Gesellschaft für Bergbau, Eisen- und Stahlindustrie zu Dortmund

liefert:

Kohlen und **Coaks. Erze.**
Puddelroheisen, Bessemerroheisen, Giessereiroheisen,
Eisenbahnschienen und **Pferdebahnschienen** aus Bessemerstahl,
Laschen aus Schweisseisen, Flusseisen und Bessemerstahl.
Unterlagsplatten für Schienen aus Schweiss- und Flusseisen.
Lang- und **Querschwellen** aus Schweiss- u. Flusseisen.
Kleineisenzeug zum eisernen Bahnoberbau.
Bandagen aus Bessemer- und Martinstahl.
Achsen aus Bessemer-, Martinstahl und Flusseisen.
Radsätze für Waggons, Tender und Locomotiven.
Grubenschienen aus Eisen und Stahl.
Grubenschwellen aus Schweiss- und Flusseisen.
Grubenwagen-Räder und **complete Sätze** etc. aus Temperstahl.
Fliegende Geleise, Schachtgestänge, Schachtringe, eiserne **Streckenbögen.**
Brücken, Dächer, Drehscheiben, Eisen-Constructionen, Weichen, Kreuzungen.
Giesserei-Producte jeder Art. **Potteriegnss.**
Geschosse.

Schmiedestücke.
Geschmiedete Karren- und **Wagenachsen** aus Eisen und Stahl nach Profilbuch und in jedem vorgeschriebenen Facon.
Stabeisen: Rund, Vierkant, Flach, auch in Flusseisen, Bessemerstahl, Feinkorn, Puddelstahl, Hufstab- Mutter- Felgen- Reifen- Roststab-Eisen.
Geschmiedetes Eisen.
Universaleisen.
Profilirtes Eisen aller Art als:
Winkeleisen, T Eisen, I Trägereisen, ⊓ Eisen — nach Profilbuch.
Fenstereisen u. s. w.
Kesselbleche in Prima, Feinkorn- Holzkohlen- Lowmoor- Flusseisen- Martinstahl- Bessemerstahl-Qualität.
Reservoirbleche.
Sturz- und Feinbleche.
Walzdraht in Eisen, Flusseisen, Martinstahl und Bessemerstahl.

Zusammenstellung der Betriebs-Ergebnisse Deutscher Eisenbahnen im Monat März 1881.

2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.
Bezeichnung der Eisenbahnen.	Ende Monat März	Betriebslänge Ende März	Befördert wurden				Die Einnahme betrug							
			Personen		Güter		im Monat März						bis Ende März	
			im Ganzen	auf 1 km	im Ganzen	auf 1 km	aus dem Personen- und Gepäckverkehr		a. d. Güterverk.		im Ganzen incl. aus sonstigen Quellen		im Ganzen	
		Kilomet.	Anzahl.	Anz.	Tonnen.	Tonnen.	im Ganzen M.	auf 1 km M.	im Ganzen M.	auf 1 km M.	im Ganzen M.	auf 1 km M.	im Ganzen M.	auf 1 km M.
A. Hauptbahnen.														
I. Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung verwaltete Bahnen.														
hs-Eisenb. i. Elsass-Lothr.	1881	1 143,55	709 200	620	495 000	433	631 100	552	2 080 000	1 818	2 857 700	2 498	7 843 200	6 856
gegen	1880	+ 21,62	— 59 913	— 65	+ 13 811	+ 4	— 52 314	— 57	+ 87 059	+ 42	+ 7 723	— 42	— 210 739	— 322
ssische Staats-Eisenbahnen														
rwaltungsbezirk der K. Eisenbahndirection Berlin	1881	998,46	473 142	479	372 470	374	565 495	573	2 304 691	2 311	3 140 600	3 145	8 976 746	9 003
gegen	1880	+ 35,84	— 91 046	— 113	— 26 754	— 48	— 66 748	— 90	+ 100 798	— 19	— 51	— 118	— 68 255	— 393
rwaltungsbezirk der K. Eisenbahndirection Bromberg														
uptbahn	1881	2 222,66	442 529	200	237 559	107	953 903	431	1 913 635	861	3 684 387	1 658	9 087 631	4 089
gegen	1880	—	— 46 787	— 21	— 21 827	— 10	— 10 777	— 5	— 7 377	— 4	— 489 009	— 220	—1161775	— 524
rgard-Cöslin-Colberger B.	1881	172,49	44 764	262	23 823	138	67 894	397	95 418	553	167 739	972	457 968	2 655
gegen	1880	—	— 6 683	— 39	— 10 334	— 60	— 9 575	— 56	— 29 543	— 171	— 44 775	— 260	— 60 351	— 350
slin-Danziger B.	1881	198,30	54 941	277	14 270	72	53 669	271	54 524	277	112 390	567	303 458	1 530
gegen	1880	—	— 8 043	— 41	— 1 107	— 6	— 6 854	— 34	— 5 728	— 29	— 21 767	— 110	— 34 088	— 172
rwaltungsbezirk der K. Eisenbahndirection Hannover	1881	1 615,82	703 524	452	773 486	479	1 000 000	642	3 200 000	1 980	4 494 492	2 782	12 327 435	7 629
gegen	1880	—	— 20 819	— 13	— 6 370	— 4	— 29 776	— 19	— 26 353	— 17	+ 18 844	+ 9	— 219 420	— 153
rwaltungsbezirk der K. Eisenbahndirection Frankfurt a/M.	1881	1 569,98	1 018 928	667	985 410	630	759 860	497	2 476 450	1 582	3 434 740	2 188	9 615 317	6 124
gegen	1880	+ 46,02	— 36 947	— 47	+ 64 120	+ 22	— 4 548	— 20	+ 416 144	+ 223	+ 367 310	+ 170	+1179569	+ 564
rwaltungsbezirk der K. Eisenbahndirection Magdeburg														
uptbahn	1881	1012,17	482 915	493	460 406	455	710 905	726	2 145 309	2 120	3 056 470	3 020	8 611 039	8 508
gegen	1880	—	— 16 533	— 17	+ 4 916	+ 5	— 35 713	— 36	+ 11 529	+ 12	+ 18 199	+ 18	+ 185 851	+ 184
ngerhausen-Artern u. Stass	1881	32,56	4 169	299	16 928	520	3 104	223	18 069	555	21 329	655	64 248	1 973
rt-Hecklingen-Egeln . gegen	1880	+ 13,73	+ 4 169	+ 299	+ 5 140	— 106	+ 3 104	+ 223	+ 6 893	— 38	+ 10 142	+ 61	+ 29 932	+ 151
nnover-Altenbeken	1881	289,27	78 154	276	116 750	404	58 759	208	303 895	1 051	391 940	1 355	1 042 638	3 604
gegen	1880	—	— 8 239	— 30	— 7 026	— 24	— 14 578	— 51	— 21 144	— 73	— 11 288	— 39	— 128 594	— 445
rlin-Potsdam-Magdeburg	1881	259,56	267 286	1 075	144 693	557	287 601	1 156	520 213	2 004	932 675	3 593	2 607 979	10 048
gegen	1880	—	— 47 209	— 189	— 17 128	— 66	— 52 055	— 209	— 54 457	— 210	— 97 417	— 376	— 253 304	— 976
lzen-Langwedel	1881	97,83	14 609	149	15 859	162	20 129	206	66 923	684	87 605	896	225 929	2 309
gegen	1880	—	— 1 855	— 19	— 3 094	— 32	— 3 493	— 35	— 6 320	— 65	— 9 754	— 99	— 25 793	— 264
rwaltungsbezirk der K. Direction der Berlin-Stettiner E.														
ammbahn	1881	350,74	171 329	494	104 902	299	228 186	658	525 604	1 499	802 113	2 287	2 246 388	6 405
gegen	1880	—	— 12 653	— 37	— 37 300	— 106	— 29 470	— 85	— 30 018	— 85	— 69 035	— 197	+ 59 652	+ 170
orpommersche Eisenbahn	1881	238,47	70 724	308	27 456	115	88 739	387	115 488	484	212 869	893	574 559	2 409
gegen	1880	—	— 7 371	— 32	— 9 540	— 40	— 10 628	— 46	— 31 088	— 131	— 48 553	— 203	— 97 563	— 409
rwaltungsbezirk der K. Direction der Köln-Mindener E.														
uptbahn	1881	483,48	293 672	661	826 842	1 718	395 821	891	1 964 862	4 076	2 465 256	5 113	6 759 654	14 157
gegen	1880	+ 36,16	— 5 385	— 57	+ 96 926	+ 83	— 18 480	— 104	+ 178 544	+ 83	+ 148 103	— 67	+ 178 000	— 556
ln-Giessen	1881	184,16	105 211	571	285 178	1 549	82 201	446	620 134	3 367	747 914	4 061	2 221 526	12 063
gegen	1880	—	— 6 414	— 35	+ 33 273	+ 181	— 8 695	— 48	+ 6 271	+ 34	— 724	— 4	— 44 767	— 243
nlo-Hamburg	1881	466,70	142 839	308	249 487	535	195 908	422	1 053 677	2 257	1 287 636	2 759	3 841 388	8 230
gegen	1880	—	— 22 064	— 47	+ 4 452	+ 10	— 59 797	— 128	— 57 417	— 123	— 122 096	— 261	— 208 488	— 446
rwaltungsbezirk der K. Direction der Rheinischen E.														
uptbahn	1881	1 370,78	796 000	644	868 200	633	762 000	617	2 602 000	1 899	3 422 200	2 497	9 963 400	7 273
gegen	1880	+ 74,26	— 58 398	— 76	— 4 563	— 40	— 60 034	— 84	— 104 561	— 188	— 339 995	— 404	—1390294	—1489
ll-Trier	1881	118,16	22 300	189	39 800	337	32 000	271	147 700	1 250	279 500	2 366	584 70'	4 950
gegen	1880	—	+ 1 295	+ 11	+ 4 139	+ 35	+ 129	+ 1	+ 43 357	+ 367	+ 139 766	+1183	+ 138 986	+1177
Summa 2	1881	11 681,65	—	—	—	—	—	—	—	—	28 741 855	2 461	79 512 00	6 811
gegen	1880	+ 206,01	—	—	—	—	—	—	—	—	— 552 150	— 93	—1920702	— 293
hs. Staats-Eisenbahnen	1881	1 959,92	1 330 075	687	796 750	407	1 108 169	573	3 557 944	1 815	4 869 111	2 484	14 846 226	7 575
gegen	1880	+ 33,19	— 168 464	— 101	— 87 188	— 52	— 120 496	— 73	— 278 246	— 176	— 731 825	— 423	— 190 479	— 229
rttembergische Staats-Eisenb.	1881	1 528,04	753 839	493	244 169	160	666 191	436	1 243 924	814	2 003 987	1 311	5 390 395	3 528
gegen	1880	+ 40,58	— 128 990	— 100	+ 3 177	— 2	— 101 968	— 81	+ 7 423	— 17	— 65 912	— 81	— 251 847	— 265
lische Staats-Eisenbahnen	1881	1 314,0	533 691	410	358 812	273	650 783	500	1 365 164	1 039	2 058 608	1 567	5 164 527	3 930
gegen	1880	—	— 78 948	— 61	+ 27 832	+ 21	— 110 344	— 85	+ 49 640	+ 38	— 75 505	— 57	— 390 755	— 298
n-Neckar-Eisenbahn	1881	94,50	185 350	1 961	49 130	520	148 700	1 574	174 000	1 841	344 850	3 649	1 006 344	10 649
gegen	1880	+ 7,00	+ 1 685	— 138	+ 1 835	— 21	+ 1 326	— 110	+ 6 424	— 74	+ 8 165	— 199	+ 25 663	— 559
rhessische Eisenbahn	1881	175,73	34 534	197	16 528	94	28 629	163	46 283	263	80 657	459	220 435	1 254
gegen	1880	—	— 5 623	— 32	+ 2 488	+ 14	— 6 125	— 35	+ 3 999	+ 22	— 3 082	— 18	— 22 594	— 129
enburgische Eisenbahn	1881	290,25	97 065	334	49 334	170	80 727	278	153 884	530	236 782	815	612 939	2 112
gegen	1880	—	— 12 210	— 42	+ 2 171	+ 8	— 9 414	— 32	— 1 001	— 4	— 11 837	— 41	— 69 985	— 241
helmsh.-Oldenburger E.	1881	52,37	25 545	488	15 102	288	20 250	387	26 817	512	47 558	908	125 930	2 405
gegen	1880	—	— 5 123	— 98	+ 2 896	+ 55	— 4 250	— 81	+ 4 718	+ 90	+ 385	+ 7	— 2 774	— 53
Summa A I	1881	18 240,03	—	—	—	—	—	—	—	—	41 241 108	2 261	114721999	6 292
gegen	1880	+ 308,40	—	—	—	—	—	—	—	—	—1424038	— 119	—3034212	— 279

1	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	1
			Betriebslänge in km	Personen	auf 1 km	Güter	auf 1 km	Einnahmen Personen	auf 1 km	Güter	auf 1 km	im Ganz. incl. sonst. Quell.	auf 1 km	bis Ende März im Ganzen	auf
	II. Privatbahnen unter Staatsverwaltung.														
)	Bergisch-Märkische Eisenbahn:														
	a Hauptb. u. Hess. Nordbahn	1881	1 271,25	1 073 851	878	1 393 600	1 096	789 310	645	3 666 159	2 884	4 801 969	3 777	13 652 500	10
	gegen	1880	+ 101,75	— 66 286	— 139	— 15 946	— 109	— 128 810	— 174	— 8 909	— 258	— 137 719	— 447	— 530 465	—1
	b Ruhr-Sieg-Eisenbahn	1881	142,92	58 682	423	234 000	1 637	43 980	316	463 999	3 246	534 779	3 742	1 527 571	10
	gegen	1880	+ 9,20	— 3 919	— 60	— 1 460	— 124	— 5 518	— 63	— 4 032	— 254	— 9 190	— 326	— 130 845	—1
1	Berlin-Dresdener Eisenbahn . .	1881	183,97	39 136	222	38 595	210	54 489	309	167 662	911	242 400	1 318	658 704	3
	gegen	1880	—	— 11 275	— 64	+ 8 244	+ 45	— 11 063	— 62	+ 25 683	+ 139	+ 14 029	+ 77	+ 46 140	+
2	Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn	1881	298,13	78 515	267	85 567	287	80 143	272	409 670	1 374	515 940	1 731	1 416 366	4
	gegen	1880	—	— 482	— 1	— 13 259	— 45	— 13 507	— 46	— 30 822	— 104	— 51 404	— 172	— 109 865	—
3	Münster-Enscheder Bahn . .	1881	56,46	17 600	312	6 072	108	11 000	195	12 000	213	29 729	527	99 029	1
	gegen	1880	—	+ 334	+ 6	+ 51	+ 1	+ 209	+ 4	+ 100	+ 2	— 4 781	— 84	+ 11 952	+
4	Oberschlesische Eisenbahn:														
	a. Hauptb. einschl. Neisse-Brieg, Wilhelms B., Oppeln-Gr.-Strehlitz-Morgenroth u. Posen-Thorn-Bromberg	1881	824,46	300 404	397	669 320	812	292 666	387	2 418 558	2 934	2 985 224	3 621	9 033 829	10
	gegen	1880	+ 1,84	— 24 753	— 46	+ 26 763	+ 31	— 38 225	— 64	+ 176 501	+ 208	+ 137 076	+ 159	+ 261 111	+
	b. Breslau-Posen-Glogauer Eisenb.	1881	211,08	58 939	282	111 638	529	87 850	420	451 098	2 137	579 448	2 745	1 749 426	8
	gegen	1880	—	— 8 323	— 40	— 12 872	— 61	— 13 808	— 66	— 11 612	— 55	— 25 920	— 123	— 24 925	—
	c. Breslau-Mittelwalder Eisenb.	1881	375,77	126 922	338	164 767	438	106 190	282	384 205	1 022	547 395	1 456	1 620 427	4
	u. Niederschl. Zweigb. gegen	1880	—	— 21 146	— 56	+ 10 834	+ 28	— 22 761	— 61	— 5 042	— 14	— 28 603	— 77	— 32 939	—
	d. Stargard-Posener Eisenbahn .	1881	172,31	32 533	189	40 391	234	43 957	255	158 979	923	240 436	1 396	700 795	4
	gegen	1880	—	— 4 018	— 23	— 11 296	— 66	— 3 511	— 20	— 47 390	— 275	— 52 401	— 303	— 51 168	—
5	Rhein-Nahe-Eisenbahn	1881	120,60	89 123	739	51 415	426	72 120	598	182 330	1 512	314 090	2 604	725 594	6
	gegen	1880	—	+ 1 412	+ 12	+ 206	+ 1	— 1 463	— 12	+ 707	+ 6	— 607	— 5	+ 12 793	+
6	Zittau-Reichenberger Eisenbahn .	1881	26,73	19 947	746	18 455	690	11 365	425	35 047	1 311	48 099	1 799	145 484	5
	gegen	1880	—	— 721	— 27	— 1 531	— 58	— 558	— 21	— 264	— 10	— 13 175	— 493	— 12 133	—
	Summa A II	1881	3 683,68	—	—	—	—	—	—	—	—	10 839 509	2 943	31 329 725	8
	gegen	1880	+ 112,79	—	—	—	—	—	—	—	—	— 172 695	— 141	— 560 344	—
	III. Privatbahnen unter eigener Verwaltung.														
7	Altona-Kieler Eisenbahn	1881	288,35	144 125	502	81 302	282	164 701	574	381 398	1 323	546 099	1 894	1 364 551	4
	gegen	1880	—	— 46 043	— 160	+ 11 602	+ 40	— 29 421	— 102	+ 52 560	+ 183	+ 23 139	+ 80	— 47 602	—
8	Berlin-Anhaltische Eisenbahn .	1881	428,73	185 336	434	154 170	360	330 800	774	678 770	1 583	1 079 570	2 518	3 059 640	7
	gegen	1880	—	— 33 307	— 78	— 25 216	— 58	— 29 424	— 69	— 37 137	— 87	— 46 561	— 109	— 70 653	—
9	Berlin-Görlitzer Eisenbahn . . .	1881	329,22	89 573	273	90 648	275	88 193	272	357 648	1 086	470 647	1 430	1 390 877	4
	gegen	1880	—	— 23 260	— 71	— 6 337	— 20	— 22 153	— 68	— 5 226	— 16	— 29 471	— 89	— 7 037	—
0	Berlin-Hamburger Eisenbahn . .	1881	441,66	131 761	298	110 665	251	302 139	684	1 125 555	2 548	1 507 064	3 412	4 283 849	9
	gegen	1880	—	+ 2 284	+ 5	— 8 661	— 19	+ 10 449	+ 24	— 92 273	— 209	— 66 035	— 149	— 395 581	—
1	Breslau-Schweidnitz-Freiburger E	1881	601,25	160 702	271	176 358	293	187 250	316	689 952	1 148	930 081	1 547	2 722 405	4
	gegen	1880	+ 1,08	— 29 978	— 51	— 30 655	— 52	— 33 215	— 56	— 43 098	— 73	— 76 173	— 130	— 143 830	—
2	Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn	1881	154,74	31 626	206	43 509	281	27 861	181	140 062	905	184 005	1 189	455 396	2
	gegen	1880	—	— 4 663	— 30	+ 795	+ 5	+ 389	+ 2	+ 6 456	+ 42	+ 7 435	+ 48	— 33 774	—
3	Dortmund-Gronau-Enscheder E.	1881	96,08	28 264	294	50 380	524	15 005	156	61 625	641	90 797	945	246 334	2
	gegen	1880	—	— 3 133	— 33	+ 17 096	+ 178	— 2 287	— 24	+ 15 767	+ 164	+ 18 592	+ 193	+ 22 802	+
4	Holsteinische Marschbahn . . .	1881	96,50	31 386	325	14 251	148	26 937	279	31 391	325	61 492	637	163 249	1
	gegen	1880	+ 8,40	— 684	— 39	+ 5 566	+ 49	— 1 870	— 48	+ 9 850	+ 80	+ 8 464	+ 35	+ 13 609	—
5	Lübeck-Büchen. u. Lübeck-Hamburger Eisenb.	1881	111,00	46 827	422	43 417	391	57 876	522	150 295	1 354	235 971	2 126	603 143	5
	gegen	1880	—	— 12 750	— 115	— 10 101	— 91	— 17 532	— 157	— 50 502	— 455	— 69 939	— 630	— 178 761	—1
6	Märkisch-Posener Eisenbahn . .	1881	271,90	50 197	185	55 408	204	96 266	354	181 716	668	282 964	1 040	751 578	2
	gegen	1880	—	— 4 203	— 15	— 5 501	— 20	— 5 390	— 20	— 11 834	— 43	— 17 569	— 65	— 55 426	—
7	Marienb.-Mlawkaer Eisenbahn .	1881	143,03	15 880	111	22 334	156	18 857	132	93 785	656	128 842	901	333 312	2
	gegen	1880	—	— 3 661	— 26	+ 3 641	+ 25	— 5 348	— 37	+ 12 134	+ 85	+ 10 331	+ 72	— 26 740	—
8	Nordhausen-Erfurter Eisenb. . .	1881	78,28	18 670	239	16 650	219	19 260	246	50 535	664	75 795	968	214 994	2
	gegen	1880	—	— 3 537	— 45	— 51	—	— 4 641	— 59	+ 577	+ 8	— 2 064	— 27	— 17 455	—
9	Oberlausitzer Eisenbahn:														
	Strecke Kohlfurt-Falkenberg .	1881	151,14	19 691	134	15 133	100	16 600	113	40 460	268	57 060	377	150 460	
	gegen	1880	+ 1,06	— 2 044	— 14	+ 32	— 1	— 3 112	— 21	— 1 451	— 11	— 4 563	— 34	— 26 748	—
0	Oels-Gnesener Eisenbahn . . .	1881	159,71	20 212	127	16 164	101	23 260	146	61 216	383	98 779	619	283 835	1
	gegen	1880	—	— 3 831	— 24	+ 385	+ 2	— 3 123	— 19	+ 4 654	+ 29	+ 1 531	+ 10	— 7 705	—
1	Ostpreussische Südbahn	1881	242,84	39 953	165	33 651	139	59 775	247	168 195	693	239 970	988	666 288	2
	gegen	1880	—	— 11 504	— 48	— 8 205	— 33	— 6 749	— 28	— 57 739	— 237	— 76 917	— 317	— 210 472	—
2	Posen-Creuzburger Eisenbahn .	1881	203,70	23 034	114	31 570	155	32 757	163	124 702	612	169 159	830	437 308	2
	gegen	1880	+ 1,60	— 394	— 2	+ 1 035	+ 4	— 1 592	— 7	+ 1 504	+ 2	+ 287	— 6	— 29 086	—
3	Rechte Oderufer-Eisenbahn . .	1881	317,99	69 396	236	168 904	531	87 400	298	669 020	2 104	811 420	2 552	2 466 700	7
	gegen	1880	+ 0,09	— 10 327	— 35	+ 3 570	+ 11	— 15 783	— 53	+ 13 010	+ 40	— 2 773	— 9	— 108 575	—
4	Schleswigsche Eisenbahn . . .	1881	233,43	46 587	202	22 434	96	75 473	328	174 298	747	249 771	1 070	624 291	2
	gegen	1880	+ 3,00	— 5 632	— 25	+ 411	—	— 665	— 2	+ 32 693	+ 133	+ 32 028	+ 125	+ 9 395	+
5	Thüringische Eisenbahn a. Stammbahn . . .	1881	359,77	254 121	706	165 452	460	287 226	798	756 306	2 102	1 043 532	2 900	2 863 144	7
	gegen	1880	—	— 40 417	— 113	+ 5 582	+ 16	— 67 371	— 188	— 26 684	— 74	— 94 055	— 262	— 153 114	—
	b. Gotha-Leinefelde .	1881	67,13	26 316	392	15 427	230	17 259	257	44 539	663	61 798	920	174 198	2
	gegen	1880	—	— 8 011	— 119	+ 1 581	+ 24	— 5 008	— 75	+ 722	+ 10	— 4 286	— 65	— 10 393	—
	c. Gera-Eichicht . .	1881	77,00	28 582	371	29 019	377	19 879	258	60 492	786	80 371	1 044	203 012	2
	gegen	1880	—	— 1 914	— 25	+ 1 049	+ 14	— 2 972	— 39	— 5 486	— 71	— 8 458	— 110	— 17 533	—
6	Tilsit-Insterburger Eisenbahn .	1881	53,82	9 156	170	7 248	135	13 158	244	22 810	424	42 646	792	117 372	2
	gegen	1880	—	— 1 955	— 36	+ 877	+ 17	— 4 745	— 89	+ 4 530	+ 84	— 187	— 4	— 1 236	—
7	Braunschweigische Eisenbahn .	1881	345,00	—	—	—	—	153 765	446	593 052	1 719	751 503	2 178	2 163 592	6
	gegen	1880	—	—	—	—	—	— 22 300	— 65	— 37 316	— 108	— 59 200	— 172	— 118 381	—

2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.
		Betriebs-länge in km	Personen	auf 1 km	Güter	auf 1 km	Einnahmen Personen	auf 1 km	Güter	auf 1 km	im Ganz incl sonst. Quell.	auf 1 km	bis Ende März 1881 im Ganzen	auf 1 km
tin-Lübecker Eisenbahn . . .	1881	33,00	13 113	397	3 355	102	9 556	289	8 959	271	19 854	601	55 320	1 676
gegen	1880	—	— 2 862	— 87	— 252	— 7	— 2 606	— 80	— 34	— 1	— 2 653	— 81	— 3 868	— 118
tha-Ohrdruffer Eisenbahn . .	1881	17,35	7 465	430	1 848	107	4 561	263	3 181	183	7 742	446	19 415	1 119
gegen	1880	—	— 1 017	— 59	+ 195	+ 12	— 864	— 50	+ 11	+ 1	— 853	— 49	— 1 391	— 80
ssische dwigs-bahn a. nicht garant. Linien	1881	463,84	337 209	739	190 509	411	305 283	670	610 796	1 317	946 928	2 041	2 451 299	5 285
gegen	1880	+ 14,87	— 23 300	— 78	— 14 158	— 45	— 30 099	— 90	— 12 808	— 72	— 40 344	— 158	— 150 508	— 510
b. garantirte Linien .	1881	179,15	97 145	542	60 735	339	50 398	281	70 847	395	123 609	690	327 044	1 826
gegen	1880	—	— 10 015	— 56	— 8 471	— 47	— 3 598	— 20	— 9 776	— 55	— 13 777	— 77	— 62 352	— 348
cklenburg. Friedr.-Franz E. .	1881	349,17	74 670	214	45 941	132	138 505	396	286 264	820	449 537	1 287	1 118 398	3 203
gegen	1880	—	— 17 496	— 50	+ 6 798	+ 20	— 28 388	— 82	+ 26 089	+ 75	+ 1 308	+ 3	+ 8 795	+ 25
l-Eisenbahn	1881	74,80	29 153	390	13 217	176	21 010	281	32 706	437	54 618	730	140 204	1 874
gegen	1880	—	— 7 373	— 98	+ 3 135	+ 41	— 4 568	— 61	+ 4 716	+ 63	+ 148	+ 2	+ 2 058	+ 27
chs.-Thüringische Ost-Westb. .	1881	33,80	7 028	208	14 933	442	3 573	106	16 323	483	23 220	687	63 101	1 867
gegen	1880	—	+ 908	+ 27	+ 2 110	+ 63	+ 408	+ 12	+ 2 435	+ 72	+ 1 770	+ 52	+ 4 876	+ 144
imar-Geraer Eisenbahn . . .	1881	68,11	20 663	303	10 886	160	21 163	311	22 105	325	43 575	640	116 449	1 710
gegen	1880	—	+ 2 051	+ 30	+ 4 622	+ 68	— 3 956	— 58	+ 4 063	+ 60	+ 119	+ 2	— 4 442	— 65
rnshausen-Schmalkaldener E.	1881	7,00	2 126	304	2 393	342	745	106	2 955	422	4 042	577	10 465	1 495
gegen	1880	—	— 358	— 51	— 631	— 90	— 93	— 14	— 604	— 86	— 703	— 101	— 2 159	— 308
rra-Eisenbahn	1881	172,00	38 857	226	37 345	217	56 945	331	155 018	901	227 283	1 321	610 651	3 550
gegen	1880	—	— 3 703	— 21	+ 1 604	+ 9	— 855	— 5	— 7 218	— 42	— 7 923	— 46	— 3 599	— 21
Summa A. III.	1881	6 650,49	—	—	—	—	—	—	—	—	11 099 744	1 669	30 651 874	4 609
gegen	1880	+ 30,10	—	—	—	—	—	—	—	—	— 519 352	— 86	—1826886	— 297
Summa A.	1881	28 574,20	—	—	—	—	—	—	—	—	63 180 361	2 211	176703598	6 186
gegen	1880	+ 451,29	—	—	—	—	—	—	—	—	—2116085	— 111	—5421442	— 296
B. Bahnen untergeordneter Bedeutung.														
. Privatbahnen unter Staats-verwaltung.														
erm.-Schwedter Eisenbahn .	1881	23,11	6 583	285	2 088	90	3 662	158	4 770	206	8 580	371	22 520	974
gegen	1880	—	— 2 350	— 102	+ 66	+ 3	— 1 236	— 54	+ 677	+ 29	— 563	— 25	— 2 818	— 122
nburg-Zeitzer Eisenbahn . .	1881	25,15	14 866	591	30 964	1 231	6 175	246	47 318	1 881	54 173	2 154	160 372	6 377
gegen	1880	—	+ 1 417	+ 56	— 4 482	— 178	+ 740	+ 30	— 1 356	— 54	— 106	— 4	+ 7 584	+ 302
mnitz-Würschnitzer Eisenb. .	1881	12,23	5 475	448	39 617	3 239	1 715	140	26 001	2 126	27 743	2 268	81 023	6 625
gegen	1880	—	— 820	— 67	+ 8 614	+ 704	— 158	— 13	+ 6 321	+ 517	+ 6 190	+ 506	+ 10 116	+ 827
chwitz-Meuselwitzer Eisenb. .	1881	27,76	13 582	489	18 383	662	5 404	195	22 277	803	27 830	1 003	76 820	2 767
gegen	1880	—	— 230	— 9	+ 1 444	+ 52	— 147	— 5	+ 1 229	+ 45	+ 1 098	+ 40	+ 2 978	+ 107
Summa B. I.	1881	88,25	—	—	—	—	—	—	—	—	118 326	1 341	340 735	3 861
gegen	1880	—	—	—	—	—	—	—	—	—	+ 6 619	+ 75	+ 17 860	+ 202
Privatbahnen unter eigener Verwaltung.														
hen-Jülicher Eisenbahn . .	1881	28,97	13 405	592	53 115	1 833	3 279	145	40 813	1 409	48 534	1 675	140 166	4 838
gegen	1880	—	+ 321	+ 14	+ 2 289	+ 79	— 286	— 13	+ 591	+ 21	+ 2 671	+ 92	+ 3 434	+ 119
lau-Warschauer Eisenbahn .	1881	55,34	12 083	218	7 194	130	10 241	185	18 559	335	31 729	573	87 938	1 589
gegen	1880	—	— 2 560	— 47	+ 265	+ 5	— 368	— 7	+ 592	+ 10	+ 224	+ 3	+ 4 060	+ 73
elder Eisenbahn	1881	41,69	34 405	825	3 703	89	10 231	245	4 399	106	15 821	380	52 424	1 257
gegen	1880	—	— 3 534	— 85	+ 323	+ 8	— 950	— 23	+ 142	+ 4	— 3 094	— 73	— 5 748	— 138
land-Lauchhammer Eisenb. .	1881	6,61	1 619	245	2 390	362	248	38	2 150	325	2 398	363	6 279	950
gegen	1880	—	— 301	— 45	+ 395	+ 60	— 75	— 11	+ 351	+ 53	+ 276	+ 42	+ 229	+ 35
-Unstrut Eisenbahn	1881	52,77	14 750	280	7 863	149	7 490	142	14 765	280	24 755	469	74 171	1 406
gegen	1880	—	— 2 203	— 41	— 315	— 6	— 1 940	— 37	— 76	— 1	— 2 016	— 38	— 8 960	— 169
selburen-Heider Eisenbahn .	1881	14,50	4 176	288	1 196	82	1 782	123	1 464	101	3 265	225	10 036	692
gegen	1880	—	— 919	— 64	+ 43	+ 2	— 349	— 24	— 151	— 10	— 489	— 34	+ 411	+ 31
tholsteinische Eisenbahn . .	1881	78,50	10 554	134	4 233	53	8 977	114	11 385	145	20 506	261	51 122	651
gegen	1880	—	— 102	— 2	— 185	— 3	— 688	— 9	+ 146	+ 2	— 547	— 7	— 961	— 12
erstadt - Blankenburger E. .	1881	24,50	5 120	209	9 125	372	3 150	129	11 030	450	15 180	620	47 340	1 932
gegen	1880	+ 5,70	— 691	— 100	+ 829	— 69	— 294	— 54	+ 601	— 105	— 1 716	— 279	— 4 659	— 834
Summa B. II.	1881	302,88	—	—	—	—	—	—	—	—	162 188	535	469 476	1 550
gegen	1880	+ 5,70	—	—	—	—	—	—	—	—	— 4 691	— 27	— 12 194	— 71
Summa B.	1881	391,13	—	—	—	—	—	—	—	—	280 514	717	810 211	2 071
gegen	1880	+ 5,70	—	—	—	—	—	—	—	—	+ 1 928	— 6	+ 5 666	— 16

Schraubenflaschenzüge mit Drucklager.

Patent No. 10611.

Diese bewährten Züge übertreffen an Sicherheit der Bedienung, an günstiger Ausnutzung der aufgewandten Arbeit (65 pCt. Nutzeffect), an geringer Abnutzung der beanspruchten Theile, an Sanftheit der Bewegung und und geringem Eigengewicht alle bis jetzt bekannten selbsthemmenden Flaschenzüge. Die Hubhöhe ist unbegrenzt. Jeder Zug ist auf die 1¼fache Last probirt. Auf Lager halte ich Züge für 600, 1000, 1500, 2000, 3000, 5000 kg. Vrgl. Zeitschrift d. V. d. I. 1881. Heft 3.

E. Becker,
Maschinenfabrik für Hebewerkzeuge, Berlin, Chausseestr. 100.



Wasserdichte Leinen-Pläne und Waggon-Decken

chemisch präparirt und unverstocklich, die nie kleben oder brechen und bei jeder Witterung ihre Elasticität behalten.

Uebernahme von Reparaturen zu den günstigsten Bedingungen.

Segeltuch zu Waggonbedachung bis 4 Meter Breite in grösster Auswahl. Muster und Kosten-Anschläge gratis und franco.

Wolff & Speyer, Berlin S.,
Neue Jacobstrasse 5.

Auf der Gewerbe- und Kunst-Ausstellung zu Düsseldorf 1880 mit der goldenen Staats-Medaille prämiirt.

Gegründet 1808. **GUTEHOFFNUNGSHÜTTE,** *Gegründet 1808.*

Aktienverein für Bergbau & Hüttenbetrieb

in Oberhausen II. a. d. Ruhr, Rheinprovinz,

liefert:

A. Walzwerks-Produkte

aus Schweisseisen, Flusseisen u. Flussstahl.

Eisenbahnschienen und **Pferdebahnschienen.**
Laschen und **Unterlagsplatten.**
Lang- u. Quer-Schwellen für ganz eisernen Bahn-Oberbau.
Stab- u. Fein-Eisen, Rund-, Quadrat-, Flach-, Schneid- und Band-Eisen.
Universal-Eisen.
Façon-Eisen, als ⌊-T-I-[-, Speichen-, Reifen-, Säulen-, Halbrund-, Fenster-, Roststabeisen etc.
Gruben- und **Winkelschienen.**
Bleche als: Kesselbleche in allen Qualitäten, Fein-, Brücken- und Reservoir-Bleche.
Streckengestelle für Gruben.
Walzdraht.

Produktionsfähigkeit pro Jahr:

Eisenbahnschienen	60,000 t
Eisenbahnschwellen	10,000 t
Sonstige Stahlfabrikate	10,000 t
Bleche	6,000 t
Handelseisen incl. Brückenmaterial	40,000 t

B. Stahlwerks-Produkte.

Façonguss aus Flusseisen und Flussstahl nach eigenen und fremden Modellen.

C. Hochofen-Produkte.

Puddel-, Giesserei- und **Bessemer-Roheisen.**
Spiegeleisen und **Ferro-Mangan.**
Produktionsfähigkeit pro Jahr:
Roheisen 170,000 t.

D. Maschinelle Produkte etc.

Dampfmaschinen, besonders für Zechen, als Förder-, Wasserhaltungsmaschinen, Ventilatoren, Dampfkabel, Dampfpumpen etc.
Schiffsmaschinen bis zu den grössten Dimensionen.
Druck- und **Hebepumpen** für Bergwerke.
Gestänge für Bergwerkspumpen von Façoneisen.
Geschmiedete Rund-Gestänge mit Patentschlössern aus bestem Hammereisen.
Waggonkipper, vollständig selbsttätig, Patent Gutehoffnungshütte.
Maschinenguss jeder Art und Grösse.
Poteriegnss.
Geschosse in allen Kalibern, roh und mit Hartblei-Ummantelung oder Kupferführung.
Schmiedestücke jeder Façon und jeder Grösse.
Schiffs-Ketten, Anker und **Steven.**
Dampfkessel, Reservoirs etc.
Eiserne Brücken, Dachkonstruktionen jeder Grösse.
Dampfschiffe, vollständig ausgerüstet für den Personen- und Güterverkehr, **eiserne Kähne etc.**
Schwimmende Docks.

E. Bergbau-Produkte.

Förderkohlen von den eigenen Zechen Oberhausen, Osterfeld und Ludwig, vorzüglich geeignet für Lokomotiv- und Kessel-Feuerung, Ziegeleien und Kalkbrennereien sowie für Hausbrand.
Gewaschene Nusskohlen der Zeche Oberhausen.

PATENTE: Wasserhaltungsmaschinen mit Rotation und Hubpausen, System Kley. **Flachschieber und Präzisions-Steuerungen** für Dampfmaschinen, System Gutehoffnungshütte. **Fördermaschinen mit Expansionssteuerung,** System Versen. **Waggonkipper,** vollständig selbsttätig, System Gutehoffnungshütte. **Schlösser** für Rundeisengestänge. **Façoneisen-Biegmaschine,** System Gutehoffnungshütte. **Verfahren zum Reinigen des Roheisens** von Phosphor und anderen schädlichen Bestandteilen unter Anwendung von Schlacke, System Gutehoffnungshütte.

Der Verein besitzt folgende Werke:

I. Gutehoffnungshütte zu Sterkrade.
II. St. Antonyhütte zu Osterfeld bei Sterkrade.
III. Hammer Neu-Essen bei Oberhausen II.
IV. Walzwerk Oberhausen in Oberhausen II.
V. Walzwerk Neu-Oberhausen in Oberhausen II.
VI. Eisenhütte Oberhausen in Oberhausen II.
VII. Zeche Oberhausen in Oberhausen II.
VIII. Schiffswerft Ruhrort in Ruhrort.
IX. Zeche Neu-Essen II-Ludwig in Bellinghausen.
X. Zeche Neu-Essen IV in Bellinghausen.
XI. Zeche Osterfeld in Osterfeld.
XII. Diverse Eisensteingruben in Nassau, Siegen, Bayern, der Eifel etc.

Gegenwärtig beschäftigte Arbeiterzahl: 7000, gegen 9000 im Jahre 1873/74.

Die

Werkzeugmaschinenfabrik „Vulkan"

(vorm. William Benndorf)

Chemnitz

empfiehlt sich zur Lieferung ihrer: **Schraubenschneid-Support-Drehbänke** nach Whitworths Scala, **Support-Drehbänke** zum selbstthätigen Lang- und Plandrehen, **Bohr-Drehbänke, Plan-Drehbänke, Locomotiv-** und **Eisenbahnwagenräder-Drehbänke, Horizontal-, Vertical-Radial-** und **Langlochbohrmaschinen, Shaping-, Stoss-** und **Hobelmaschinen, Räderschneidmaschinen, Mutter-** und **Schraubenschneidmaschinen, Mutterstoss-** und **Fraismaschinen, Blechdurchstossmaschinen** und **Scheeren, Blechbiegmaschinen, Dampfhämmer, Ventilatoren, Parallelschraubstöcke;**

ferner: **Holzbearbeitungsmaschinen,** als:

Bohr- und **Stemmmaschinen, Hobelmaschinen, Kreissägen, Sägegatter,** verticale **Bandsägen, Zapfenschneid-** und **Schlitzmaschinen, Fraismaschinen** zu allen möglichen Façonhölzern etc.

Courante Maschinen befinden sich auf Lager.

H. S. HERMANN. BUCHDRUCKEREI. LITHOGRAPHISCHE ANSTALT & STEINDRUCKEREI. VERLAGS-BUCHHANDLUNG. PHOTOLITHOGRAPHIE & LICHTDRUCK-ANSTALT. BUCHBINDEREI. BERLIN SW., BEUTH-STRASSE 8.

Die im Jahre 1837 begründete Anstalt, welche vorzüglich für Druck von Formularen, Tarifen, Billets sowie von Steindruck-Arbeiten, wie Bau- und Situations-Plänen eingerichtet ist, empfiehlt sich den geehrten Bahn-Verwaltungen zur Lieferung des Drucksachen-Bedarfs bei schleuniger Herstellung zu billigsten Preisen. Annahme der Privat-Anzeigen für diese Zeitung, welche für Fabrikanten und Lieferanten von Eisenbahn-Bedarf ein geeignetes Insertions-Mittel bietet.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin SW. (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 34. 1881.

Die Zeitung erscheint Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction: Dr. jur. W. Koch, Berlin SW., Kleinbeerenstr. 3.
Commissionär für den Buchhandel: Adolph Refelshöfer, Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.



Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuth-Strasse 8, einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3000 Exemplare.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Einundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 6. Mai 1881.

Den durch die Post und den Buchhandel bezogenen Exemplaren dieser Nummer liegt der Sommer-Fahrplan der Main-Neckar Bahn bei.

Continuirliche Bremsen.

Vom Central-Inspector **E. Tilp.**

Die Systeme continuirlicher Bremsen bilden eine jener brennenden Tagesfragen, welche den vielfachen Fortschrittsbewegungen im Eisenbahnwesen noch in jedem Stadium einen gewissen Charakter aufgedrückt und die Ansichten der Ingenieure in verschiedene Heerlager gespalten haben. In allen technischen Eisenbahneinrichtungen kommt es auf Kräfte, Widerstände und Apparate, auf zumeist nur empirisch bestimmbare, weil von Coëfficienten abhängige, Grössen und Constructionsverhältnisse, auf Materialien, deren Beschaffenheit und Anspruchnahme fortwährend wechseln, an, die es unmöglich machen, zu dominirenden, allgemein anerkannten Schlüssen zu gelangen, so dass die Urtheile und Ansichten in gleichem Masse wechseln als die Einrichtungen. Wie in jeder Principienfrage, durch thatsächliche Bedürfnisse angeregt, ist es die Empirik, welche Einrichtungen schafft; auf theoretisch formulirte Bedingungen hin ist noch keine perfecte Erfindung entstanden. Nur der internationale Verkehr hat vermocht, eine gewisse Einheit zu schaffen und ist fast mit der Kraft eines Naturbedürfnisses bemüht, selbe mehr und mehr auszudehnen.

Die Bremsenfrage beschäftigt uns seit dem Bestande der Eisenbahnen; als das Resultat der Casseler trefflichen Vergleichsversuche mit continuirlichen Bremsen bekannt wurde, nach welchem die vorgeführten Systeme trotz jahrelanger hundertfältiger Anwendung noch im Stande der Kindheit sein sollten, beschlich Manchen das Gefühl einer gewissen Beschämung. Obiges Urtheil konnte indess nicht hindern, dass die praktischen Engländer, deren Behörden sonst auf technische Eisenbahneinrichtungen nicht Einfluss zu nehmen pflegten, mit der Vorschrift der Einführung continuirlicher und automatischer Bremsen begannen, dass die von der Französischen Regierung eingesetzte Bremsencommission die Anwendung „continuirlicher" Bremsen empfahl, so dass deren Bahnen sich förmlich mit der Adoptirung verschiedener Systeme überstürzten.

Während der dichte Zugsverkehr und die grössere Fahrgeschwindigkeit die Englischen und hier und da auch die Französischen Eisenbahnen nöthigt, continuirliche Bremsen bei allen Zügen mit Personenbeförderung anzuwenden, dürfte es für den Rest des Continents wohl zumeist genügen, die Eilzüge damit zu versehen; hier treten gewisse Anforderungen an das System in zweite Reihe und die Wahl des Princips ergiebt sich von selbst. Dass das Princip der Friction nicht das allerbeste ist, wird kaum bestritten werden. Die Friction ist im Momente der praktischen Anwendung fast unmessbar, also unbekannt gross und gering, schwer zu reguliren, schwer zu begrenzen, und mehr abhängig von den Stoffen als jedes andere Bremsagens. Damit ist eine Anwendung der Systeme von Heberlein, Sürth, Becker, Ursprung (in Odessa), insbesondere als Gruppen- oder Zweiwagenbremse zur Ersparung von Bremsen und bei geringer Fahrgeschwindigkeit nicht ausgeschlossen. Immerhin bleiben die Frictionsbremsen unberechenbar im Effect, abhängig von Ketten, verlangen grösseres Gewicht der Bestandtheile und kostspielige Erhaltung; unangenehme Geräusche und Stösse sind beim Bremsen unvermeidlich, was beim Personentransport wohl ausgeschlossen sein sollte. Hier darf selbst die rapideste und schärfste Anwendung der Bremsen alle diese die Reisenden aufregenden Wirkungen nicht mit sich führen; und dies ist wohl nur durch Anwendung der fast unbegrenzt elastischen atmosphärischen Luft, entweder mit Ueberdruck durch Compression oder durch Vacuum erreichbar. Dieses Agens wird wohl beim Personentransport nicht mehr verdrängbar sein.

Man kann die Luftbremsen eintheilen in solche, die mit verdichteter oder mit verdünnter Luft wirken, andererseits in automatische und nicht automatische.

Die Apparate mit verdichteter Luft (die Verdichtung erreicht in den Reservoirs bis 6 Atmosphären) liefern anscheinend überhaupt, und unbestreitbar im Beginne der Bremswirkung einen grösseren Effect durch raschere Verminderung der lebendigen Kraft des Zuges als jene mit Vacuum; so beträgt nach Versuchen die Zeit, innerhalb welcher ein Zug von 10 Wagen mit Vacuum gebremst wird 0,9, dagegen bei Carpenter's Luftdruckbremse blos 0,3 Secunden; die Endwirkung ist aber weder in Bezug auf die Zeit bis zum völligen Zugstillstande, noch auf den während des Bremsens durchfahrenen Weg eine wesentlich bedeutendere, wie zahlreiche Versuche nachgewiesen haben (hierbei ist die Hardy'sche Bremse gemeint, welche der Smith'schen etwas über legen ist), weil eben die Räume und Flächen, welche für den Effect massgebend sind, bei Anwendung des Vacuums in viel grösseren Dimensionen angewendet werden können, wodurch sich das Verhältniss des Ueberdrucks von mehreren Atmosphären zum gewöhnlichen Luftdrucke, entgegengesetzt jenem des letzteren zum Vacuum, ziemlich ausgleicht. Es ist hierbei wohl der effective Druck in den Bremscylindern der Comprimationssysteme nicht bekannt, jedoch gewiss geringer als in den Reservoirs.

Dass aber der bedeutend grössere Druck letzterer Systeme schwieriger zu erzeugen und zu erhalten sei, dass alle Kuppelungen, Abdichtungen und biegsamen Schläuche einer höheren Anspruchnahme und Abnützung unterliegen, dass alle Constructionstheile complicirter ausfallen müssen, als wo sichs um Vacuum handelt, ist zweifellos und erhellt aus den Ziffern des Englischen Brake-Returns, wonach die Versagungen der erstgenannten Systeme gegenüber den Vacuumbremsen auf die pro Versagung entfallenden durchfahrenen Meilen bezogen, in jedem Semesterabschnitte 1880 ein Vielfaches, vielleicht im Verhältnisse wie 1 : 3, ja 1 : 8 betragen haben. Es steigern sich diese unwillkommenen Versagungen durch Undichtwerden der Schläuche u. a. Theile in Wintermonaten bis zu 25 pCt. der durchlaufenen Meilen und können diese Undichtheiten oder die Versagung der Function der complicirten Mechanismen bewirken, dass die unbeabsichtigte Bremsthätigkeit eintritt oder die beabsichtigte nicht sofort aufgehoben werden kann. In dieser Hinsicht ist obiges Buch der

beiden Semester von 1880 besonders lehrreich, namentlich betreffs der vielen Fälle, in denen die unbeabsichtigte Bremswirkung eintrat. Dass die bisherigen Constructionen noch nicht zur letzten Vollkommenheit gediehen sind, beweisen die vielen Stadien, welche die in Rede stehenden Systeme mit comprimirter Luft durchgemacht haben; das vielfach häufiger auftretende Untauglichwerden der Luftpumpe auf der Zugmaschine gegenüber jenem des einfachen Ejectors wird sich der Beschaffenheit der zwei Motoren nach schwer vermeiden lassen, ebenso das Mitreissen von Wasserdämpfen durch die Luftpumpe, die sich allmälig in Leitungen und Reservoirs ansammeln und im Winter durch Eisbildung Störungen der Dichtungen und Functionen der Theile, ja auch der Pumpe hervorrufen. Man kann wohl die Ejectoren der Vacuumsysteme vervielfältigen und die Wagen einer-, Tender und Maschine andererseits mit separatem Sauger ausrüsten, nicht aber mehrere Luftpumpen nebeneinander anbringen.

Die neueste Construction des Ingenieurs Herrn Carpenter, welche das Reservoir und den Bremscylinder in gemeinschaftlichem Raume compendiös mit einer selbstthätigen Anstellung der Bremsklötze vereinigt, ist aller Beachtung werth und beseitigt grossentheils die Complicität anderer Luftdrucksysteme, bedingt jedoch auch die Luftpumpe und die automatisch abschliessende Dichtung. Die Verluste durch die Stopfbüchse und Kolbenliederung sind bei trefflichst gewählten Liederungen nicht wesentlich der Wirkung abträglich.

Die Function der einfachen Vacuumbremse unterliegt naturgemäss ebenfalls den Undichtheiten in den Kuppelungsliederungen; es ist jedoch durch Versuche auf der Kaiser Franz-Josefbahn und Französischen Nordbahn erhärtet, dass die Bremswirkung durch gewöhnliche Undichtheiten, denen sich aber viel leichter vorbeugen lässt als jenen bei einem Drucke von 5 bis 6 Atmosphären, nur unerheblich geschädigt wird, ja in nicht zu stark vermindertem Grade aufrecht bleibt bei ganz offenem Schlauche am letzten Wagen und einem sonstigen starken Defecte. Eine unbeabsichtigte Bremsthätigkeit ist dagegen gänzlich ausgeschlossen.

Der Vergleich der automatischen Bremsen d. h. jener, deren Wirkung bei der gewaltsamen Trennung des Zuges selbstthätig eintritt oder beliebig seitens des Schaffners oder Reisenden veranlasst werden kann, mit den nicht automatischen Systemen, deren Handhabung durch den Maschinenführer allein erfolgt, ergiebt auf den ersten Blick einen Vorzug der Ersteren weiters noch dadurch, dass dieselben die Anlage eines Intercommunicationssignals entbehrlich machen, wenn man nicht ansteht, dem Reisenden die Möglichkeit in die Hand zu geben, den ganzen Zug sofort auf offener Strecke zum Stillstande zu bringen. Dagegen, diese Machtvollkommenheit dem Passagier zu übertragen, wird sich wenig einwenden lassen, es sei denn, dass deren Ausübung mit irgend einem Verkehrsvorkommnisse zufällig zusammenfallen könnte, welches das Anhalten des Zuges in noch höherem Masse gefährlich gestaltet. Die Automaticität ist bei langen Zügen und Bahnen mit langen Steigungen wünschenswerther als an Eilzügen und auf vorwiegend horizontaler Strecke, doch wird sie beeinträchtigt durch die unvermeidliche Schädigung des Bremsmechanismus bei Brüchen an Achsen, Tyres und Rädern, wenn die Zugtrennung in Folge solcher Unfälle eintritt. Ausserdem sind Trennungen von Zügen mit Personentransport bekanntlich ausserordentlich selten; bei Verschiebungen auf Stationen kommt die Automaticität nicht zur Geltung, im Gegentheile müssen die verschobenen einzelnen Wagen durch Handgriff entbremst werden. Im Ganzen wird der Vorzug der Automaticität stark überschätzt und dies noch mehr angesichts des Umstandes, dass sie die Construction unnöthig complicirt und dadurch eben den grossen Procentsatz an Versagungen hervorruft, die dem Betriebe wegen der starken Beeinträchtigung der zahllosen regelmässigen Bremsungen ebenso gefährlich werden können als der Mangel der Selbstthätigkeit im gegebenen Momente, der aber erfahrungsgemäss äusserst selten empfunden wird.

Diese Selbstthätigkeit bedingt eben die constante Füllung und stetige Nachfüllung aller Reservoirs und Leitungen, entweder mit hohem Luftdruck oder mit Vacuum, während die Erzeugung des letzteren bei der einfachen Vacuumbremse erst im Bremsfalle erfordert wird, daher alle Räume und Leitungen durch den überwiegend grössten Theil der Zeit keinem Drucke ausgesetzt sind, daher im höchsten Masse geschont werden.

Die Automaticität beeinträchtigt aber auch die Regulirfähigkeit der Bremssysteme, welche Fähigkeit bei hohem Ueberdrucke überhaupt eine begrenzte ist, und zwar wegen grosser Differenz der jeweiligen Drücke zwischen 1 und 6 Atmosphären und geringem Wege der Regulirapparathandhaben, während der Wechsel und Uebergang von jedem Vacuumgrade zur Atmosphäre bedeutend weniger merkbar ist. Dieser Umstand ist beim Herabfahren auf langen Gefällen von Bedeutung. Wenn auch der Ersatz des durch jeweiliges rasch aufeinanderfolgendes Bremsen rasch abnehmenden Luftdruckes nicht gleichen Schritt hält (während die Erzeugung des Vacuums unter allen Umständen in kaum merkbarer Zeit erfolgt), so ist dies noch weniger bedenklich, als dass immerhin ein Moment eintreten kann, welcher die Reservoirs fast leer findet; selbst bei der automatischen Vacuumbremse erfordert die Erzeugung des constant zu haltenden Vacuums 20 Secunden.

Von den Hochdruckbremsen hat das System Westinghouse, als das älteste, in Amerika die meisten Bahnen erobert; in England und Frankreich dürften die Vacuumbremsen eine sehr starke Minorität bilden; in Deutschland alterniren Westinghouse, Hardy, Heberlein, und scheint sich Carpenter's System Bahn zu brechen; in Oesterreich herrscht bisher ausschliesslich die nicht automatische Hardy-Bremse, mit deren Einführung die Südbahn vor vier Jahren den Anfang machte und auf ihren grossen Gefällen von 1:38 die besten Resultate erzielte, so dass der Lechatelier'sche Apparat nicht mehr zur Verwendung zu gelangen scheint. Die automatische Vacuumbremse ist in England an drei Bahnen in Gebrauch; eine neue Variation der Westinghouse-Bremse durch Beifügung einer zweiten Luftleitung soll auf der Französischen Südbahn soeben adoptirt werden, damit wäre wohl die Complicirtheit der Bremse auf die Spitze getrieben; in Italien und Russland scheint die Hardy-Bremse sich einzubürgern, während auf einer Südrussischen Bahn eine Frictionsbremse vom Maschinenmeister Ursprung eingeführt wurde. Andere Systeme wie Steel, Sanders etc. dürften wohl nur auf einzelnen Bahnen bestehen.

Vergleichende Bremsversuche sind wiederholt in grossem Massstabe angestellt worden, 1874 in England, 1876 in Cassel, welch' letztere wohl hierin den ersten Rang einnehmen, bei denen aber die Hardy-Bremse noch nicht mitthat. Die resultirenden Daten und Urtheile sind bekannt; sie haben noch nicht zur definitiven Wahl eines bestimmten Systems, ja noch nicht zur Fixirung der Haupteigenschaften und Erfordernisse continuirlicher Bremsen geführt. Blos in England hat das Handelsamt sich für die Automaticität ausgesprochen, die im Besitze der einfachen Vacuumbremse befindlichen Bahnen scheinen aber nur mit Widerwillen zur Aenderung zu schreiten. In Frankreich hat die von der Regierung aufgestellte Commission für Untersuchung der Mittel zur Verhütung von Eisenbahnunfällen sich lediglich für „continuirliche Bremsen", also nicht für automatische, ausgesprochen, und lautet ihr Urtheil laut dem Rapport im „Journal officiel" vom 8. August v. J. (Seite 9181) betreffs der Westinghouse-Bremse günstig hinsichtlich der Schnelligkeit und Kraft der Wirkung, sowie der Automaticität, wenn auch, trotz der günstigen Berichte der dortigen Westbahn, welche allein zur Basis des Rapports gedient zu haben scheinen, nicht verschwiegen wird, dass die Gegner der Automaticität die unwillkommene Bremswirkung im Falle des Eintritts selbst geringer Schäden des Apparats, auf freier Strecke, zum Vorwurf machen. Von der Smith-Bremse wird als deren Hauptvortheil die grosse Einfachheit hervorgehoben; wie auch, dass man selbe nur durch grosse Complication der Apparate automatisch gestalten könne, welche Complicirtheit aber beim erstgenannten Systeme ja in viel höherem Grade herrscht. Die Commission erzielte mit der Westinghouse-Bremse nach 76 km Fahrgeschwindigkeit ein Anhalten auf 150 m, mit der Smith-Bremse nach 65—68 km auf 300 m, beide Male bei 5 ‰ Gefälle. Die Französische Nordbahn dagegen, welche sie gänzlich mit der einfachen Vacuumbremse ausrüstet, und selbst Züge bis zu 24 und mehr Wagen dotirt, im letztern Falle aber Doppelleitung anbringt, fand diese grossen Unterschiede nicht. Bei den Versuchen am 5. Mai 1879 erzielte sie

bei 75 km Geschwindigkeit 255 m
„ 76 „ „ 375 „
„ 92 „ „ 410 „
„ 56 „ „ 155 „

Fahrt, mit 12 Wagen, die letzten zwei obigen Fahrten bei 5 ‰ Gefälle. Die Französische Südbahn bei einem Zuge mit 24 Wagen ohne Anwendung des Gegendampfes

bei 70 km 263 m

Fahrt und 24 Secunden durch Westinghouse, dagegen bei 69 km Geschwindigkeit 376 m Fahrt und 29 Secunden bei Vacuum; mit Anwendung des Gegendampfes waren die analogen Ziffern

ad 1, 69 km, 274 m, 25 Secunden.
„ 2, 68 „ 330 „ 26 „

Bei leichtern Zügen von 8 Wagen waren die Differenzen für das Vacuumsystem nicht mehr so ungünstig und darf nicht vergessen werden, dass sich alle diese Versuche auf die der Hardy'schen Bremse gegenüber unvollkommenere Smith'sche Bremse beziehen. Letzteres ist speciell durch Versuche auf der Great Northern Bahn im April 1879 erhärtet, wonach

bei 85 km Geschwindigkeit auf 135 m in 15 Secunden
„ 93 „ „ „ 241 „ „ 21 „
„ 101 „ „ „ 358 „ „ 23½ „
„ 104 „ „ „ 378 „ „ 30 „
„ 93 „ „ „ 216 „ „ 19 „
„ 80 „ „ „ 201 „ „ 17 „
„ 101 „ „ „ 216 „ „ 19 „

bei nassen Schienen, abwechselnd auf Gefällen und Steigungen von 1 : 345 und von 1 : 1200 angehalten wurde mit der Hardy-Bremse, an einem Zuge von 180 t Gewicht, Resultate, die noch von keinem Bremssystem übertroffen wurden.

Es wurde mir von mehren und verschiedenen Seiten mitgetheilt, dass in letzter Zeit die Superintendenten von zehn gros-

sen Englischen Bahnen zusammengetreten sind, um ein Gesammturtheil über die in Uebung stehenden Bremssysteme zu schöpfen und dass selbe (worunter die Namen Webb, Sterling sen. und jun., Kirtley etc.) sich einstimmig für nicht automatische Bremssysteme ausgesprochen, und für den Fall, als die Automaticität des Systems vorgeschrieben bliebe, sollen sieben dieser Herren sich für das automatisch gestaltete Vacuumsystem entschieden haben. Die Bahnen sind: London and North Western, South Eastern, London-Chatham-Dover, Great Eastern, Great Northern, Manchester-Sheffield, Midland, Yorkshire, South Western und Great Western. Bekanntlich besitzen diese Bahnen verschiedene Bremssysteme und zwar manche davon Westinghouse und Smith zugleich. Es wird wohl bald bekannt werden, ob diese Urtheile, welche auf die entschiedene Bevorzugung der einfachen Hardy-Bremse hinauslaufen, ein amtliches Gepräge tragen.

Nach alledem steht fest, dass die einfache Hardy'sche Vacuumbremse die grossen Vorzüge der unübertrefflichen Einfachheit, leichter Handhabung, leichter und billiger Instandhaltung und grösstmöglichster Regulirbarkeit bis zum feinsten Grade bei genügender Wirkung besitzt, dass sie die geringste Zahl Versagungen im gewöhnlichen Betriebe giebt und die Wirkung selbst bei eintretenden Schäden nur wenig beeinträchtigt wird, eine unbeabsichtigte Bremsung des Zuges ganz ausgeschlossen ist, sowie dass es möglich ist, die Bremsung von Maschine und Tender von jener der Wagen zu trennen, so dass immer ein Theil der Bremsen intact bleiben wird, endlich dass der Maschinenführer in jedem Momente genau den Bremsdruck kennt, welcher factisch zur Geltung kommt, dass sie jedoch ein Intercommunicationssignal bedingt und ihre Wirkung hinter der der Systeme mit comprimirter Luft um wenige Procente zurückbleibt, sowie dass man beim Reissen des Zuges wie heute auf die Handbremsen des abgerissenen Zugtheils angewiesen ist.

Die automatische Vacuumbremse bietet den Vortheil der selbstthätigen Bremsung bei Zugtrennungen, bei Entbehrlichkeit des Intercommunicationssignals, dagegen complicirte Construction, mindere Regulirbarkeit und grössere Untauglichkeitsprocente.

Die Systeme mit comprimirter Luft geben dagegen eine etwas rapidere Bremswirkung, besonders im Beginne der Hemmung der Fahrgeschwindigkeit, sie machen ein separates Zugsignal entbehrlich, indem bei jeder automatischen Bremse von Seite jedes Passagiers oder Schaffners sofort die Bremsung veranlasst werden kann, allein die constanten hohen Drucke, die Subtilität und Complicirtheit der Construction, die Abhängigkeit von der einzigen Luftpumpe auf der Zugmaschine, die bedeutenden Versagungsprocente, besonders im Winter, der gefährliche Eintritt der Bremswirkung bei Schäden in der Leitung etc., endlich die Ungewissheit, mit welchem Drucke jeweilig gebremst wird, (weil der Druck im Bremscylinder völlig unbekannt und nicht messbar ist) — sind Nachtheile von Wesenheit.

Der practische Eisenbahnbetriebsmann, dem es vor Allem darum zu thun sein muss, ein möglichst selten versagendes Bremsmittel zu haben, dessen Construction, Handhabung und Instandhaltung einfach und leicht ist, wird sonach die Wahl desselben heute, nach so vielen Versuchen und Beobachtungen, leicht treffen können und die practischen Erfordernisse wohl von theoretischen Vorzügen zu scheiden wissen. Wie überall, ist auch hier das Bessere der Feind des Guten und es stehen die Verkehrsverhältnisse allenthalben auf einer Stufe, wo ein continuirliches Bremssystem nicht mehr entbehrt und gewartet werden kann, bis eins ersteht, welches Theorie und Praxis ideell verbindet. Einrichtungen von solcher Tragweite für die Sicherheit, von so ununterbrochener Handhabung und Wirkung werden immerdar das erste Bedürfniss nach Einfachheit und möglichster Leichtigkeit des Gebrauches tragen; die Züge pflegen nicht von gebildeten Sachverständigen begleitet zu werden; — wenn man den beabsichtigten Effect mit $^3/_4$ Atmosphären oder etwa 5 kg pro Quadratzoll erreichen kann, müssen gewaltigere Gründe vorhanden sein, um Apparate mit dem achtfachen Drucke von 6 Atmosphären zu wählen.

Das Bremsen der Locomotivräder im regelmässigen Betriebe würde ich thunlichst vermeiden und nur für den Fall der Gefahr, überhaupt des unbedingt raschesten Anhaltens gestatten. Erfahrungsgemäss ruinirt das kräftige Bremsen die Maschine in so hohem Grade, dass solche Maschinen eine bedeutend höhere Procentziffer des Reparaturstandes ergeben und selbst Englische Bahnen greifen nicht durchwegs zu diesem Mittel, welches endlich durch den Gegendampf ersetzt werden könnte. Ich habe wiederholt mit der einfachen Hardy-Bremse Eilzüge mit 10 Wagen ohne Bremsung der Maschine, ohne Gegendampf und bei nur 3 Bremsen an den Wagen und 1 am Tender auf horizontaler Bahn in 25 Secunden auf 300 und 250 m angehalten. Rüstet man trotzdem die Maschine mit Bremse aus, so sollte die geringste Bremskraft gewählt werden.

In der Verbesserung der Handbremsen (Spindelbremsen) sind namhafte Neuerungen zu verzeichnen: Die Schnellbremse von Lössl & Gassebner, welche durch einen Fussdruck die Klötze an das Rad bringt und im Momente den todten Gang aufhebt, so dass zum Festziehen der Klötze nur mehr 1½—2 Umdrehungen der Kurbel nöthig sind; ferner die Zweiwagenbremse von Hardy, mittelst welcher sich zwei aneinander stehende Bremswagen durch einen Bremser gleichzeitig bremsen und ebenso entbremsen lassen, die Kuppelung der Bremsen geschieht leicht und handsam innerhalb einer Minute. Die automatische Luftdruckbremse des Ingenieurs Herrn Schrabetz (veröffentlicht in der „Zeitung des Oesterreichischen Ingenieur- und Architectenvereins") ist eine höchst sinnreiche Construction und hat das Eigenthümliche, dass sie den gebremsten Zustand der Fahrzeuge zum normalen, den ungebremsten zum Ausnahmszustand macht.

Zum Verkehrsleben Berlins.

Seitdem Berlin die Hauptstadt des Deutschen Reiches geworden ist, hat sich sein Verkehr in ungewöhnlichem Masse gehoben. Es ist interessant, dies an der Entwickelung des Berliner Post- und Telegraphenverkehrs, als eines sicheren Barometers des allgemeinen Verkehrs, während des letzten Jahrzehnts zu verfolgen.

Zum allgemeinen Ueberblick wird vorausgeschickt, dass während von 1870 bis 1880 die Bevölkerung der Reichshauptstadt sich von 702 437 auf 1 122 385 Seelen, also um 59 pCt. vergrössert hat, die Gesammtziffer des Berliner Post- und Telegraphenverkehrs eine Steigerung der Sendungen von 115½ Millionen auf 258½ Millionen oder von 123 pCt. aufweist, und dass die Einnahmen aus diesem Verkehr sich von 6 624 166 *M.* im Jahre 1870 auf 14 487 613 *M.* im Jahre 1880, oder um 118 pCt. erhöht haben.

An dem auf 1 366 Millionen Sendungen zu beziffernden Gesammtpost- und Telegraphenverkehr des Reichspostgebiets im Jahre 1880 hat Berlin sich mit 19 pCt. betheiligt; sein Antheil an den auf 136 042 684 *M.* sich belaufenden Gesammteinnahmen der Reichspost- und Telegraphenverwaltung während dieses Jahres beträgt 10 pCt. Unter den 258½ Millionen Sendungen des Jahres 1880 befanden sich, nach Gattungen getrennt, 160½ Millionen Briefe und Postkarten, 83⅓ Millionen Zeitungen, 11¼ Millionen Packet-, Geld- und Werthsendungen und 3 Millionen Telegramme.

Die Summen des durch die Berliner Postanstalten vermittelten Geldverkehrs haben sich von 1 638 Millionen Mark im Jahre 1870 auf 2 814 Millionen, also um nahezu 3 Milliarden Mark im Jahre 1880 erhöht. Die Zunahme betrug 71 pCt. Die Zahl der durch die bestellenden Boten in die Häuser gebrachten Sendungen hat sich von 28⅓ Millionen im Jahre 1870 auf 83⅔ Millionen im Jahre 1880, mithin um 195 pCt. vermehrt. Diese ausserordentliche Steigerung erklärt sich zum Theil aus dem Umstande, dass seit 1871 die Bestelleinrichtung auch auf Geldbriefe, Werthpackete und Postanweisungen ausgedehnt worden ist, zum anderen Theil aber aus dem Anwachsen des räumlichen Umfanges der Stadt. Beide Ursachen haben auch die erstaunliche Zunahme der Stadtsendungen, d. h. der in Berlin selbst an Berliner Adressaten eingelieferten Sendungen, hervorgerufen. Im Jahre 1870 gab es 9⅓ Millionen solcher Sendungen, 1880 dagegen 39⅓ Millionen, was einer Zunahme von 324 pCt. entspricht! Wahrhaft überraschend ist die Steigerung der im Stadtverkehr vermittelten Werthsummen, welche von 4 Millionen Mark im Jahre 1870 auf 114 Millionen Mark im Jahre 1880 gestiegen sind, so dass eine Zunahme von 2 768 pCt. vorliegt.

Dieser gewaltigen Verkehrszunahme in allen Zweigen entspricht die Vermehrung und vielseitigere Ausbildung der Betriebsmittel.

Die Zahl der Verkehrsanstalten bezifferte sich 1870 auf 39 Post- und 18 Telegraphenanstalten, im Ganzen auf 57 Betriebsstellen. Im Jahre 1880 bestanden dagegen 170 Betriebsstellen, nämlich 97 Postämter, 50 Telegraphenämter und 23 Rohrpostämter. Die Vermehrung beträgt mithin 198 pCt. Zur Ergänzung der Verkehrsanstalten behufs Erleichterung des Verkaufs von Postwerthzeichen sind im Jahre 1872 amtliche Verkaufsstellen in Leben gerufen, deren es 1880 eine Anzahl von 112 gab. Zur Einsammlung der Briefe waren 1870 im Weichbilde von Berlin 281 Briefkasten vorhanden, 1880 aber 477 Stück, also 69 pCt. mehr.

Das Personal der Berliner Verkehrsanstalten setzte sich 1870 aus 2 664 Beamten, Unterbeamten und Postillonen zusammen, 1880 dagegen aus 5 215 solchen Personen. Hiervon waren 1870 im Bestelldienste 561 Personen, 1880 aber in dieser Weise 1 282 Personen beschäftigt.

Zur Verbindung Berlins dienten nach Aussen im Jahre 1870 täglich 118 Postbeförderungsgelegenheiten — Eisenbahnzüge, Personenposten, Güterposten, Privatfuhrwerke und Pferdebahnen mit regelmässiger Postsachenbeförderung —, während 1880 die Anzahl dieser täglich benutzten Beförderungsgelegenheiten 311 betrug oder 163 pCt. mehr. Zur Unterhaltung der Verbindungen zwischen den Postanstalten unter einander und den Bahnhöfen wurden 1870 täglich 499 Fahrten und Botengänge verrichtet. Im Jahre 1880 belief sich die Zahl dieser Verbindungen auf 1 264 täglich, was eine Vermehrung von 153 pCt. ergiebt. Die tägliche Zahl der Fahrten zur Bestellung der Packete in der Stadt bezifferte sich 1870 auf 61 und 1880 auf 140 Fahrten.

Die Postfuhrleistungen in Berlin bedingen die Unterhaltung von 503 Pferden mit 370 Postillonen und 791 Wagen. Die Posthalterei verrichtet gegenwärtig jährlich 50800 Packetbestellungsfahrten und 317811 Bahnhofs- und Stadtpostfahrten.

Wesentliche Fortschritte sind hinsichtlich der Telegraphenanlagen gemacht worden. Während im Jahre 1870 sich in Berlin 72 Leitungen und 120 Apparate im Betriebe befanden, hat bis zum Schlusse des Jahres 1880 eine Vermehrung der Leitungen auf 164 und der Apparate auf 366 stattgefunden. Durch unterirdische Telegraphenlinien ist Berlin gegenwärtig mit 80 Städten, darunter alle grossen Handels- und Industrieplätze, sowie alle Kriegshäfen, wichtigen Festungen in unmittelbare gesicherte Verbindung gesetzt. Für den Verkehr der Telegramme und schleunigen Sendungen innerhalb der Stadt ist Berlin seit 1876 mit einer verzweigten Rohrpostanlage versehen worden. Die Ausdehnung derselben beträgt 38 Kilometer. Zur Bedienung sind 6 Maschinenstationen mit je 2 Dampfmotoren nebst Luftpumpen angelegt worden. Im Ganzen sind 30 Rohrpostapparate in Betrieb. Mit 14 seiner Vororte steht jetzt ferner Berlin durch Fernsprechleitungen in Verbindung. Die in neuester Zeit innerhalb der Stadt Berlin hergestellte Fernsprecheinrichtung ist bereits am 1. April d. J. dem Betriebe übergeben worden. Die Erweiterung der Anlage ist zur Zeit noch im Gange. Hand in Hand mit diesen Einrichtungen mussten umfassende Bauten ausgeführt werden in der Leipziger Strasse, der Königs- und Spandauer Strasse, der Oranienburger Strasse, der Jäger Strasse, der Möckern-, Pallisaden-, Ritter- und Köpenicker Strasse, welche meistens vollendet sind oder ihrer Vollendung entgegengehen.

Wer Gelegenheit gehabt hat, eine dieser Werkstätten des Berliner Verkehrs zu besuchen und Augenzeuge davon zu sein, mit welcher Regelmässigkeit, Schnelligkeit und Sicherheit der grosse Betrieb auch zu Zeiten aussergewöhnlicher Verkehrsanschwellung sich dort vollzieht, der wird aus eigener Anschauung wohl dasselbe Empfinden mit weggenommen haben, welches die hier gegebenen Ziffern für den Leser zu erwecken geeignet sein dürften, nämlich die Ueberzeugung, Berlin ist wirklich Weltstadt geworden. (Archiv für Post und Telegraphie.)

Verein für Eisenbahnkunde.

April-Sitzung 1881.

Vorsitzender: Herr Geh. Oberregierungsrath Streckert.
Schriftführer: Herr Eisenbahn-Bauinspector Jungnickel.

Der als Gast anwesende Herr Ingenieur Bartling aus Hannover spricht über continuirliche Bremsen für Eisenbahnfahrzeuge. Der Vortragende will hauptsächlich die Sander'sche automatische Vacuumbremse, welche noch nicht genugsam bekannt geworden sei, mit den übrigen Bremssystemen hinsichtlich der Wirkungsweise und Construction vergleichen und bezeichnet zunächst die Erfüllung folgender Bedingungen als die an ein gutes Bremssystem zu stellenden Anforderungen:

1. Die Bremse muss continuirlich sein, d. h. sie muss von einem Wagen zum andern wirken und es muss die Möglichkeit gegeben sein, dieselbe von irgend einem Punkte des Zuges in Thätigkeit zu setzen.
2. Die Bremskraft muss regulirbar sein, die Räder der Wagen dürfen nur so stark gebremst werden, dass kein Schleifen eintritt.
3. Die Bremswirkung hat in kürzester Zeit und zwar bei allen Wagen gleichzeitig zu erfolgen, aber nicht stossweise, sondern mit elastischem Druck.
4. Der betriebssichere Zustand der Bremse während der Fahrt muss fortwährend controlirbar sein.
5. Die Constructionstheile müssen aus dauerhaftem Material hergestellt und einfach sein.
6. Die Bremse muss automatisch wirken, d. h. sie muss sicher zur Wirkung kommen, wenn der Zug zerreisst oder einzelne Theile der Bremse durch Entgleisungen etc. defect werden.
7. Die Bremskraft muss dauernd ausgeübt werden können, d. h. auf langen Gefällestrecken und beim Bremsen in kurzen Zwischenräumen darf sich die Kraft nicht erschöpfen.
8. Die Kuppelungen und Leitungen müssen leicht und sicher in betriebsfähigem Zustande erhalten werden können.
9. Die Kosten der Unterhaltung der Apparate und die Kosten des Bremsens sollen gering sein.

Der Vortragende behandelt von der grossen Anzahl continuirlicher Bremssysteme eingehender nur die vier Systeme, welche mit Erfolg in Deutschland eingeführt sind, die Heberlein'sche Frictionsbremse, die Vacuumbremse von Smith-Hardy, die Luftdruckbremse von Westinghouse und die Sander'sche Vacuumbremse. Die von dem Vortragenden gegebene Beschreibung der einzelnen Bremssysteme kann hier übergangen werden, da die letzteren bereits in Zeitschriften etc. mit erläuternden Abbildungen veröffentlicht worden sind. Die neuesten Aenderungen und Verbesserungen der Sander'schen Bremse sind von dem Vortragenden selbst erst in dem Heft No. 90 der „Glaser'schen Annalen" vom 15. März d. J. eingehend mitgetheilt worden.

Von der Heberlein'schen Frictionsbremse bemerkt der Vortragende, dass dieselbe die vorbezeichneten Bedingungen 1. 6. 7. und 8. vollkommen, die Bedingungen 2. 3. 5. und 9. unvollkommen, die Bedingung 4 gar nicht erfülle. In letzterer Beziehung wird erwähnt, dass der gute Zustand der Bremse nicht controlirbar sei, indem Defecte sich erst beim Bremsen selbst, also für die Abwendung einer Gefahr zu spät, zeigen; die Wirkung der Bremse sei von dem Zustande abhängig, in welchem sich die Rollen befinden, also von Umständen, die sich der Controle entziehen, indem dieselben bei Rauhfrost, Schnee und Nebel sehr wenig Reibung auf einander ausüben.

Der Hauptnachtheil der Smith-Hardy'schen Vacuumbremse ist der, dass sie die Bedingungen 6. und 4. nicht erfüllt, indem sie beim Zerreissen des Zuges nicht automatisch wirkt und ein Defect in der Rohrleitung, Kuppelung oder dem Bremscylinder erst beim Bremsen selbst, also zu spät, bemerkbar wird; auch die Bedingungen 1. 5. 8. und 9. werden bei diesem Bremssystem nur unvollkommen erfüllt.

Die Westinghouse'sche Luftdruckbremse erfüllt vollkommen nur die erste der bezeichneten Bedingungen, die übrigen aber entweder gar nicht oder nur unvollkommen. Das Manometer zeigt wohl den Luftdruck in der Leitung bis zum Steuerventil an, aber die betriebsfähige Beschaffenheit desselben oder des Bremscylinders und Hilfsreservoirs lässt sich nicht erkennen; es ist leicht möglich, dass eine Verunreinigung des complicirten und empfindlichen Steuerventils durch Staub oder Wasser, sowie ein absichtsloses oder böswilliges Schliessen des Abstellhahnes die Bremswirkung illusorisch macht, obgleich das Manometer einen hohen Luftdruck anzeigt. Die automatische Wirkung der Bremse ist durch das richtige, nicht zu controlirende Functioniren des Steuerventils bedingt. Durch eine selbstthätige Bremsklotzregulirung von Carpenter ist die Westinghouse-Bremse neuerdings wesentlich verbessert worden, indem durch diese Einrichtung das Steuerventil überflüssig gemacht ist und der Luftdruck direct vom Hauptrohr auf den Kolben wirkt.

Die Sander'sche Vacuumbremse erfüllt, wie in der bezeichneten Mittheilung in No. 90 der „Glaser'schen Annalen" näher ausgeführt ist, nach den neuesten Vervollkommnungen die mehrfach erwähnten Bedingungen sämmtlich, die Bedingung 4. bezüglich der Controlirbarkeit ihres guten Zustandes in vollkommenerer Weise, als irgend eine andere Luftbremse.

Der als Gast anwesende Herr Regierungsmaschinenmeister v. Borries spricht über die Heberlein-Bremse. Derselbe giebt nach einer Betrachtung über die Vortheile der continuirlichen Bremsen im Allgemeinen und über die Bedingungen für die Construction derselben eine eingehende Beschreibung der Heberlein-Bremse, welche, da sie bereits mehrfach veröffentlicht worden ist, hier übergangen werden kann. Der Bedingung für ein gutes continuirliches Bremssystem, dass die Bremsen im ganzen Zuge im Zusammenhang möglichst gleichmässig, rasch, kräftig und zuverlässig wirken und das die Bremskraft gut regulirbar und nachhaltig ist, entspricht die Heberlein-Bremse nach Ansicht des Vortragenden, da die Bremswirkung nach dem Ablaufen des Haspels rasch und event. mit voller Kraft eintritt. Sollte ein Bremsapparat defect und unwirksam werden, so wird die Wirkung der übrigen dadurch nicht beeinträchtigt und beruht dieser Vorzug auf der vollständigen Trennung der Motoren von der Leitung. Da ferner die Bremskraft in jedem Apparat dem Normaldruck zwischen den Frictionsscheiben, dieser aber dem Gewichte des Apparates, vermindert um die doppelte Leinenspannung, proportional ist, so wird die Bremswirkung durch die Spannung der Leine in jedem Grade regulirt werden können. Die Nachhaltigkeit der Bremswirkung ist in höherem Masse vorhanden, als bei den Luftdruckbremsen, deren Bremskraft durch die stets vorhandenen Undichtigkeiten des Reservoirs etc. nach einer gewissen Zeit versiegt. Die Bedingungen der Selbstthätigkeit und Selbstcontrole sind ebenfalls erfüllt, letztere indess nur in Bezug auf diejenigen Theile, aus welchen die Leitung besteht, da nur diese während der Fahrt in Spannung sind. Besondere Vorzüge der Heberlein-Bremse gegen die Luftbremsen beheben darin, dass bei derselben kein directer Dampfverbrauch stattfindet, dass Wagen ohne Bremseinrichtung in Züge mit Heberlein's Bremse nach Belieben eingestellt werden können, und dass sie als Gruppenbremse für Güterzüge verwendbar ist.

In Betreff der Betriebsresultate hat der Vortragende die Erfahrung gemacht, dass die Bremswirkung nicht bei allen Fahrzeugen eines Zuges gleichmässig ist, da die Bremsleine auf den Führungsstützen und Rollen der einzelnen Auslösungen einen gewissen Reibungs- und Biegungswiderstand findet. Der Einfluss der Witterung auf die Bremswirkung, d. h. auf den Reibungscoëfficienten zwischen den Frictionsrollen ist ziemlich bedeutend und ist demjenigen auf die Adhäsion der Locomotivtreibräder auf den Schienen durchaus ähnlich. Die beste Bremswirkung tritt bei trockenem Wetter ein. Nebel wirkt, besonders bei Beginn der Fahrt, ungünstig, weil der feucht gewordene Rost auf den Frictionsscheiben eine Art Schmiere bildet. Regen und Schnee bei Thauwetter haben wenig Einfluss. Schnee bei Frostwetter

verringert die Bremswirkung etwas, indem er auf den Frictionsscheiben schmierend wirkt; feuchter Frost, sogenannter Rauhfrost, bewirkt, dass sich die Frictionsrollen, wie alle anderen Eisentheile des Zuges, mit einer Eisschicht überziehen, welche die Bremswirkung so lange beinahe vollständig aufhebt, bis das Eis abgesplittert und abgerieben ist. In dieser Beziehung steht die Heberlein-Bremse gegen die Luftbremsen zurück, da die Wirkung der letzteren im Wesentlichen von der Witterung unabhängig ist. Die Handhabung der Bremse ist im Falle der Noth, wenn möglichst rasch und mit voller Kraft gebremst werden muss, sehr einfach und sicher, dagegen beim Bremsen an Stationen insofern etwas schwierig, als es einiger Uebung des Führers bedarf, um das allmälige Ablaufen der Leine zu bewerkstelligen, welches für ein sanftes und gleichmässiges Bremsen an allen Wagen des Zuges erforderlich ist.

Das Publikum pflegt mit den continuirlichen Bremsen um so weniger zufrieden zu sein, je kräftiger dieselben wirken, da die rasch eintretende verzögernde Kraft und das plötzliche Aufhören derselben im Momente des Anhaltens sich um so unangenehmer bemerkbar machen, je kräftiger gebremst wird.

Bezüglich der Unterhaltung der Heberlein-Bremse wird bemerkt, dass die Theile der Bremsapparate zwar sehr stark in Anspruch genommen werden, aber in solchen Dimensionen und Material ausgeführt sind, dass Betriebsstörungen durch Brüche kaum zu erwarten und auch bei den neuen Apparaten kaum eingetreten sind. Dagegen kommen nicht selten Aufenthalte vor durch Abreissen und Hängenbleiben der Leine an den Bremshäuschen und durch Herausziehen der Enden aus den Haken.

Die Heberlein-Bremse ist in Deutschland (excl. Bayern) bei 21 Bahnen an 120 Personenzug-, 75 Güterzugmaschinen, 180 Personen-, 50 Güterwagen angebracht, 150 Wagen ohne Bremse sind zur Einstellung zwischen derartige Wagen eingerichtet; in Bayern ist sie nach der älteren Construction bei den Personenwagen allgemein eingeführt und an 23 Güterzugmaschinen in Anwendung. In Frankreich wird die Heberlein-Bremse bei 2 Bahnen, in England bei 1 Bahn probirt, während dieselbe in Russland bei 2 Bahnen allgemein und in Südamerika bei 3 Bahnen zum Theil eingeführt ist.

Herr Fabrikant Horn macht Mittheilung über einen neuen Apparat (Patent Schubert und Hattemer) zur Aufnahme von Schienen- und Radreifenprofilen. Der im vorigen Jahrgang des „Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens" beschriebene Apparat ist neuerdings dahin verbessert worden, dass er das umfahrene Profil mittelst eines Storchschnabels in doppeltem Massstab selbstständig auf ein Papier aufzeichnet. Man erhält dabei nicht allein die fast vollständig umfahrene Fläche des Schienenkopfes, sondern beiderseits desselben noch so viel von dem durch die Räder nie getroffenen Profil, dass man in der Lage ist, hier anschliessend das ursprüngliche Profil der Schiene eintragen zu können. Man kann somit auch die Abnutzung einer seit mehreren Jahren im Geleise liegenden, bereits stark deformirten Schiene, deren Profil man anfänglich nicht an Ort und Stelle aufgenommen hat, auf Grund der Zeichnung feststellen, indem man letztere in doppeltem Massstabe auf Pauspapier aufträgt und in die letzte Aufnahme im Anschluss an die nicht abgefahrenen Seitenflächen einpasst.

Herr Ingenieur Troitzheim macht Mittheilung über eine von ihm construirte neue Barrière. Mit Rücksicht auf das in einem Specialfalle ergangene richterliche Erkenntniss, dass eine Barrière, welche das Durchschlüpfen eines Stückes Vieh gestatte, als ein wirksamer Schutz zur Verhütung von Unfällen nicht angesehen werden könne, hat man Gitterbarrièren construirt, bei welchen ein aus Stäben oder Ketten gebildetes Gitter gelenkartig an den Barrièrenbaum gehängt wurde. Derartige Barrièren haben aber den Nachtheil, dass die Bäume im geöffneten Zustand über einen gewissen spitzen Erhebungswinkel nicht hinausgehen, sowie dass die Gelenkartigkeit der Gitter durch Werfen der Bäume, Verbiegen eines Gitterstabes leidet, wodurch eine Beschädigung der Gitter durch passirendes Fuhrwerk leicht erfolgen kann. Zur Vermeidung dieser Uebelstände hat der Vortragende eine Schlagbaumbarrière construirt, bei welcher im geöffneten Zustande der Baum senkrecht und die fest mit demselben verbundenen Gitter parallel zum Uebergang stehen. Beim Schliessen der Barrière dreht sich gleichzeitig der Baum mit dem Gitter um seine Längsaxe um einen dem Winkel des Ueberganges zur Bahnaxe entsprechenden Winkel, wodurch sich das Gitter senkrecht stellt. Dies wird dadurch ermöglicht, dass in der am hinteren Ende als Gegengewicht ausgebildeten gusseisernen Baumhülse ein zweites Rohr drehbar eingepasst ist, in welches der Barrièrenbaum gesteckt und mit demselben fest verbunden ist. Auf diesem Rohr ist ein Winkelrad befestigt, welches mit einem am Ständer befestigten unbeweglichen Winkelrade im Eingriff steht und die Drehung des ausbalancirten Baumes um den gewünschten Winkel hervorbringt. Diese Construction gestattet, die Wegebreiten auf das zulässige Minimum zu beschränken und ist vollständig gegen Beschädigungen beim Passiren von Wagen geschützt.

Aus dem elektrotechnischen Verein.

Der elektrotechnische Verein hielt am 26. April unter dem Vorsitze des Herrn Geheimen Regierungsraths Dr. Werner Siemens seine Monatssitzung ab. Aus den geschäftlichen Mittheilungen des Präsidenten ergiebt sich, dass der Verein zur Zeit 1548 Mitglieder (darunter 322 in Berlin ansässige) zählt. Von eingegangenen Schriften etc. ist als besonders interessant eine von Herrn Dr. Adolph Steinheil in München dem Staatssecretär des Reichspostamts, Herrn Dr. Stephan zur Verfügung gestellte und von diesem dem Vereine in mehreren Druckexemplaren überwiesene Vorlesung hervorzuheben, welche der um die Förderung der Naturwissenschaften hochverdiente Vater Steinheil's, der verstorbene Professor Dr. C. A. Steinheil, bereits am 25. August 1838 in München „über Telegraphie, insbesondere durch galvanische Kräfte" gehalten hat. In diesem Vortrage wird der, durch mehrere beigegebene Abbildungen näher erläuterte, vom Professor Steinheil erfundene galvano-magnetische Telegraph beschrieben, welcher im Jahre 1837 zwischen München und Bogenhausen eingerichtet wurde und der erste telegraphische Apparat ist, der — in Form von zwei Reihen neben und über einander stehender Punkte — die telegraphische Uebermittelung einer lesbaren Schrift ermöglichte. Ein Modell des interessanten Apparats haben wir vor Kurzem im Museum des Reichspostamts gesehen. Bezüglich der Rückleitung des elektrischen Stromes durch die Erde, dessen Entdeckung bekanntlich ebenfalls Steinheil zu verdanken ist, macht dieser in seinem Vortrage die folgende Mittheilung: „Wir haben schon früher erwähnt, dass Ampère über 60 Verbindungsketten bedurfte, während Sömmering mit einigen 30 ausreichte. Wheatstone und Cooke verminderten deren Zahl auf 5, Gauss und vermuthlich nach ihm Schilling, sowie Morse in New-York bedurften nur einer einzigen Kette, die hin- und zurückführt. Man hätte glauben sollen, dies wäre die letzte Grenze der Vereinfachung; und dennoch ist es nicht der Fall. Ich habe gefunden, dass man noch die Hälfte dieser Kette entbehren kann, indem unter gewissen Bedingungen der Erdboden die andere Hälfte ersetzt".

Nach Erledigung der geschäftlichen Mittheilungen hielt Herr von Hefner-Alteneck den angekündigten Vortrag über eine neue dynamo-elektrische Maschine, welche im Original vorgezeigt, und deren Erklärung durch anschauliche Wandtafeln unterstützt wurde. Dieselbe schliesst sich in ihrer Form und hinsichtlich der Entstehungsweise der einzelnen Inductionsströme der weitverbreiteten Siemens & Halske'schen sogenannten Wechselstrommaschine an, unterscheidet sich aber dadurch, dass sie einen continuirlichen elektrischen Strom erzeugt. Nach Beendigung des Vortrags machte der Vorsteher der Telegraphenapparatwerkstatt des Reichspostamts, Herr Elsasser, einige Mittheilungen über eine zur Ansicht vorgezeigte Uhr, deren Räderwerk mit Hülfe der Elektricität sich selbstthätig aufzieht und welche ohne Veränderung der Batterie ein halbes Jahr hindurch in Gang erhalten werden kann.

Zum Schlusse machte Herr Geheimer Oberregierungsrath Elsasser Mittheilung von einer neuen epochemachenden Erfindung, welche berufen erscheint, eine völlige Umwälzung im Pianofortebau herbeizuführen. Dem Instrumentenfabrikant René in Stettin ist es nämlich nach einem Berichte der „Industriezeitung" gelungen, eine Methode zu erfinden, um die zum Clavierbau benutzten Hölzer und insbesondere die Resonanzhölzer so zu präpariren, dass die an denselben hergestellten Claviere angeblich allen Temperatureinflüssen widerstehen, und der Ton der Instrumente wesentlich an Schönheit und Kraft alle bisherigen übertrifft. Wie weittragend diese Erfindung ist, documentirt sich dadurch, dass selbst gut gearbeitete Instrumente schon nach einigen Jahrzehnten die Schönheit ihres Tons zu verlieren pflegen, während die Geigen der alten Italienischen Meister vermöge der eigenartigen Beschaffenheit der Resonanzböden in ihrem Ton noch immer einzig dastehen. Auf die Thatsache gestützt, dass Holz, welches jahrelang den Einwirkungen der Luft und somit auch des Sauerstoffes ausgesetzt ist, für den Instrumentenbau besonders geeignet erscheint, kam Fabrikant René auf die Methode, das zu Resonanzböden zu verwendende Holz durch auf elektrischem Wege ozonisirten und erhitzten Sauerstoff zu präpariren und wendet diese Methode bereits vielseitig mit bestem Erfolge an.

Ueber einige Rutschungen an älteren Erdbauwerken.

Einem Vortrage des Ingenieurs Ludwig Tiefenbacher, gehalten in der Versammlung der Oesterreichischen Bau- und Eisenbahningenieure vom 13. Januar d. J. entnehmen wir nach der „Wochenschrift des Oesterreichischen Ingenieur- und Architectenvereins" folgende Mittheilungen, da ein eifriges und umfassendes Beobachten und Studium eingetretener Rutschungen den Eisenbahntechniker am sichersten in die Lage versetzt, durch Analogien über Wirkung und Macht seiner Gegenmittel richtig urtheilen zu können. Ein interessantes Beispiel liefert unter dieser Erwägung der Mihuczeny-Damm der Lemberg-Czernowitz-Jassyer Bahn in seinem heutigen Zustande. Aus der Vernehmung des

Sachverständigen Herrn W. Hellwag im Processe Ofenheim sind die einzigen sachlichen Daten über diesen Damm zu ziehen, und diese nur in sehr beschränktem Masse. Herr Hellwag, welchem doch alles einschlägige Actenmaterial zur Verfügung stand, erklärte, dass selbst die directen Aufnahmen des Terrains und die Baujournale, welche man bei solchen Bauten zu führen pflegt, fehlten, und konnte er nur aus dem Längenprofile und den darnach construirten Normalprofilen die Cubatur des normalen Dammes mit ca. 80 000 cbm berechnen; nach im Verlaufe des Processes erhaltenen Skizzen und Schilderungen ist die wirkliche Masse auf das Vierfache, also auf ca. 300 000 cbm zu schätzen. Die durch den Damm übersetzte Terrainfalte ist ca. 400 m breit, an der tiefsten Stelle, welche ungefähr in der Mitte liegt, 19 m tief unter der Nivelette, sich bergwärts und zwar in einer Entfernung von etwa 200 m von der Bahnlinie bis auf ungefähr 100 m Breite verengend. Diese Bodenfaltung führte einen Wasserlauf, zu dessen Abführung an der tiefsten Stelle ein gewölbter Durchlass von 3 m Lichtweite hergestellt war, welcher aber unter den nach Aufführung des Dammes eingetretenen Bewegungen und Druckäusserungen völlig zerstört wurde, so dass ein neues, an die eine Lehne gerücktes Object für den Abzug des Wasserlaufes geschaffen werden musste, zu welchem Zwecke dieser selbst verlegt und zu grossem Theil in hölzernem Gerinne geführt wurde. Bis auf die Sohle dieses neuen Bettes wurde bergseits des Dammes die ganze Schlucht zugefüllt, leider jedoch nicht so weit bergseits, um dort die Bildung eines Teiches von ca. 5—6 m Tiefe, 40 m Breite und über 100 m Länge in einer Distanz von 150 m von der Bahn behindern zu können.

Der Verkehr über diesen Bahndamm konnte bis heute nur durch stetes Nachfüllen erhalten bleiben, da die Böschungen unter stetem Nachsinken des Planums seit der Bauzeit noch nicht zur Ruhe gekommen waren. Das heutige, grösste Dammprofil producirt sich folgenderweise: thalseits, vom Bache durchschnittlich 1 : 8 ansteigend, gerutschtes Dammmaterial auf 130 m Distanz bis auf 14 m über Bachspiegel, dann eigentliche Dammböschung 1 : 2,9 m hoch, d. i. Höhe der Bahn über den Bach 23 m in 160 m Entfernung von jenem; die bergseitige Böschung 1 : 2 und 7 m hoch bis zur Schluchtausfüllung. Der gewachsene Boden unter diesem Profile beginnt beim Bache nahezu in Wasserspiegelhöhe, steigt continuirlich 1 : 40 an, so dass er, wie erwähnt, unter der Bahn 19 m und unter dem 7 m tiefer als die Bahn liegenden Teichspiegel ca. 6 m sich befinden dürfte. Im vorigen Sommer wurden 3 Sondirungsschächte in einer, zur Bahn nahezu senkrechten Richtung über der tiefsten Linie der Mulde (und zwar zwei derselben thalseits, 120 und 30 m entfernt von der Bahn, und der dritte bergseits, 80 m entfernt), in die Muldenfüllung abgeteuft. Die beiden nächst der Bahn angelegten Schächte mit 15 m resp. 8 m Tiefe hatten das Anschüttungs- oder gerutschte Material nicht durchdrungen, doch zeigte sich im bergseitigen Schachte ein so bedeutender Wasserandrang von der Bahnseite her, dass der ganze Schacht binnen 24 Stunden bis zur vollen Höhe gefüllt war; die zwischen dem Teiche und dem Damme aufgefüllte Masse war schwammartig durchtränkt, und musste das am comprimirten Dammkörper gestaute, vom Teiche kommende Sickerwasser naturgemäss auch von der Bahnseite her in diesen Schacht eintreten. Dass der ganze unter der Bahn befindliche Dammkörper bis zu einem verhältnissmässig hohen Grade der Wasserundurchlässigkeit comprimirt und auch das darunter befindliche Terrain wenig durchlässig sein müsse, dass ferner die teichartige Wasseransammlung die einzige Ursache der Durchtränkung und der Bewegung ist, ergiebt sich unzweifelhaft auch aus den Sondirungsresultaten der beiden thalseitigen Schächte, da der nächst der Bahn gelegene sehr geringen Wasserzufluss nur aus dem bahnseitigen Dammkörper erfuhr, während der unterste ca. 30 m vom Bache abgeteufte Schacht erst auf der 2,3 m tief liegenden gewachsenen festen Schicht auch wieder von der Bahnseite her einen merkbaren Zufluss erhielt.

Unter diesen Erwägungen ist auch sofort der Abbau, beziehungsweise die Entwässerung des Mihuczeny-Dammes dictirt: Fernhaltung jeder Wasseransammlung, somit vollständige Zufüllung des bestehenden Teiches und der etwaigen Tümpel und Vervollständigung der Schluchtzufüllung bis auf ein entsprechendes Oberflächengefälle derselben gegen den mit genügendem Gefälle zu versehenden Wasserlauf, ist der Cardinalpunkt des Abbauungsprogramms.

Zur Abhaltung der zwischen Anschüttungskörper und gewachsenen Boden eindringenden Tagwasser, eventuell der in letzteren auftretenden Sickerwässer, wäre eine rationelle Entwässerungsanlage mittelst Stollen und Schlitzen nach dem Ergebnisse der Sondirungen anzuordnen. Die Direction der Lemberg-Czernowitz-Jassyer Bahn hat eine umfassende Aufnahme aller Rutschungen vornehmen lassen, welche bis über die äussersten Grenzen der Bewegung ausgedehnt und durch ein enges Netz sachkundig angeordneter Sondirungen vervollständigt wird, um als Grundlage für die definitive Entscheidung über die Art des Abbaues dieser Rutschungen zu dienen. Eine zweite, in der Nähe der soeben beschriebenen liegende Rutschung ist in gleichem Masse, wie jene, erwähnenswerth, und zeigt, wie geringfügige Ursachen genügen, um gefährliche Bewegungen hervorzurufen. Hier war der Anschnitt einer schwachbewaldeten Lehne von nur 1 m Tiefe genügend, um sofort die obere Lehnenpartie in Bewegung zu bringen. Nach Hinwegräumung des gerutschten Materials trat bergwärts der Bahn Ruhe ein, dagegen kam nun der unbedeutende Bahndamm und die ganze thalseitige Lehnenpartie in Bewegung. Zur Befestigung des Dammfusses wurde eine Doppelreihe von Piloten geschlagen, dieselben stehen jedoch heute, trotz aller Zangen etc., nach allen Richtungen und haben augenscheinlich auch eine Verschiebung aus ihrer ursprünglichen Lage erfahren. Nach der geschätzten Länge dieser Piloten und dem Ergebnisse des 20 m thalseits der Bahn abgeteuften Sondirungsschachtes, welcher erst 15 m unter der Bahn den festen Boden ergab, auf welchem die ganze obere etwa 11 m starke Schicht, von der die obersten Partieen noch gerutschtes Anschüttungsmaterial sind, in Bewegung steht; ca. 15 m bergseits der Bahn lag die gewachsene Schicht 6 m unter dieser. Gleichzeitig mit dem Eintritt der thalseitigen Terrain- und Dammbewegung zeigte sich eine senkartige Vertiefung, welche eine Nachfüllung von ca. 1 000 cbm erforderte, und liegt dieses Material wie der in die Bahn eingebrachte Schotter heute zumeist zwischen der Bahn und der Pilotenwand.

Ausser diesen Beispielen erwähnte der Vortragende noch mehrerer anderer, welche deutlich darauf hinweisen, dass derartige Rutschungen durch Pilotirungen und ähnliche Hülfsmittel nicht zu halten sind, wie ja auch Ofenheim seiner eigenen Aussage nach am oben erwähnten Mihuczeny-Damm für 80 000 fl. Piloten nutzlos verschlagen hat. F. W.

Aus dem Deutschen Reich.

Berlin, 2. Mai. (Politische Wochenschau. Die Lieferfristen der Staatsbahnen. Die Bromberger Eisenbahnconferenz. Die Berlin-Anhaltische Eisenbahngesellschaft. Die Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn. Bilanz der Märkisch-Posener Eisenbahn. Abschluss der Breslau-Warschauer Eisenbahn. Abonnementskarten. Küstenbahnen. Saaleisenbahn. Verspätungen im Februar.)

In der vorigen Woche, in welcher der Reichstag seine zweite Sessionshälfte begann, hat derselbe sich mit der Rheincorrection, der Erforschung der Polargegenden, der Aichungsfrage, dem Verbot gefährlicher Gewerbebetriebe seitens unzuverlässiger Personen, der Miethssteuer von Dienstwohnungen und der zwangsweisen Einführung der Deutschen Sprache in dem Landesausschuss von Elsass-Lothringen beschäftigt. Der Reichskanzler griff abermals in die Debatte über die Besteuerung der Dienstwohnungen ein. Die Verhandlungen des Reichstages liefern augenblicklich den Beweis, dass die Anwaltschaft des armen Mannes leichter proclamirt, als durchgeführt ist. Die Versicherung gegen die Folgen der Unfälle bei der Arbeit ist erst ein kleiner Theil der positiven Bekämpfung der Socialdemokratie und welchen Schwierigkeiten begegnet nicht schon diese Frage? Trotz der Vorberathung durch den Volkswirthschaftsrath erscheint die Vorlage noch als ein Versuch, an welchem sich erst mühsam die Meinungen klären müssen. In den Commissionen des Reichstages herrscht lebhafte Thätigkeit. Die Gewerbecommission hat den § 100 e des Innungsgesetzes angenommen, welcher auf dem Gebiete des Lehrlingswesens den indirecten Zwang statuirt. Namentlich wurde auch die Bestimmung acceptirt, wonach unter Umständen den Nichtinnungsmeistern das Halten von Lehrlingen gänzlich untersagt werden kann. In der Commission für Berathung des Unfallversicherungsgesetzes ist der § 1 noch nicht zu Ende geführt. Das Zustandekommen des Gesetzes ist um so mehr fraglich geworden, als der Reichskanzler auf Betheiligung des Reichs an der Prämienzahlung bestehen soll. Die Reichsstempelabgabencommission hat die Quittungssteuer und auch die Besteuerung der Checks und Giroanweisungen abgelehnt. Bei der Berathung der Steuer auf Lombarddarlehen constatirte zunächst der Regierungscommissar auf eine dahingehende Anfrage, dass unter Werthpapieren im Sinne des vorliegenden Gesetzes Hypothekendocumente nicht verstanden seien, sondern nur Effecten. Bei der Abstimmung wurde die Besteuerung der Lombarddarlehen abgelehnt. Die Verhandlungen wegen eines Handelsvertrages mit Oesterreich sind noch immer nicht zu einem definitiven Resultat gekommen. Ueber Einzelfragen wird der Reichskanzler entscheiden und diese Entscheidung steht noch aus. Kommt ein Vertrag zu Stande, was freilich noch bezweifelt wird, so dürfte doch eine grössere Zahl von Tarifpositionen gebunden werden als bis jetzt vorausgesetzt wurde. Unter ausdrücklichem Vorbehalt, der sich jetzt als sehr gerechtfertigt erweist, haben wir an dieser Stelle von der durch die politische Tagespresse gegangenen Mittheilung Notiz genommen, wonach eine Wendung in der Eisenbahntarifpolitik der Regierung durch Erörterungen über die eventuelle Herabsetzung einiger Tarife der Seestädte signalisirt sein sollte. Eine offiziöse Erklärung bestreitet jetzt, dass eine solche Wendung in Aussicht stehe. Es sei früher durch Ministerialerlass erklärt worden, dass Differentialtarife im internationalen Verkehre dann nicht für unzulässig zu erachten sind, „wenn entweder eine Benachtheiligung inländischer wirthschaftlicher Interessen überhaupt nicht zu besorgen ist oder auch

überwiegende Interessen anderer Zweige der inländischen Volkswirthschaft für die beantragte Ermässigung der Tarife sprechen. In letzterer Beziehung werden insbesondere die Interessen des Deutschen Seehandels u. s. w. in Frage kommen.“ An diesen Grundsätzen werde nach wie vor festgehalten. Auf diesem Boden und aus gleichen Erwägungen seien auch die jüngsten Berathungen einiger Eisenbahndirectionen über das Verhältniss der Eisenbahntarife der Deutschen Nordseehäfen zu den Tarifen der concurrirenden fremden Hafenplätze und über die Beseitigung etwaiger, dem Deutschen Handel nachtheiliger Frachtungleichheiten hervorgegangen, wozu nunmehr nach dem Uebergang der grossen westlichen Bahnsysteme in die Staatsverwaltung besonderer Anlass geboten war. Das Ergebniss dieser Berathungen sei übrigens bisher dem Minister der öffentlichen Arbeiten nicht unterbreitet. Ausser diesem offiziös mitgetheilten Anlass für die Entstehung der Nachrichten über eine liberalere Beurtheilung der Differentialtarife, hat der Verlauf der Bromberger Eisenbahndistrictsconferenz, über welche wir weiter unten berichten, in kaufmännischen Kreisen grosse Genugthuung über die Art und Weise hervorgerufen, wie die Differentialtarife innerhalb des Rahmens der bestehenden Bestimmungen gehandhabt werden.

Die Lieferfristen der Staatsbahnen, sind vom 1. d. M. ab reducirt worden. Es liegt darüber folgendes Communiqué vor: „Durch die Erweiterung und Consolidation des Staatseisenbahnnetzes ist die Möglichkeit gewonnen, die Lieferfristen im Local- und im gegenseitigen Verkehr der unter Staatsverwaltung stehenden Bahnen allgemein dergestalt einzuschränken, dass an Transportfrist für Eilgüter für je angefangene 300 km (statt bisher 225 km) und für Frachtgüter bis zu einer Entfernung von 100 km 1 Tag, und für je angefangene weitere 200 km 1 Tag (statt bisher für je angefangene 225 km 2 Tage) zu rechnen ist. Bezüglich der Expeditionsfrist verbleibt es einstweilen bei den im Betriebsreglement gestatteten Fristen. Die gleiche Berechnung gilt für den gegenseitigen Verkehr mit den Reichsbahnen in Elsass-Lothringen. Die für einzelne Verkehrsbeziehungen publizirten kürzeren Fristen bleiben hierneben in Geltung. Die vorstehenden Bestimmungen treten am 1. Mai d. J. in Kraft.“

Die Bromberger Eisenbahnconferenz, deren oben Erwähnung geschehen, fand am 26 v. M. statt. Dieselbe war auch von Delegirten der wirthschaftlichen Corporationen besucht. Betreffs der Einführung der Retourbillets mit längerer Giltigkeitsdauer giebt Regierungsrath Hirche Mittheilung von der in dieser Angelegenheit erfolgten ministeriellen Entscheidung über die im Eisenbahndirectionsbezirk Bromberg bevorstehende Einführung. Dieser Gegenstand, sowie die Einführung von Rundreisebillets kommt in der nächsten Eisenbahnconferenz in Breslau zur Berathung, und macht der Vertreter der Ostbahn die Zusage, dass diese gern zu einer Verständigung hierüber auch im Verkehr mit den Sächsischen und Oesterreichischen Bahnen bereit sind, sobald die Oberschlesische Bahn das bei der Ostbahn giltige System für Anschlussbillets etc., in welchem keine Aenderung geschaffen werden könne, anzunehmen gewillt ist. Der zweite Gegenstand der Tagesordnung ist die Revision des im Eisenbahndirectionsbezirk Bromberg giltigen Ausnahmetarifs für Holz. Der Vorsitzende erläutert das sehr umfangreiche und interessante statistische Material, welches seitens der Direction für die Verhandlung vorgearbeitet sei, und theilt mit, dass die Vorlage auf Grund einer Beschwerde der Magdeburger Kaufmannschaft entstanden sei, in welcher ausdrücklich erklärt werde, dass Posen und Schlesien die nationale Holzproduction und den nationalen Holzhandel schädigten und dies durch die Ausnahmetarife der Ost- und Oberschlesischen Bahn. Eine Vergleichung beider Ausnahmetarife zeige, dass die Frachtsätze bei der Oberschlesischen Bahn niedriger als bei der Ostbahn seien und auf folgender Scala beruhen: Bis zu einer Entfernung von 120 km 2,7 ₰ pro Tonnenkilometer (Normalsatz 3 ₰) von 120—180 km 2,6 ₰, von 181—250 km 2,5 ₰, 251—260 km 2,4 ₰, 261—350 km 2,3 ₰, 350—375 km 2,2 ₰ und über 375 km 2,04 ₰. Statistisch sei ferner nachgewiesen, dass nur zu einem ganz geringen Theile das Ausland die Vortheile des Ausnahmetarifs geniesse, dass überwiegend derselbe (55 pCt. des Verkehrs) nur dem heimischen Handel und der heimischen Industrie zu gute komme und sich als ein schwer entbehrliches Correlat für diejenigen Plätze zeige, wo keine Wasserverbindungen existiren, welche, wenn es nur irgendwie anginge, von den Interessenten benutzt werden. Der Vertreter der Bromberger Handelskammer bringt folgenden Antrag ein: „Es ist im Interesse des Handels, der Industrie, der Land- und Forstwirthschaft geboten, den Ausnahmetarif für Holz im Eisenbahndirectionsbezirk Bromberg analog demjenigen der Oberschlesischen Bahn weiter auszubilden“ und wird dieser Antrag nach Motivirung seitens des Antragstellers mit allen gegen die Stimmen der Delegirten von Königsberg, Memel, Tilsit und Insterburg angenommen, welche zu Protocoll gaben, dass sie nicht gegen eine Ermässigung sind, sondern nur deshalb nicht für den Antrag stimmen, weil sie zur Annahme desselben seitens ihrer Corporationen nicht autorisirt sind. Der letzte Gegenstand der Tagesordnung betraf die Revision des für den Eisenbahndirectionsbezirk Bromberg giltigen Ausnahmetarifs für Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten, Mehl und Mühlenfabrikate. Der Vorsitzende erläuterte, dass nach dem statistischen Material der Ausnahmetarif bei ausländischem Getreide nur sehr gering, 13 pCt. des Verkehrs, angewendet sei, während er mit 54 pCt. des Verkehrs lediglich inländischen Interessenten zu gute gekommen sei. Mit diesen Ausnahmesätzen stehe die Ostbahn allein unter den Staatsbahnen da, aber für sie sei der Getreideverkehr das wichtigste Frachtgut und von wesentlich finanziellem Interesse. Für letzteres sei die Concurrenz der Wasserstrassen gewiss beachtenswerth und eine Benachtheiligung der inländischen Production durch die Ausnahmetarife liesse sich statistisch eigentlich nicht nachweisen. Der Vertreter der Bromberger Handelskammer sprach sich für Beibehaltung aus, da sich für die Bromberger Gegend die vortheilhafte Wirkung nicht verkennen lasse und namentlich auch den Versendern kleinerer Partien die Concurrenz mit den ganzen Kahnladungen der Grosshändler ermögliche. Jetzt betrage die Waggonfracht nach Berlin 139 ℳ. Kommt aber der Normalsatz von 4,5 ℳ. pro Tonnenkilometer zur Anwendung, so stelle sich dann die Fracht pro Waggon nach Berlin auf 163 ℳ. Diese Frachterhöhung würde den Getreidehändlern und den Producenten den Markt in Berlin abschneiden. Secretär Thiessen (Kaufmannschaft Stettin) weist auf die Nothwendigkeit der Tarifermässigungen nicht nur in der Concurrenz mit den Wasserstrassen, sondern auch mit den ausländischen Bahnen, an deren Tarifpolitik sich die Anschlussbahnen im Inlande anlehnen müssen. Man kenne die Frachtbegünstigungen für Russische Importe, und es sei bedauerlich, dass beispielsweise in dieser Hinsicht die Oberschlesische Bahn noch nicht Ausnahmesätze für den Getreideverkehr eingestellt habe. Dadurch sei sie in Nachtheil gekommen, denn ein Waggon Mais, der in grossen Quantitäten aus Rumänien bezogen werde, koste z. B. von Jassy nach Bromberg über Krakau-Myslowitz-Breslau (Entfernung 1 410 km) 611 ℳ. Fracht, dagegen über Alexandrowo auf den Russischen Bahnen, wo die Entfernung dann 1 600 km ausmache, nur 405,50 ℳ. Der Handel mache sich stets solche Frachtvortheile zu Ungunsten inländischer Bahnen nutzbar. Commerzienrath Frentzel (Berlin) weist mit interessanten Beispielen nach, wie bei einer Frachterhöhung die nächstliegenden Consumtionsgebiete dem heimischen Producenten entzogen, wie dieser, der ja übrigens, wie statistisch nachgewiesen, die Vortheile des Ausnahmetarifs geniesse und nicht das Ausland, auch die Frachterhöhung würde bezahlen müssen, denn Berlin sei einmal der massgebende Markt. Hier träfe auf den billigeren Wasserstrassen von allen Richtungen her die Concurrenz zusammen, und die Zufuhren aus dem Norden, Westen und Süden seien so bedeutend, dass der verhältnissmässig geringe Import des Ostens einflusslos auf die Preisbestimmung bleibe. Da der Berliner Consument hierauf also nicht direct angewiesen sei, so werde er immer nur den marktgängigen Preis zahlen, unbekümmert um die Transportkosten, welche der Producent zu tragen habe. Aehnlich spricht sich auch Rittergutsbesitzer Falkenberg (landw. Centralverein für den Netzedistrict) aus. Mit ihm stimmen auch die meisten Vertreter der landwirthschaftlichen Corporationen überein. Die Versammlung sieht von der Antragstellung auf weitere Ermässigung des Getreidetarifs ab, spricht sich aber nach einem Resumé des Vorsitzenden mit allen gegen eine Stimme für die Beibehaltung des bestehenden Getreidetarifs aus.

Die Berlin-Anhaltische Eisenbahn-Gesellschaft hielt in voriger Woche ihre Generalversammlung ab. Es waren 306 Actionäre mit 762 Stimmen angemeldet. Eine Discussion über den vorliegenden Geschäftsbericht, aus dem wir weiter unten einen Auszug mittheilen, fand nicht statt. In den Verwaltungsrath wurden die ausscheidenden Herren: Stadtrath Löwe, Geh. Commercienrath Ebeling, Wirkl. Geheimrath Dr. Hagen, Geh. Commercienrath Heinrich Wolff, Banquier Paul Kuczynski einstimmig wiedergewählt. Die darauf folgende ausserordentliche Generalversammlung war nicht beschlussfähig, um über den vorliegenden Antrag: „die Verwaltungsvorstände zu ermächtigen, Zinsgarantien für Localbahnen, welche in die Berlin-Anhaltische Bahn münden, bis zu einem jährlichen Gesammtbetrage von hunderttausend Mark, welche aus dem Betriebe zu zahlen sind, zu übernehmen,“ abzustimmen, da hierzu zwei Drittel des Actiencapitals vertreten sein mussten. Es wird deshalb eine neue Generalversammlung zu dem gedachten Zwecke ausgeschrieben werden. Immerhin erklärte sich die Versammlung mit dem Antrage der Gesellschaftsvorstände einstimmig einverstanden. Nach einstündiger Dauer waren beide Generalversammlungen geschlossen. — Dem Geschäftsberichte der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn entnehmen wir Folgendes: „In dem Erwerbe von Privateisenbahnen ist der Preussische Staat nicht weiter gegangen; er hat sich begnügt, vorerst das Erworbene einheitlich zu gestalten und den neuen Erwerb auszunützen. Wie schon im vorigen Jahresberichte vorausgesagt, hat die nach langen Verhandlungen jetzt endlich ziemlich zum Abschluss gekommene neue Instradirung des Güterverkehrs dem Unternehmen wieder Opfer aufgelegt. Namentlich haben die Preussischen Staatseisenbahnen, soweit sie über den Verkehr zu disponiren vermochten, denselben möglichst ausschliesslichen Linien zugewendet und auch in den Verkehren, über welche sie nicht verfügen, ihre grosse Macht in derselben Richtung mit Erfolg geltend gemacht. Bei dieser Neuregelung ist nicht immer den billigen Ansprüchen der

Gesellschaft Rechnung getragen und wichtige Differenzen harren noch der Entscheidung. Aber das Resultat steht im Ganzen ziemlich fest. Bis jetzt ist indessen nicht nur eingetreten, was im vorigen Jahresbericht angenommen wurde, nämlich, dass die Verluste durch eine mässige allgemeine Verkehrssteigerung wieder ausgeglichen werden könnte, sondern es ist, Dank dem Umstande, dass sich der Verkehr, namentlich der Personenverkehr, mehr als erwartet wurde, gehoben hat, sogar ein besseres Gesammtresultat als im Jahre 1879 erzielt. Verhandlungen über die Abtretung des Unternehmens an den Staat sind in diesem Jahre nicht geführt. Da auf die Mittheilung des am 29. October 1879 gefassten Generalversammlungsbeschlusses bezüglich der Ermächtigung der Verwaltungsvorstände zur Führung von Verhandlungen mit der Staatsregierung über den Verkauf der Bahn auch bis jetzt eine Rückäusserung nicht erfolgt ist, so sind die früheren Verhandlungen als definitiv abgebrochen anzusehen, und ist damit der erwähnte Beschluss erledigt." — Die Ergebnisse des Betriebes (über welche wir demnächst noch ausführlichere Mittheilung bringen werden. Die Red.) stellen sich wie folgt: Es haben betragen: für Berlin-Anhalt die Einnahmen im Ganzen 15 406 429 ℳ gegen 14 509 733 ℳ im Jahre 1879, also 1880 mehr 1 196 696 ℳ. Für Oberlausitz die Einnahmen im Ganzen 858 550 ℳ gegen 740 721 ℳ im Jahre 1879, also 1880 mebr 117 828 ℳ. In den Einnahmen des Jahres 1880 sind aber enthalten an Einnahmen, welcbe im Jahre 1879 nicht durch die Betriebsrechnung gingen: bei Berlin-Anhalt 472 234 ℳ, bei Oberlausitz 46 066 ℳ für ausrangirtes altes Material, welches dem Erneuerungsfonds zufällt und 1879 für diesen direct verrechnet ist. Von diesen Einnahmen entfallen bei Berlin-Anhalt auf den Personen- und Gepäckverkehr 5 239 864 ℳ gegen 5 040 498 ℳ im Jahre 1879, also 1880 mehr 199 366 ℳ; auf den Güterverkehr 8 816 234 ℳ gegen 8 547 386 ℳ im Jahre 1879, also 1880 mehr 268 848 ℳ; auf sonstige Einnahmen 1 650 330 ℳ gegen 921 848 ℳ im Jahre 1879, also 1880 mehr 728 482 ℳ; bei Oberlausitz auf den Personen- und Gepäckverkehr 241 376 ℳ gegen 211 227 ℳ im Jahre 1879, also 1880 mehr 30 149 ℳ; auf den Güterverkehr 533 300 ℳ gegen 515 484 ℳ im Jahre 1879, also 1880 mehr 17 815 ℳ; auf sonstige Einnahmen 83 873 ℳ gegen 14 010 ℳ im Jahre 1879, also 1880 mehr 69 863 ℳ. Zur Herstellung einer Vergleichbarkeit der Rechnungen der Jahre 1880 und 1879 sind bei Berlin-Anhalt dem Güterverkehr für 1879 zugesetzt die Einnahmen für Krahn-, Wiege- und Wageschiebegebühren und sonstige Nebeneinnahmen, welcbe 1880 auf diese Position verrechnet sind; in den sonstigen Einnahmen für 1880 sind die 1879 fehlenden vorerwähnten Einnahmen für altes Material enthalten. Wenn aber auch diese Beträge abgesetzt werden, so ergiebt sich doch eine Mehreinnahme von 724 462 ℳ bei Berlin-Anhalt und 71 792 ℳ bei Oberlausitz, von welchen auf den Personen- und Güterverkehr fallen: bei Berlin-Anhalt 468 214 ℳ, bei Oberlausitz 47 965 ℳ, auf sonstige Einnahmen (abzüglich derjenigen für altes Material): Berlin-Anhalt 256 248 ℳ, bei Oberlausitz 23 797 ℳ. Aus dem Abschluss der Berlin-Anhaltiscben Eisenbahn geben wir folgende Ziffern. Es betrugen die Betriebseinnahmen 15 706 429 ℳ, die Betriebsausgaben 9 356 445 ℳ, so dass sich ein Ueberschuss von 6 349 984 ℳ ergiebt. Hiervon gehen ab in den Erneuerungsfonds 533 104 ℳ. Dazu treten aus dem Reservefonds 2 761 ℳ, so dass 5 819 641 ℳ zur Verwendung bleiben. Zur Verzinsung der Prioritäten I, II. Emission und Lit. B. sind erforderlich 965 688 ℳ, zur Tilgung derselben 105 000 ℳ; zur Zahlung der Zinsen für die Prioritäten Lit. C. 1 022 481 ℳ, zur Tilgung derselben 150 000 ℳ, zur Deckung des Betriebsausfalles der Oberlausitzer Bahn 102 384 ℳ, zur Eisenbahnsteuer 161 718 ℳ etc. Zur Zahlung der Dividende von 6 pCt. auf die Stammactien sind nöthig 3 105 000 ℳ; auf das Jahr 1881 wird der Rest von 17 369 ℳ vorgetragen. Bei der Oberlausitzer Bahn betrugen die Betriebseinnahmen 858 550 ℳ, die Betriebsausgaben 865 081 ℳ, es fehlen demnach zur Bestreitung der Ausgaben 6 531 ℳ. Davon gehen ab aus dem Erneuerungsfonds nach den stattgehabten Berechnungen 5 178 ℳ und es kommen dazu für den Reservefonds 8 321 ℳ, so dass sich das Deficit auf 9 674 ℳ stellt. Hierzu treten noch folgende Ausgaben: Verzinsung und Tilgung der Prioritäten 72 709 ℳ und Abgabe an die Oberlausitzer Eisenbahngesellschaft 20 000 ℳ, so dass die Berlin-Anhaltische Eisenbahngesellschaft einen Zuschuss von 102 384 ℳ zu leisten hat. „Das Ergebniss des Jahres 1880 ist ein unter den obwaltenden Umständen befriedigendes gewesen. Trotz der grossen Concurrenz der Preussischen Staatseisenbahnen und trotz des allgemeinen Darniederliegens der Industrie und trotz scblechter Getreideernten in Deutschland und denjenigen Ländern, deren Getreideausfuhr nach Deutschland die Berlin-Anhaltische Bahn vermittelt, ist der Verkehr derselben gewachsen, allerdings vorzugsweise im Personenverkehr. Aber dieser Verkehrszuwachs hat ohne Erhöhung der Kosten bewältigt werden können; die höheren Ausgaben für Verzinsung und Amortisation der letzten Prioritätsanleihe sind grossentheils durch die Tilgung der ersten Anleihe wieder ausgeglichen und diese Umstände, vereint mit dem Wachsen der Nebeneinnahmen haben die Dividende gegen das Vorjahr um ein ganzes Procent von 5 bis auf 6 pCt. erhöht. Allerdings sind die allgemeinen Verhältnisse den Privatbahnen keineswegs günstiger geworden, sie haben noch immer den Mangel einer ihre Rechte sichernden Gesetzgebung und eine zu weit gehende Beschränkung ihrer freien Bewegung zu beklagen. Die Gefahr, dass eben vielleicht mit Mühe und Opfern eingericbtete Verkehre durch Kündigungen, welche die Preussischen Staatseisenbahnen vornehmen oder in ihrem Interesse veranlassen, wieder vernichtet werden, und die Befürchtung, dass von Neuem mit dem staatsseitigen Erwerbe der Privatbahnen vorgegangen werde, haben jede etwa weitsichtige Unternehmung gehindert. Das Berlin-Anhaltische Eisenbahnunternehmen hat aber nach den bisherigen Erfahrungen auch in solchen ungünstigen Zeiten eine gesicherte Existenz und darf mit Ruhe in die Zukunft sehen. Darum ist es denn auch zulässig und erforderlich, auf die zukünftige Entwickelung und Consolidirung des Unternehmens Bedacht zu nehmen, freilich mit vorsichtigster Beachtung dessen, dass zu grossen Unternehmungen Zeiten wie die gegenwärtigen nicht geeignet sind. Aus solchen Erwägungen ist die Absicht, die $4^1/_2$ pCt. Prioritätsschuld der Gesellscbaft zu convertiren, hervorgegangen und der, in einer besonderen Vorlage (Wir werden aus derselben noch specieller referiren. Die Red.) motivirte Antrag an die mit der ordentlichen verbundene ausserordentliche Generalversammlung, Garantien für den Bau von anschliessenden Localbahnen zu übernehmen. Die Verwaltungsvorstände hoffen, durch die Förderung solcher Bahnen ohne irgend erhebliche Belastung des Unternehmens — da der neu gewonnene Verkehr von Anfang an einen Theil derselben mindestens wieder aufbringen wird — dasselbe zu stärken, und die Industrie und Landwirthschaft ibres Gebietes zu fördern, von deren Wohlergehen dasjenige des Unternehmens selbst abhängt."

Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn. Das Erträgniss aus dem Personenverkehr kommt dem des Vorjahres gleich; aus dem Güterverkehr resultirt eine Mehreinnahme von 17 486 ℳ, obwohl im Durchgangsverkehre ca. 47 343 ℳ Mindereinnahmen entstanden sind; dagegen sind im eigenen Verkehre Mehreinnahmen erzielt worden, welche das Minus aus dem Transitverkehr nicbt nur ausglichen, sondern auch noch die vorerwähnte Mehreinnahme herbeigeführt haben. Die Gesammteinnabme betrug im Jahre 1880 2 118 152,17 ℳ (1879: 2 007 934,44 ℳ), während sich die Gesammtausgabe excl. des Zuschusses aus dem Erneuerungsfonds mit 21 946,24 ℳ auf 1 410 630,15 ℳ (1879: 1 312 358,84 ℳ) stellte. Es resultirte somit ein Ueberschuss von 707 522,02 ℳ (1879: 695 575,60 ℳ), welcher wie folgt verwendet wird: Zur Verzinsung und Amortisation der Prioritätsobligationen 131 840 ℳ, 5 pCt. Dividende auf 9 000 000 ℳ, Stammprioritätsactien 450 000 ℳ, 1⅔ pCt. Dividende auf 6 000 000 ℳ Stammactien 100 000 ℳ, zur Tantième an den Aufsichtsrath 2 pCt. von 550 000 ℳ Dividende 11 000 ℳ, Staatseisenbahnsteuer 14 102,56 ℳ, Vortrag in 1881 579,46 ℳ. Das Gesammtcapital hat sich hiernach durchschnittlich mit 3,86 pCt. (1879: 3,79 pCt.) verzinst. Die reinen Betriebsausgaben betragen 67,76 pCt. (1879: 54,58 pCt.), die Rücklagen in den Erneuerungsfonds 10,50 pCt. (1879: 10,77 pCt.) der Gesammteinnahme. Der Reservefonds mit einem Bestande von 300 000 ℳ ist in der statutarischen Höhe dotirt. Der Erneuerungsfonds scbliesst mit einem Bestande von 329 877,76 ℳ; aus den Betriebseinnahmen des Jahres 1880 sind demselben 222 555,66 ℳ zugeführt.

Die Bilanz der Märkisch-Posener Eisenbahn für das Jahr 1880 weist Betriebseinnahmen im Gesammtbetrag von 3 579 686 ℳ auf; dieser Betrag wurde in folgender Weise verwendet: Betriebsausgaben: 1 738 206 ℳ, Specialreserve für Mitbenutzung der Bahnhöfe Posen, Frankfurt und Guben 60 000 ℳ, Zinsen der Prioritätsanleihe 135 000 ℳ, Amortisation der Anleihe 15 000 ℳ, Einlage in den Reservefonds 46 500 ℳ, Einlage in den Erneuerungsfonds 297 835 ℳ, Tantièmen 17 585 ℳ. Zur Zahlung von 5 pCt. Dividende an die Besitzer der Stammprioritäten werden ferner 1 087 500 ℳ verwendet, während dem Fonds für Dividendenrückstände 137 912 ℳ zufallen. Die Eisenbahnsteuer erfordert dann noch 31 126 ℳ, und 10 684 ℳ endlich gehen auf die neue Rechnung über. Dass neben der 1880er Dividende auf den Coupon des Jahres 1872 noch 7½ ℳ oder 1¼ pCt. vertheilt werden, ist bekannt; bisher waren bei der Märkisch-Posener Bahn nach Saling's „Börsenpapiere" noch $15^{11}/_{12}$ pCt. Dividenden der Stammprioritäten rückständig, deren Ziffer sich nunmehr also auf 14⅔ pCt. ermässigt; auf den 1872er Coupon bleiben noch $1^1/_{12}$ pCt. zu bezahlen.

Der Abschluss der Breslau-Warschauer Eisenbahn ergiebt als Schlussresultat eine Dividende von $1^2/_3$ pCt. pro 1880; es betrugen:

		1880 ℳ	1879 ℳ
Betriebseinnahmen	ca.	396 000	385 268
Betriebsausgaben	„	264 000	284 272
Ueberscbuss	„	132 000	100 796
Zinsen der Prioritäten Amortisation der Prioritäten	„	75 000 (Zinsen, Amortisation, Reservefonds, Erneuerungsfonds zusammen)	20 277
Reservefonds			5 000
Erneuerungsfonds			43 684
Zinsen für Darlehen	„	—	7 648
Erneuerungsfonds, Rückstände	„	—	22 527
Gewinn	„	57 000	1 660
Vortrag aus 1879 und 1878	„	31 000	29 364
Summa des Ueberscbusses	„	88 000	31 024
Davon $1^2/_3$ pCt. Dividende	„	66 750	—
Vortrag	„	20 000	31 024

Während also in 1879 ein Ueberschuss von 1 660 *M.* erzielt wurde, ist derselbe pro 1880 auf 57 000 *M.* gestiegen, und zwar durch eine Erhöhung der Einnahmen des Betriebes um ca. 11 000 *M.*, durch Verminderung der Betriebsausgaben um 20 000 *M.* (Einführung des Secundärbahnbetriebes), durch Fortfall der Ausgabe für rückständige Dotirung des Erneuerungsfonds um 22 000 *M.* u. s. w.

Das Abonnementskartenwesen auf den Staatsbahnen ist neuerlichst Gegenstand zweier Ministerialrescripte. In einem Bescheide vom 26. v. M. hält es der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten mit den für die Gewährung von Eisenbahn-Abonnementskarten massgebenden Grundbedingungen nicht vereinbar, die Uebertragbarkeit solcher Karten auf andere Inhaber oder die Ausfertigung von Karten auf die Namen zweier Personen zuzulassen. Zur Abwendung der Nachtheile jedoch, welche den Inhabern von Abonnementskarten daraus entstehen können, dass sie durch nicht vorauszusehende Ereignisse, wie Wechsel des Wohnorts, Krankheit, Todesfall u. s. w. an der weiteren Benutzung der Karten verhindert werden, erklärt sich der Herr Minister damit einverstanden, dass in derartig glaubhaft bescheinigten Fällen, wenn die Karte weniger als einen Monat benutzt ist, vom Tage des Beginns des Abonnements bis zur Zurückgabe der Karte für den Tag der Preis eines Retourbillets der betreffenden Wagenclasse, bei längerer Benutzung der den Zeitraum der Benutzung entsprechende Abonnementspreis angerechnet und der Unterschied gegen den ursprünglichen Gesammtpreis der Abonnementskarte zurückgezahlt oder bei Einziehung des Betrages für eine neu auszufertigende Karte in Anrechnung gebracht werde. — Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten hat ferner die Königlichen Eisenbahndirectionen ermächtigt, bei der Ausfertigung von Abonnementsfahrkarten für mehrere Schulkinder derselben Familie die nachbezeichneten ermässigten Fahrpreise für jedes Kilometer der zu durchfahrenden Strecke zu erheben: für 2 Kinder in III. Classe 2 *₰*, in II. Classe 3 *₰*, für 3 Kinder in III. Classe 2,66 *₰*, in II. Classe 4 *₰*, für 4 Kinder in III. Classe 3,33 *₰*, in II. Classe 5 *₰* und für Kinder in III. Classe 4 *₰*, in II. Classe 6 *₰*. Dabei ist für jeden Schultag (Sonn- und Festtage, sowie die vom Schulvorstande zu bescheinigenden Ferienzeiten nicht mitgerechnet) je eine Hin- und Rückfahrt der Berechnung zu Grunde zu legen. Sofern auf einzelnen Strecken etwa noch günstigere Bedingungen bestehen, so sind dieselben einstweilen beizubehalten.

Küstenbahnen, welche dem System der militärischen Ausrüstung Deutschlands in erster Linie die Projectirung verdanken, fangen neuerdings an für die Erweiterung des Preussischen Eisenbahnnetzes eine gewisse Rolle zu spielen. In jüngster Zeit sind eine Reihe solcher Linien theils projectirt, theils finanziell gesichert, theils wirklich schon zur Ausführung gelangt, so u. A. die Bahn Altdamm-Kolberg, welche in mässiger Entfernung die Pommersche Küste begleitet. Eine besondere Bedeutung hat in den Augen der Militärverwaltung die directe Verbindung von Stralsund nach Rostock, über deren Zustandekommen gegenwärtig Verhandlungen zwischen der Preussischen und der Mecklenburgischen Regierung schweben. Vor Allem wichtig aber erscheint die Ostfriesische Küstenbahn, insofern durch dieselbe Wilhelmshaven in unmittelbaren und schnellen Zusammenhang mit den exponirten nordwestlichen Landestheilen an der Holländischen Grenze gesetzt wird. Wie berichtet wird, sind denn auch neuerdings von Berlin aus Weisungen an das Oberpräsidium von Hannover ergangen, den Bau dieser Strecke, soweit es sich dabei um die Hergabe von Grund und Boden, bezw. um die nothwendigen Expropriirungen handelt, nach Möglichkeit zu beschleunigen. Bereits hat in Folge dessen der Oberpräsident v. Leipziger die Commissare der Ostfriesischen „Landschaft" um ihre Beihülfe in den bezüglichen Verhandlungen ersucht.

Der Reinertrag der Saaleisenbahn für 1880 beziffert sich auf 186 752,39 *M.* gegen 150 518,30 *M.* im Vorjahre, also rund 186 700 *M.* Hiervon sollen nach Beschluss des Aufsichtsrathes, der noch der Genehmigung der betheiligten Staatsregierungen zu unterliegen hat, auf Vorschlag der Direction verwendet werden 60 000 *M.* zum Erneuerungsfonds, der sich nunmehr auf 247 534,36 *M.* beläuft, 5 000 *M.* dem Reservefonds, welcher sich hierdurch auf 20 507,41 *M.* erhöht, rund 17 500 *M.* zu nachträglichen Bauausführungen etc., rund 103 500 *M.* zur Füllung des Garantiefonds, der nunmehr mit den 75 000 *M.* Wirthschaftsfonds auf 400 000 *M.* gebracht wird, rund 700 *M.* Vortrag für 1881. Wäre nicht eine reichliche Dotirung des Erneuerungsfonds als geboten erachtet, so würde das Erträgniss hingereicht haben, auf die Stamm-Prioritäten eine Dividende von 2 pCt. zu vertheilen. Das Vorschuss-Conto ist nunmehr vollständig bereinigt, ohne dass der reservirte Theil der Prioritäts-Anleihe von 300 000 *M.* angegriffen worden ist. Abgesehen von der anscheinend auch für 1881 in Folge Hebung des Verkehrs zu erwartenden Mehreinnahme fliessen nach Füllung des Garantiefonds dem diesjährigen Betriebe auch die Zinsen dieses Fonds zu. Irrig ist dagegen die früher in einigen Zeitungen ausgesprochene Annahme, dass auch die in Folge der Convertirung erzielte Zinsersparniss der Einnahme des Jahres 1881 zu Gute komme, denn von dieser Zinsersparniss werden vorerst die etwa 60 000 *M.* betragenden Convertirungsunkosten wieder gedeckt. Die Verhältnisse der Saaleisenbahn werden sich überdies mit Durchführung der Linie nach Bayern an das dortige Staatsbahnnetz, so zu sagen mit einem Schlage, noch weit günstiger gestalten.

Die Statistik der Verspätungen im Februar 1881 ergiebt Folgendes: Es wurden auf 47 grösseren Bahnen beziehungsweise Bahncomplexen mit einer Gesammtbetriebslänge von 28 997,89 km befördert an fahrplanmässigen Zügen: 10 948 Courier- und Schnellzüge, 74 116 Personenzüge, 47 412 gemischte Züge und 71 952 Güterzüge; an ausserfahrplanmässigen Zügen: 1 704 Courier-, Schnell-, Personen- und gemischte Züge und 21 856 Güter-, Materialien- und Arbeitszüge. Im Ganzen wurden 552 993 640 Achskilometer bewegt, von denen 162 721 951 auf die fahrplanmässigen Züge mit Personenbeförderung entfallen. Es verspäteten von den 132 476 fahrplanmässigen Courier-, Schnell-, Personen- und gemischten Zügen im Ganzen 999 oder 0,75 pCt., (gegen 1,23 pCt. in demselben Monat des Vorjahres, und 2,46 pCt. im Vormonat). Von diesen Verspätungen wurden jedoch 385 durch das Abwarten verspäteter Anschlusszüge hervorgerufen, so dass den aufgeführten Bahnen nur 614 Verspätungen (= 0,46 pCt.) zur Last fallen (gegen 1,38 pCt. im Vormonat). In demselben Monat des Vorjahres verspäteten auf den eigenen Strecken der in Vergleich zu ziehenden Bahnen von 127 317 beförderten fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung 829 oder 0,65 pCt., mithin 0,19 pCt. mehr. In Folge der Verspätungen wurden 195 Anschlüsse versäumt (gegen 288 in demselben Monat des Vorjahres und 886 im Vormonat).

Aus Bayern.

⊙ **München,** den 22. April 1881. Den neuen Bahnhof in Landshut anlangend, kam es bei Berathung über die Nachweisungen der Ausgaben für Eisenbahnbau in den Jahren 1875 bis 1879 im Finanzausschusse der Kammer der Abgeordneten zu folgenden Erörterungen über den Bau des Bahnhofs zu Landshut. Die bemerkenswerthesten Arbeiten an der Bahnlinie Landshut-Landau a.|Isar concentrirten sich am Bahnhofe zu Landshut, dessen Planum allein die Schüttung von 450 000 cbm Füllmaterial erforderte.

Referent von Schlör sprach seine persönliche Meinung über die Anlage dieses Bahnhofes dahin aus, dass dessen Dimensionen, sowohl was das Planum als die Gebäude anlangt, den realen Bedürfnissen weit vorausgeeilt seien.

„Es scheint, dass man die Dimensionen so gegriffen hat, als ob die dort mit der Zeit etwa zusammentreffenden Linien einen grossen Güterumschlag im Gefolge haben würden, was deshalb wohl nicht zu erwarten ist, da für Landshut allein die Verkehrslinie von Süd nach Nord in Betracht kömmt.

Die Dimensionen des Hauptgebäudes und dessen Constructionsweise geben Zeugniss von der Opulenz, mit der Bayern seine Bahnen ausstattet.

Der Güterbahnhof, der jenseits der Geleise angelegt ist, nöthigt den Gesammtverkehr der Stadt Landshut, die Geleise zu passiren, ehevor er an die Bahn gelangen kann, — eine grosse Erschwerniss, die dem Landshuter Verkehr wohl, wenn immer möglich, hätten erspart werden sollen, da die Stadt Landshut durch die Verlegung des Bahnhofes, die sich vielleicht noch ein Jahrzehnt hätte vertagen lassen, sich in ihren Interessen kaum gefördert sehen wird."

Der K. Baudirector von Röckl erwiderte, dass das Planum des Bahnhofes Landshut allerdings ziemlich reichlich gegriffen sei. Allein es sei hierbei gewiss mit vollem Recht auf die dereinstige Einmündung der Bahnen von Neumarkt, Ingolstadt und eventuell Erding Rücksicht genommen. Ueberdies hätte die Auffüllung des Planums keine Mehrkosten veranlasst, da durch die Regelung der Hochwasserabflüsse eine so grosse Menge Ausbubmaterial sich ergeben habe, dass dessen Verwendung zur Herstellung der Planie ausgereicht habe, während es ausserdem mit einem höheren Kostenaufwande anderwärts hätte abgelagert werden müssen. Das Bahnhofsgebäude sei nicht ausser Verhältniss zu dem Bedürfnisse, wie es bei der Entwickelung des in Aussicht zu nehmenden Verkehrs sich ergeben werde. Es sei auch Rücksicht genommen, dass ein Theil der Wartlokalitäten die Möglichkeit gewähre, durch Schaffung eines Zwischengeschosses weitere Dienstwohnungen zu gewinnen. Die Façade des Hauptgebäudes habe vielseitig volle Anerkennung gefunden. Die Anlage des Güterhofes auf der dem Stationsgebäude gegenüber liegenden Seite der Geleise wäre deshalb erfolgt, weil ausserdem die Güterhallen noch weiter von Landshut entfernt worden wären. Ueberdies hätte man in neuerer Zeit vielfach, hauptsächlich in Norddeutschland, es für zweckmässig erachtet, die Güterhallen auf die andere Seite des Hauptgebäudes zu verlegen.

Der Referent von Schlör bemerkte dagegen, dass er diese zuletzt in Bezug genommene Praxis nicht als prinzipiell richtig anzuerkennen vermöge. Im concreten Falle hielte er deren Anwendung für unzukömmlich, zumal die Zufuhrstrasse zum Güterhofe noch innerhalb der äussersten Wechsel läge.

Ueber die Architektur des Bahnhofes Landshut habe er sich nicht ausgesprochen; doch sei er der Meinung, dass sich die Architektur dem Bedürfnisse anzuschliessen habe, und von diesem

Gesichtspunkte aus könne er es nicht für zweckmässig erachten, grosse und hohe Räume mit colossalen Fenstern herzustellen, die dann untergeordneten Bediensteten zur Benützung überlassen werden müssten — gewiss nicht im Interesse ihrer ökonomischen Verhältnisse.

Auch bezüglich der allenthalben zur Anwendung kommenden, durch den Bau und Ueberwachung sehr kostspieligen Perrontunnels bitte er (Referent) um Motivirung der jetzigen Praxis.

Der K. Baudirector von Röckl erwiderte, dass die Betriebsverwaltung diese Einrichtung im Interesse der Sicherheit des reisenden Publikums und der Bediensteten für höchst wichtig erachte, und musste selbstverständlich die Bauverwaltung diesen Anforderungen entsprechen. Der Tunnel in Landshut sei mit Rücksicht auf die kommenden Bahnen angelegt und müsse deshalb als nothwendig bezeichnet werden.

Referent von Schlör entgegnete, dass bei dem jetzigen Zustande die Benützung des Tunnels überflüssig sei, da wohl bei keiner Station, in welcher nur eine durchgehende Linie mit einer Seitenlinie zusammentreffe, eine solche Einrichtung sich empfehle. Man sollte nach seiner Meinung die Benützung des Tunnels mit Rücksicht auf die frequenten Züge der durchgehenden Linie, die auf dem entferntesten Geleise jetzt verkehren müssen, in so lange aufgeben, bis die Verhältnisse dessen Inanspruchnahme rechtfertigen.

Von anderer Seite wurde die missliche Lage dargelegt, in welcher sich die Volksvertretung gegenüber den zu so mannigfachen Klagen Veranlassung gebenden Bahnhofsfragen befinde, indem sie immer nur vollendeten Thatsachen gegenüberstünde; es müsse als im höchsten Grade wünschenswerth erachtet werden, hier einen Weg einzuschlagen, welcher der Volksvertretung die Möglichkeit gewähre, rechtzeitig ihren Einfluss geltend zu machen.

Daran anschliessend wurde der Gedanke angeregt, ob nicht, wie in Preussen, auch für den Eisenbahnbau ein Etat aufgestellt werden könnte, der der Beschlussfassung der Kammer zu unterbreiten wäre.

Der K. Baudirector von Röckl bemerkte dagegen, dass der Ausschuss im Jahre 1874 bei Vorlage des Planes für den Münchener Bahnhof eine Beschlussfassung über ein bestimmtes Project abgelehnt habe mit der Hinweisung, dass technische Fragen nur von der Staatsregierung unter ihrer ausschliesslichen Verantwortung gelöst werden könnten; und der K. Staatsminister Frhr. von Crailsheim fügte hinzu, dass die Aufstellung von Etats für den Eisenbahnbau den grössten Schwierigkeiten begegnen müsste. Uebrigens könnten die Kammern gewiss sein, dass die K. Staatsregierung nach den Erörterungen über die Anlage der Bahnhöfe, wie sie wiederholt stattgefunden hätten, in Zukunft mit der grössten Vorsicht bei der ihr gestellten Aufgabe verfahren werde.

Referent von Schlör glaubt, dass die Aufstellung von Bauetats zwar schwierig, allein bei der jetzt sehr wesentlich reduzirten Aufgabe nicht unmöglich sei, erklärt sich aber ausser Stande, bezügliche Vorschläge jetzt zu machen, und hofft, dass der Bau grosser Bahnhöfe in Bayern nunmehr glücklicher Weise zum Abschlusse gekommen sei.

Schmalspurige Tramways.

Bei der Linzer Tramway haben die beiden Besitzer derselben, L. Ph. Schmidt, Generaldirector der Societa Triestina Tramway und A. Werner, Director der Linzer Tramway, eine Neuerung eingeführt, die bei Anlage von Tramways in kleineren Städten auf häufige Nachahmung rechnen dürfte. Bis jetzt wurde nämlich bei Tramways stets die normale Eisenbahnspurweite von $1_{,435}$ m angewendet. In Linz wurde diese Spurweite auf 0,90 m reducirt. Linz hätte also die erste wirklich schmalspurige Tramway.

Es wird dort, wie wir einem Aufsatze in der „Wochenschrift des Oesterr. Ingenieur- und Architectenvereins" entnehmen, im Allgemeinen einspännig gefahren; es laufen die Pferde aber auch ganz gut, wenn zweispännig gefahren wird. Es lag die Befürchtung nahe, dass durch eine so schmale Spur die Waggons keine genügende Stabilität haben könnten. Die Versuche und eine jetzt siebenmonatliche Erfahrung zeigen aber, dass die schmale Spur sich auch in dieser Beziehung vollkommen bewährt. Die Waggons haben eine Länge von 5,1 m, eine Breite von 1,85 m, eine Höhe von 2,8 m, einen Radstand von nur 1,50 m. Die Vortheile der schmalen Spur sind einleuchtend. Die Legungskosten werden durch die geringere Breite und dadurch, dass sich das Geleise dem gewölbten Strassenprofil leichter anschmiegt, weshalb kleinere Profilsänderungen nöthig werden, wesentlich reducirt. Die Kosten der Erhaltung der Strasse entlang den Geleisen, ein wesentlicher Punkt für solche Tramways, welche diese Kosten zu tragen haben, werden bedeutend kleiner. Auch werden die Hindernisse, welche die Tramwayschienen namentlich in neugepflasterten Strassen dem Fuhrwerke bieten, verringert, indem ein weniger breiter Streifen der Strasse durch die Geleise occupirt wird.

Bei der schmalen Spur können ferner kleinere Curvenradien angewendet werden. Bei Verwendung von Curvenschienen mit breiterer Rille für den inneren und Flachschienen für den äusseren Schienenstrang kann man bei einem Radstand von 1,5 m mit dem Radius der Geleiseachse anstandslos bis auf 14 m herabgehen. Dadurch wird aber oft die Geleiseführung durch enge, winkelige Gassen möglich gemacht, wo eine solche bei dem üblichen Minimalradius von 20—25 m ausgeschlossen ist. F. W.

Amerikanische Correspondenz.

Neue Pacificbahn. Eine neue Linie nach dem stillen Weltmeere ist eröffnet worden durch die Vollendung der Atchison, Topeka und Santa Fé Eisenbahn bis zur Verbindung mit der Southern Pacific zu Deming. Von Kansas City bis Deming beträgt die Entfernung (über Atchinson, Topeka und Santa Fé) 1 154 Miles; von Deming nach S. Francisco (über die Southern Pacific und Central Pacific) 1 208 Miles, also von Kansas City nach S. Francisco 2 362 Miles, gegen 1 916 Miles von Omaha nach S. Francisco. Von Chicago ist die Entfernung ungefähr dieselbe nach Kansas City (oder Atchinson) als nach Omaha; aber von New-York ist die Entfernung nach Kansas City über die kürzeste Linie 1 342 Miles, und nach Omaha 1 402 Miles. Sonach hat die neue Route bei weitem die grösste Länge; da aber auf der nördlichen Route die Züge sehr langsam fahren (durchschnittlich 19 Miles pro Stunde), so wird es nicht schwierig wenn auch etwas kostspielig sein, die gleiche Fahrzeit wie auf der Union Pacific inne zu halten, nämlich schon bei Annahme einer Fahrzeit von nur 23½ Miles pro Stunde. Die neue Linie hat Aussicht, einen ansehnlichen Theil des Durchgangsverkehrs zu erhalten. Wie weit dies der Fall sein wird, hängt hauptsächlich von der Disposition der Central Pacific ab, welche beide Routen betreibt und den Verkehr auf diejenige ablenken kann, welche den grössten Vortheil bietet. Passagiere, namentlich solche, welche erwarten die Reise nur einmal zu machen, werden, um möglichst viel zu sehen, die Hinreise auf der einen und die Rückreise auf der anderen Linie zurücklegen. Viel ist zu Gunsten der neuen Route gesagt wegen der fehlenden Gefahr des Einschneiens im Winter, der man auf der North Pacific ausgesetzt ist; doch zweifeln wir, dass die letztere dieserhalb eine grössere Einbusse an Passagieren erleiden wird, als die südliche Linie durch die Gewissheit der fürchterlichen Hitze in Arizona und in der Californischen Wüste.

Unterirdische Bahn in Brooklyn, N.-Y. Zum Bau einer solchen hat sich eine Gesellschaft gebildet. Die Bahn soll führen vom Ende der East River Brücke durch verschiedene Strassen nach der Mulbom Strasse, Flatbush, wo Verbindung mit der Brooklyn, Flatbush und Concy Island Bahn hergestellt werden soll. Abzweigungen sind in Aussicht genommen nach dem Broadway im Ostdistrict, nach Süd-Brooklyn und dem Osten von New-York. Unter dem gegenwärtigen Gesetz ist aber die Einwilligung der Hälfte der Grundeigenthümer an der Linie vor Ausführung des Baues erforderlich und dürfte hiernach solche noch nicht in baldiger Aussicht stehen.

Betrugsversuch.

Der Handelsmann Heinrich Schnock aus München-Gladbach befand sich auf einem der beiden Züge der Bergisch-Märkischen Bahn, welche am 16. Januar 1877 bei München-Gladbach zusammen stiessen; er wollte bei diesem Zusammenstoss innerlich verletzt worden, auch eines Geldbetrages von 900 ℳ verlustig gegangen sein und erhob dieserhalb Ersatzansprüche bei der Direction der Bergisch-Märkischen Eisenbahn mittelst zweier Eingaben und trat schliesslich gegen dieselbe mit einer Civilklage im Armenrecht auf, welche als unbegründet und frivol abgewiesen wurde. In dem darauf eingeleiteten Strafprocess wurde Schnock auf Grund der Zeugen- und Sachverständigenaussagen für überführt erklärt: „in den Jahren 1877 bis 1880 zu Elberfeld versucht zu haben, in der Absicht sich einen rechtswidrigen Vermögensvortheil zu verschaffen, das Vermögen der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft um Geld dadurch zu beschädigen, dass er durch die Vorspiegelung der falschen Thatsache, er habe durch einen am 16. Januar 1877 zu München-Gladbach erfolgten Zusammenstoss zweier Züge Quetschungen und Contusionen erlitten, einen Irrthum erregte", und unter Anwendung der §§ 263, 43 und 44 des Reichsstrafgesetzbuchs zu einer Gefängnissstrafe von vier Monaten und in die Kosten verurtheilt.

Miscellen.

Amerikanische Expresszuglocomotiven. Der „Engineering" theilt eine Zuschrift mit, in welcher die ausgezeichneten Leistungen der auf der Linie Philadelphia-Neywork fahrenden Expresszugmaschinen nach Mr. Wootten's Construction hervorgehoben werden. Der Zug, welchen der betreffende Einsender auf einer dieser Maschinen fahrend begleitete, geht von Philadelphia um 7 Uhr 30 Minuten Vormittags ab, verlässt Wayne Junction um 7 Uhr 40 Minuten Vormittags und erreicht Bound Brook um 8 Uhr 44 Minuten Vormittags, legt also diese 88 km lange Strecke in 64 Minuten zurück. Dabei wird noch bei Trenton Junction

gehalten und muss über die Delawarebrücke und an verschiedenen Kreuzungen langsamer gefahren werden. Die Schnelligkeit erreichte deshalb auf freier Strecke theilweise ca 120 km in der Stunde. Trotz dieser grossen Geschwindigkeit habe die Maschine einen sehr ruhigen Gang behalten und sei gleichmässig im Dampf geblieben. Die Locomotive ist durch 2 Mann und einen Burschen besetzt; der Führer befindet sich rechts und bedient die Pumpen, Bremsen und den Sandstreuapparat; der Bursche steht links, läutet die Glocke und achtet auf das Oelen der Cylinder; der Heizer steht auf dem Tender und hat lediglich die Feuerung zu besorgen. Bezüglich des Oberbaues der Strecke und der Zusammensetzung des Zugs ist noch gesagt: Die Gleisbettung besteht auf dem grössten Theil der Strecke aus Steinschlag, im Uebrigen aus Kies; die Querschwellen von Weisseichenholz sind so dicht zusammengelegt, als die Rücksicht auf die Möglichkeit des Stopfens es gestattet; die Schienen sind aus Stahl und wiegen ca. 33 kg pro Meter. Der Zug bestand aus 4 Wagen, darunter 1 6rädriger Pulman von 23 500 kg Gewicht, die anderen 3 gewöhnlichen Personenwagen wogen jeder ca. 18 600 kg, so dass also das Gewicht des ganzen Zuges ohne Locomotive und Tender etwa 78 700 kg betrug.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Tarif-Bekanntmachungen.

I. Localtarife.

Vom 1. Mai d. J. ab wird im diesseitigen Directionsbezirk die **lagerzinsfreie Zeit für Stückgüter** bis auf 48 Stunden zu Gunsten derjenigen Güterempfänger verlängert, welche mehr als 7,5 km von der Station entfernt wohnen und ungünstige Communicationen bezw. Postanschlüsse von und nach derselben haben.

Auf den einzelnen Stationen sind im Aushang diejenigen Ortschaften näher bezeichnet, für welche die Ausdehnung der zinsfreien Zeit Anwendung zu finden hat. Berlin, den 28. April 1881. Königliche Eisenbahndirection Berlin. (1156 J)

Vom 1. Mai cr. ab werden die **Lieferfristen** (§ 57 des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands) im Local- und im gegenseitigen Verkehr der unter Preussischer Staatsverwaltung stehenden Bahnen, sowie im gegenseitigen Verkehr zwischen diesen und den Reichsbahnen in Elsass-Lothringen, soweit hierbei Privatbahnstrecken nicht berührt werden, dergestalt eingeschränkt, dass an Transportfrist:

a) für Eilgüter für je angefangene 300 km (statt bisher 225 km) . 1 Tag
b) für Frachtgüter bis zu einer Entfernung von 100 km . . . 1 „
und für je angefangene weitere 200 km . . . . 1 „
(statt bisher für je angefangene 225 km 2 Tage)

gerechnet wird.

Bezüglich der Expeditionsfrist verbleibt es einstweilen bei den im Betriebsreglement gestatteten Fristen. Magdeburg, den 27. April 1881. Königliche Eisenbahndirection. (1140)

K. K. priv. Südbahngesellschaft. Mit 15. Mai d. J. tritt eine Zusammenstellung von Berichtigungen (No. 3334|C[1]) zu unserem Tarifbuche vom 15. November 1871 (I., II. und III. Auflage) in Kraft.

Den P. T. Parteien wird diese in den gesellschaftlichen Stationen aufliegende Zusammenstellung über Verlangen gratis verabfolgt. Wien, am 1. Mai 1881. Die Generaldirection. (1154)

II. Tarife für directe Verkehre mit besonderen Namen.

Deutsch - Russischer Eisenbahnverband. Vom 15. Mai 1881 n. St. ab tritt an Stelle des bisherigen Anhangs II zum Deutsch-Russischen Gütertarif vom 1. Januar 1880 nebst den zum obigen Anhange II gehörigen Nachträgen I bis VI ein neu redigirter Anhang II mit theilweise ermässigten Frachtsätzen für die Ausnahmetarife II und III in Kraft. Ausserdem ist in denselben die Station Memel für die Ausnahmetarife I bis III im Verkehr mit denselben Russischen Stationen wie Königsberg i. Pr und Landwarowo, Station der Grossen Russischen Eisenbahn, im Verkehr mit den im qu. Anhange aufgeführten, westlich Berlin gelegenen Deutschen Stationen, sowie mit Kattowitz, Station der Oberschlesischen Eisenbahn, aufgenommen worden.

Exemplare des neuen Anhanges II sind von den dem Anhange II angehörigen Verbandstationen käuflich zu beziehen. Bromberg, den 24. April 1881. Königliche Eisenbahndirection als geschäftsführende Verwaltung. (1158 J)

Vom 15. Mai 1881 ab tritt der 10. Nachtrag zum **Hanseatisch - Preussischen Verbandtarif** vom 1. Mai 1878 in Kraft.

Derselbe enthält:

a) Directe Frachtsätze für die Stationen Weissenhöhe, Netzthal, Nakel, Altfelde, Ludwigsort, Gerdauen und Memel des Eisenbahndirectionsbezirks Bromberg und die Station Pr. Eylau der Ostpreussischen Südbahn.

b) Directe Frachtsätze des Specialtarifs III für den Verkehr zwischen Rüdersdorf, Station des Eisenbahndirectionsbezirks Bromberg einerseits und den Stationen der Mecklenburgischen Friedrich-Franz Bahn andererseits an Stelle der vom 1. September 1878 ab eingeführten Ausnahmesätze für gebrannten Kalk und rohe Kalksteine. Soweit die neuen Sätze gegen die bisherigen Erhöhungen enthalten, treten dieselben erst mit dem 1. Juli cr. in Kraft.

c) Ermässigte Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen des Eisenbahndirectionsbezirks Bromberg, der Marienburg-Mlawkaer und Ostpreussischen Südbahn.

d) Bestimmungen für die Beförderung von Equipagen und anderen, nicht auf eigenen Rädern laufenden Fahrzeugen.

e) Früher bereits publicirte Tarifveränderungen, sowie Berichtigungen.

Exemplare des qu. Nachtrags sind bei unsern Billetexpeditionen Berlin, Cüstrin, Schneidemühl, Danzig, Elbing, Königsberg, Insterburg, Memel, Thorn, Bromberg, Neustettin und Cöslin, sowie bei den Verbandstationen sämmtlicher übrigen Verbandverwaltungen zum Preise von 0,25 ℳ zu beziehen. Auch ist jede Billetexpedition unseres Bezirks zur Bezugsvermittelung verpflichtet. Bromberg, den 24. April 1881. Königliche Eisenbahndirection, als geschäftsführende Verwaltung des Hanseatisch-Preussischen Verbandes. (1157 J)

Nachbarlicher Vieh - Verkehr zwischen der Märkisch-Posener Eisenbahn und Niederschlesisch-Märkischen und Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn vom 1. Juni 1878. Vom heutigen Tage ab tritt zu den allgemeinen Tarifvorschriften, durch welche bestimmte Normalstückzahlen für halbe Wagenladungen lebender Thiere festgesetzt sind, für den rubricirten Verband folgende weitere Zusatzbestimmung in Kraft:

„Unter Beachtung dieser Normalstückzahlen wird der Frachtberechnung für eine halbe Ladung die Hälfte des Flächenraumes des verwendeten Wagens jedoch nicht mehr als 7 qm zu Grunde gelegt.

Bei Aufgabe einer grösseren Anzahl lebender Thiere als nach den Normalstückzahlen für halbe Ladungen zulässig, ist die Fracht stets für eine volle Wagenladung nach Massgabe des Flächenraumes des verwendeten Wagens zu bezahlen. Guben, den 29. April 1881. Die Direction der Märkisch-Posener Eisenbahngesellschaft Namens der Verbandsverwaltungen. (1147)

Saarbrücken-Hessisch-Pfälzischer Viehverkehr. In obigem Verkehre ist der ab 1. Mai c. giltige Nachtrag I erschienen, durch welchen die Pfälzische Station Mertesheim in den directen Verbandsverkehr Aufnahme findet.

Der Nachtrag ist bei den unterstellten Güterexpeditionen einzusehen resp. auf Verlangen kostenfrei daselbst zu beziehen. Köln, den 1. Mai 1881. Königliche Eisenbahn-Direction (linksrheinische). (1164)

Süddeutscher Eisenbahnverband. (Verkehr mit Oesterreich-Ungarn.) Zum Tarifheft 15 ist mit Gültigkeit vom 1. ds. Mts. der I. Nachtrag in Kraft getreten. — Derselbe enthält Taxfehler-Berichtigungen, Aenderungen bestehender Frachtsätze und neue Instradirungsvorschriften.

Soweit die Sätze des Nachtrages sich höher stellen als diejenigen des Haupttarifs bleiben letztere noch bis zum 15. Mai cr. in Kraft.

Exemplare des Nachtrages können zum Preise von 0,20 ℳ bei unseren dem gedachten Verbande angehörenden Expeditionen bezogen werden. Köln, den 28. April 1881. Königliche Eisenbahn-Direction (linksrheinische). (1150)

Thüringisch-Sächsisch-Oesterreichischer Verkehr. Für Artikel des Specialtarifs III treten im Verkehr zwischen Pössneck und den Stationen der Buschtêhrader Bahn Chodau und Elbogen-Neusattel am 1. Mai cr. folgende directe Tarifsätze in Kraft:

Pössneck-Chodau . . . . 0,83 ℳ } pro
Pössneck-Elbogen-Neusattel 0,30 „ } 100 kg.

Erfurt, den 28. April 1881. Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft. (1131)

West-Nordwestdeutscher Eisenbahn-Verband. Mit Wirkung vom 20. Juni cr. ab sind zu den Heften No. 30 und 33 des West-Nordwestdeutschen Verbands-Gütertarifs Ergänzungsblätter erschienen, welche von den Verbands-Güterexpeditionen bezogen werden können. Dieselben enthalten anderweite Frachtsätze für den Verkehr zwischen Hanau H. L. B. einer- und Stationen der früheren Main-Weser-Bahn andererseits, welche gegenüber den seitherigen Sätzen theils niedriger und theils höher sind. Hannover, den 25. April 1881. Namens sämmtlicher Verbands-Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direction. (1163)

III. Tarife für andere directe Verkehre.

Am 1. Mai a. c. tritt ein neuer Tarif für die directe Beförderung von Gütern im Verkehre zwischen der **Bergisch - Märkischen Eisenbahn** einerseits und der **Grossen Englischen Ostbahn - Gesellschaft** (Great Eastern Railway Company) andererseits via Bleyberg-Antwerpen in Kraft. Elberfeld, den 30. April 1881. Königliche Eisenbahn-Direction. (1142)

Hessische Ludwigsbahn. Am 1. Mai erscheint der **Nachtrag I zu Heft II zum**

Gütertarif für den Kgl. Eisenbahn-Directionsbezirk **Frankfurt** und **Hessische Ludwigsbahn** vom 1. Januar 1881. Derselbe enthält Frachten für Mannheim, Mannheim-Neckarvorstadt und Darmstadt-Rosenhöhe und ist von unserem Tarifbureau für 10 ₰ käuflich zu erhalten. Mainz, den 26. April 1881. In Vollmacht des Verwaltungsrathes: Die Special-Direction. (1133)

IV. Specialtarife für bestimmte Transport-Artikel.

Am 1. Mai tritt zu dem **Ausnahmetarif für Steinkohlen** für den Rheinisch-Westfälisch-Thüringischen Verkehr vom 1. Januar 1880 der Nachtrag II in Kraft.

Derselbe enthält neben der Uebertragung der bereits bestehenden Frachtsätze für die Zechen Hamburg und Freier Vogel und Unverhofft auf die Anschlussstationen Annen und Hoerde der Rheinischen und für die Zeche Westhausen auf die Station Huckarde der Bergisch-Märkischen Bahn neue Frachtsätze für die Kokerei von Hoesch bei Dortmund. Ferner enthält der Nachtrag die Bestimmung über die seit dem 15. Januar 1881 erfolgte Ermässigung der Frachtsätze für Unterwellenborn, sowie verschiedene Berichtigungen von Frachtsätzen des Haupttarifs. Elberfeld, den 27. April 1881. Königliche Eisenbahn-Direction als geschäftsführende Verwaltung für den Rheinisch-Westfälisch-Thüringischen Verkehr. (1137)

Der in dem Nachtrage VIII. des Tarifs für den directen Güterverkehr zwischen Stationen der **Breslau-Schweidnitz-Freiburger und Rechte Oder-Ufer Eisenbahn** enthaltene **Ausnahmefrachtsatz für Kokestransporte** von Fellhammer nach Sosnowice transito wird vom 1. Mai cr. ab von $0_{,694}$ auf $0_{,660}$ ℳ pro 100 kg ermässigt. Breslau, den 30. April 1881. VI. 1944. Direction der Rechte Oder-Ufer Eisenbahngesellschaft als geschäftsführende Verwaltung. (1161)

Oberschlesische Eisenbahn. Mit dem 1. Mai d. J. tritt zu dem **Ausnahmetarif** für den Transport **Oberschlesischer Steinkohlen** nach der Oesterreichischen Nordwestbahn via Mittelwalde vom 1. August 1877 ein Nachtrag III. in Kraft.

Derselbe enthält neue Frachtsätze nach den Stationen Bucic-Wrdy und Zleb der Oesterreichischen Local-Eisenbahngesellschaft, Bestimmungen über Prolongation des Nachtrags II. bis 30. Juni 1882 und Berichtigungen, und ist in unserem Verkehrsbureau, sowie auf den Verbandstationen zu haben. Breslau, den 27. April 1881. Königliche Direction. (1132)

2. General-Versammlungen.

Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn. Gemäss der §§ 44 und 46 des Statuts werden hierdurch die Actionäre unserer Gesellschaft zur diesjährigen ordentlichen Generalversammlung auf

Dienstag, den 24. Mai ds. Js.,
Vormittags 9½ Uhr,

in unser Geschäftslocal hier, Holländischestrasse No. 19, eingeladen.

Tagesordnung.

1. Bilanz und Geschäftsbericht pro 1880 sowie Beschlussfassung über die fernere Ausführung des letzteren.
2. Ersatzwahl dreier Mitglieder des Verwaltungsraths.
3. Remuneration für die Mitglieder des Verwaltungsraths.

Behufs Legitimation zur Theilnahme an der Generalversammlung verweisen wir auf § 41 des Statuts mit dem Bemerken, dass ausser der Gesellschaftsdirection die Direction der Discontogesellschaft in Berlin Depotstelle ist. Dortmund, den 29. April 1881. Die Direction. (1139)

K. K. priv. Kronprinz Rudolfbahn. Der gefertigt Verwaltungsrath beehrt sich, die Actionäre der K. K. priv. Kronprinz Rudolfbahn zu der am 2. Juni 1881, um 12 Uhr Mittags, im Saale der Wiener Handelsacademie (I. Academiestrasse 12) stattfindenden

vierzehnten ordentlichen General-
versammlung

einzuladen.

Gegenstände der Tagesordnung sind:

1. Bericht über die Geschäftsgebahrung im Jahre 1880.
2. Bericht des Aufsichtsrathes über die Prüfung der Jahresrechnung pro 1880.
3. Antrag des Verwaltungsrathes über die Tilgung der schwebenden Schuld durch Kürzung des jedesmaligen Julicoupons von 5 fl. auf 4 fl. während der Dauer von 9 Jahren.
4. Wahl des Aufsichtsrathes und der Ersatzmänner desselben (§§ 16 und 17 der Statuten).
5. Ergänzung des Verwaltungsrathes (§ 32 der Statuten).

Jene Herren Actionäre, welche der Generalversammlung beiwohnen oder ihr Stimmrecht nach Massgabe der §§ 21, 22 und 24 der Statuten ausüben wollen, haben ihre Actien bis längstens 30. Mai 1881 in Wien bei der Hauptcassa der Kronprinz Rudolfbahn (Stadt, Hohenstaufengasse 1, I. Stock) mittelst doppelt auszufertigender Consignationen (wozu Blanquette bei der genannten Hauptcassa unentgeltlich erfolgt werden) zu erlegen und erhalten mit der Empfangsbestätigung Legitimationskarten zur Versammlung.

Im Vertretungsfalle müssen die auf der Rückseite der Legitimationskarte vorgedruckten Vollmachten eigenhändig unterfertigt werden. Wien, am 1. Mai 1881. Der Verwaltungsrath. (Nachdruck wird nicht honorirt.) (1162)

A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn. Einladung zur 35., als ordentlichen 28. General-Versammlung der stimmberechtigten Actionäre der ausschliessend priv. Buschtěhrader Eisenbahn, welche am 31. Mai 1881, Vormittags 10 Uhr, im Administrations-Gebäude der Gesellschaft zu Prag, Bredauergasse No. 7, abgehalten wird.

Gegenstände der Verhandlung sind:

1. Vortrag des Geschäftsberichtes und Vorlage des Rechnungs-Abschlusses pro 1880.
2. Bericht und Antrag des Revisions-Ausschusses über die Prüfung der Jahres-Rechnungen pro 1880.
3. Antrag wegen Verwendung des Reingewinnes.
4. Ermächtigung des Verwaltungsrathes zum eventuellen Abverkaufe der Zweigbahn Chodau-Friedrichschacht; dann zur eventuellen Veräusserung des Materiales und Grundes der aufgelassenen Pferdebahn-Strecke Lana-Pinie.
5. Wahl von zwei Verwaltungsraths-Mitgliedern an Stelle der statutenmässig ausscheidenden zwei Mitglieder des Verwaltungsrathes.
6. Wahl des Revisions-Ausschusses zur Prüfung der Jahresrechnungen pro 1881.

Die P. T. stimmberechtigten Actionäre werden unter Bezugnahme auf Abschnitt III der Gesellschafts-Statuten eingeladen, ihre Actien (mindestens 5 Stück Actien lit. A oder Genussscheine von solchen, oder mindestens 20 Stück Actien lit. B) oder die betreffenden Depotscheine: bei der Hauptcasse der Gesellschaft in Prag,
„ der K. K. priv. allgem. Oesterr. Bodencredit-Anstalt in Wien,
bei der allgemeinen Deutschen Credit-Anstalt in Leipzig,
„ der Disconto-Gesellschaft in Berlin,
„ der Bayerischen Vereinsbank in München,
„ Herren M. A. von Rothschild & Söhnen in Frankfurt a. M.,
„ Herren L. Behrens & Söhnen in Hamburg längstens bis 23. Mai 1881 zu hinterlegen. Prag, am 28. April 1881. Der Verwaltungsrath. (Nachdruck wird nicht honorirt.) (1148)

(Fortsetzung der General-Versammlungen auf Seite 483.)

3. Convertirung.

Pfälzische Eisenbahnen. Die Convertirung der 4½procentigen Prioritätsobligationen der Pfälzischen Eisenbahnen in neue 4procentige betreffend.

Die Generalversammlung der Actionäre der Pfälzischen Eisenbahn-Gesellschaften vom 29. April 1881 hat mit Genehmigung der K. Bayer. Staatsregierung gemäss der höchsten Entschliessung des Kgl. Staatsministeriums des Königlichen Hauses und des Aeussern, dann der Finanzen vom 15. März ds. Js. beschlossen:

I. dass sämmtliche 4½procentige Prioritäts-Obligationen der 3 Pfälzischen Eisenbahn-Gesellschaften in 4procentige umgewandelt und zu diesem Zwecke sämmtliche 4½procentige Prioritäts-Anlehen der 3 Pfälzischen Eisenbahn-Gesellschaften nach ihrem Stande vom 1. October 1881 auf Grund des vertragsmässig bestehenden, bezw. urkundlich festgestellten Vorbehaltes per 1. October 1881 gekündigt werden sollen;

II. dass durch sofortige Emission eines neuen 4procentigen Prioritäts-Anlehens für Jede der 3 Pfälzischen Eisenbahn-Gesellschaften den Inhabern der 4½procentigen Prioritäts-Obligationen innerhalb des Präclusivtermines

vom 10. Mai bis 15. Juni l. Js.

Gelegenheit zum freiwilligen Umtausch dieser Obligationen gegen neue 4procentige Prioritäts-Obligationen in Reichswährung gegeben werden soll.

Im Vollzuge dieses Beschlusses bringen wir hiermit zur öffentlichen Kenntniss, was folgt:

1. die nachbezeichneten 4½procentigen Prioritäts-Anlehen der 3 Pfälzischen Eisenbahn-Gesellschaften werden per 1. October 1881 andurch gekündigt und zwar:

A. für die Ludwigsbahn.

a) das IV. Anlehen zu 4½ pCt. vom 1. April 1858;
b) das VIII. Anlehen zu 4½ pCt. (früher 5procentig und auf 4½ pCt. reducirt) vom 15. August 1869;
c. das IX. Anlehen zu 4½ pCt. vom 1. April 1872;
d) das X. Anlehen zu 4½ pCt. vom 1. October 1872;
e) das XI. Anlehen zu 4½ pCt. vom 12. Juni 1875.

B. für die Maximiliansbahn.

a) das I. Anlehen zu 4½ pCt. vom 1. September 1871;
b) das II. Anlehen zu 4½ pCt. vom 1. April 1874;
c) das III. Anlehen zu 4½ pCt. vom 22. October 1876.

C. für die Nordbahnen.

a) das I. Anlehen zu 4½ pCt. vom 20. Februar 1871;
b) das II. Anlehen zu 4½ pCt. vom 20. November 1876.

2. Diejenigen Obligationsinhaber der hieroben bezeichneten, gekündigten 4½procentigen Prioritäts-Anlehen, welche von der Convertirung in der dafür bestimmten Zeit vom 10. Mai bis 15. Juni d. Js. Gebrauch machen, erhalten zu den neuen 4procen-

tigen Prioritäts-Obligationen eine Convertirungsprämie von 1¼ pCt. des Nominalwerthes derselben und wird ihnen ausserdem für den Coupon per 1. October 1881 der alten Obligationen der 4½procentige Zins für die Zeit vom 1. April his 1. October 1881 sofort bei der Convertirung vergütet.

3. Die Erklärung über die beabsichtigte Convertirung in der vorbezeichneten Frist ist mittelst eines für jedes Anlehen besonders hestimmten Verzeichniss-Formulars zu bewerkstelligen, in welches die zum Umtausch angemeldeten 4½procentigen Prioritäts-Obligationen, nach den verschiedenen Bahnen und Jahrgängen der Anlehen getrennt, nach Litteras und Nummern arithmetisch geordnet einzutragen sind.

Die in 2 Exemplaren auszufertigenden Verzeichnisse, deren Formularien bei den am Schlusse gegenwärtiger Bekanntmachung bezeichneten Convertirungsstellen bezogen werden können, sind mit den zu convertirenden 4½procentigen Prioritäts-Obligationen nebst den dazu gehörigen Talons und sämmtlichen Coupons einschliesslich des Coupons per 1. October 1881 bei Einer der unterzeichneten Convertirungsstellen einzureichen, wo der declarirende Obligations-Inhaber das eine Exemplar der hetr. Verzeichnisse mit einer Empfangsbescheinigung versehen zurückerhält.

Die Fristhestimmung zum Bezuge der neuen 4procentigen Prioritäts-Obligationen wird von jeder Convertirungsstelle öffentlich hekannt gemacht.

Die neuen 4procentigen Prioritäts-Obligationen werden mit Zinslauf vom 1. October 1881, daher mit 1. Zinscoupon per 1. April 1882 ausgegeben.

Ueber die Vergütung hezw. Anrechnung des Zinses der alten 4½procentigen Prioritäts-Obligationen vom 1. April bis 1. October 1881, die baare Rückvergütung fehlender Coupons etc. sind auf der Rückseite der hetr. Verzeichniss-Formularien die nöthigen Bemerkungen zur gefälligen Beachtung mitgetheilt und ist dortselbst auch das Schema für die Abrechnung und die Feststellung der baaren Herein- oder Hinauszahlung mit der näheren Bezeichnung der abzugehenden neuen Prioritäts-Obligationen beigefügt.

4. Alle 4½ procentige Prioritäts-Obligationen der 3 Bahngesellschaften, welche bis zum 15. Juni ds. Js. einschliesslich zur Convertirung nicht eingereicht wurden, gelangen in Gemässheit obiger Kündigung, soweit sie nicht schon amortisirt sein sollten, zur Rückzahlung des Capitales per 1. October 1881.

Die Inhaber dieser 4½procentigen Prioritäts-Obligationen werden daher aufgefordert, ihre Obligationen mit sämmtlichen nicht verfallenen Zinscoupons, beginnend mit dem Zinscoupon per 1. April 1882, nebst Talons mit Eintritt des obenbezeichneten Kündigungstermins bei der Hauptcassa in Ludwigshafen a/Rhein oder den nachhenannten Banken und Bankhäusern einzureichen und den Nominalbetrag der Obligationen in Empfang zu nehmen.

Vom 1. October 1881 ah hört die Verzinsung der 4½procentigen Prioritäts-Obligationen auf, weshalb die etwa fehlenden, nicht fälligen Zinscoupons bei der Auszahlung des Capitales in Abzug gebracht werden.

Als Convertirungsstellen werden bezeichnet:

1. die Directions - Hauptcassa in Ludwigshafen a/Rh.,
2. M. A. v. Rothschild & Söhne in Frankfurt a/M.,
3. Ph. N. Schmidt in Frankfurt a/M.,
4. die Generaldirection der Seehandlungs-Societät in Berlin,
5. die Direction der Disconto-Gesellschaft in Berlin,
6. S. Bleichroeder in Berlin,
7. W. H Ladenburg & Söhne in Mannheim,
8. die Rheinische Creditbank in Mannheim,
9. die K. Bank in Nürnberg und alle ihre Filialen,
10. die Bayerische Vereinsbank in München,
11. L. Dacqué in Neustadt a/Haardt.

Das Convertirungsgeschäft wird in dem Effectenbureau der vorgenannten Firmen innerhalb der üblichen Geschäftsstunden vollzogen werden. Ludwigshafen, 1. Mai 1881. Die Direction der Pfälzischen Eisenbahnen. v. Jaeger. (1146)

4. Dividendenauszahlung.

Pfälzische Eisenbahnen. Die Generalversammlung der Actionäre der vereinigten Pfälzischen Eisenbahnen hat unterm 29. April d. J. beschlossen, dass die staatlich garantirten Präcipualbezüge (ausser den bereits bezogenen Actienzinsen von 4 pCt. hezw. 4½ pCt.) als Dividende für das Jahr 1880 ausbezahlt werden, wie folgt:

1. Für die Pfälzische Ludwigsbahn: Fünf und zwanzig Gulden = zwei und vierzig Mark sechs und achtzig Pfennig pro Actie gegen Einlieferung des Dividenden-Coupons pro 1880.
2. Für die Pfälzische Maximiliansbahn: Fünf Gulden = acht Mark sieben und fünfzig Pfennig pro Actie gegen Einlieferung des Dividenden-Coupons pro 1880.

Diese Dividenden können bei den nachstehenden Bankhäusern

in Frankfurt a/M. hei M. A. v. Rothschild & Söhne und bei Ph Nic. Schmidt,
" Mannheim bei W. H. Ladenburg und Söhne und hei der Rheinischen Creditbank,
" München bei der Bayerischen Vereinsbank,
" Nürnberg hei der K. Hauptbank und ihren Filialen,
" Berlin hei der Direction der Discontogesellschaft und bei S. Bleichröder,
" Neustadt bei L. Dacqué,
" Ludwigshafen bei der Directionshauptcasse

sofort hezogen werden.

Nachdem auf die Nordbahnactien gemäss der Fusionsgrundlagen ausser den hereits hezogenen 4 pCt. Zinsen kein weiterer Präcipualbezug entfällt und eine Superdividende sich nicht ergeben hat, so wird der Dividendenschein der Nordbahnactien pro 1880 für werthlos erklärt. Ludwigshafen, 30. April 1881. Die Direction der Pfälzischen Bahnen. v. Jaeger. (1151)

Bergisch-Märkische Eisenbahn. Die Dividende für die Bergisch - Märkischen Stammactien für das Jahr 1880 ist auf 5⅙ pCt. oder 15 *M.* 50 *₰* pro Actie festgesetzt und wird gegen Einlieferung des betreffenden Dividendenscheins vom 5. Mai d. J. ab ausgezahlt:

in **Berlin** bei der Direction der Disconto-Gesellschaft, bei der Berliner Handels-Gesellschaft, bei dem Herrn S. Bleichroeder, bei der Bank für Handel und Industrie und bei der Deutschen Bank, in **Cöln** bei dem A. Schaaffhausen'schen Bank-Verein, hei den Herren Deichmann & Comp. und hei den Herren Sal. Oppenheim jun. & Comp., in **Bonn** hei dem Herrn Jonas Cahn, in **Aachen** bei der Aachener Disconto-Gesellschaft und bei der Königlichen Eisenbahn-Betriebs-Kasse, in **Crefeld** hei dem Herrn von Beckerath-Heilmann, in **Düsseldorf** bei der Bergisch-Märkischen Bank und bei der Königlichen Eisenbahn-Betriebs-Kasse, in **Frankfurt a. M.** bei den Herren M. A. von Rothschild & Söhne und bei der Filiale der Bank für Handel und Industrie, in **Leipzig** bei dem Herrn H. C. Plaut, in **Breslau** bei dem Schlesischen Bankverein, in **Hamburg** bei den Herren Haller, Söhle & Comp., in **Magdeburg** bei dem Herrn F. A. Neubauer, in **Elberfeld** bei den Herren von der Heydt, Kersten & Söhne, bei der Bergisch-Märkischen Bank und bei unserer Hauptkasse und endlich in **Hagen, Essen, Cassel** und **Altena** bei den Königlichen Eisenbahn-Betriebskassen daselbst. Elberfeld, den 30. April 1881. Königliche Eisenbahndirection. (1143)

5. Submissionen.

Bergisch-Märkische Eisenbahn. Es soll die Anfertigung und Lieferung von 250 Stück eisernen Kohlenwagen im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Offerten ersuchen wir bis spätestens
Sonnabend, den 21. Mai cr.,
Vormittags 11 Uhr,
mit der Aufschrift:
„Submission auf Lieferung von eisernen Kohlenwagen"
frankirt und versiegelt an das diesseitige maschinentechnische Büreau hier einzureichen, woselbst deren Eröffnung in Gegenwart der persönlich erschienenen Submittenten erfolgen wird.

Die massgebenden Lieferungshedingungen und Zeichnungen liegen zur Einsicht auf dem maschinentechnischen Bureau offen und können dieselben auch gegen Erstattung der Druckkosten etc. ad 4 *M.* von dem Kanzleivorsteher Peltz hierselbst bezogen werden. Elberfeld, den 27. April 1881. Königliche Eisenbahndirection. (1134)

Es sollen ca. 20 Ctr. verbrauchte Billete unter den bei unserer Canzlei zu erfahrenden Bedingungen zum Einstampfen verkauft werden.

Gebote sind bis zum 16. Mai ds. Js. bei uns einzureichen. Giessen, den 29. April 1881. Grossherzogliche Direction der Oberhessischen Eisenbahnen. (1145)

Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahngesellschaft. Die Beschaffung von 660 Stück Achsen mit Rädern soll durch Submission vergeben werden und zwar in drei Loosen:

1. 240 Stück Achsen mit Speichen-Rädern,
2. und 3. je 210 Stück mit Flussstahlscheibenrädern.

Loos 1 und 2 ist möglichst von Ende Juni his Ende August, Loos 3 Ende Juli bis Ende September gleichmässig zur Abllieferung zu bringen. Die sonstigen Bedingungen der Submission und der Lieferung sind von unserem Centralbureau, Breslau, Berliner Strasse 76 zu beziehen. Die Offerten sind nach Vorschrift in den Bedingungen bis zu dem für die Submittenten öffentlichen Submissionstermine den 10. Mai 1881, Vormittags 11 Uhr einzureichen. Direction. (1153)

Oels-Gnesener Eisenbahn. Die Lieferung der für die Zeit vom 1. Juli 1881 bis dahin 1882 erforderlichen Locomotivheizkohlen (500 t Würfelkohle und 4 500 t Kleinkohle) soll im Submissionswege vergeben werden. Offerten sind bis zum 17. Mai 1881, Vorm. 10 Uhr, an unsere Centralmaterialien-Verwaltung zu Oels einzusenden. Die Lieferungsbedingungen sind von unserem Centralbüreau zu Breslau, Museumstrasse 7, gegen Erlegung von 50 *₰* zu beziehen, auch erfolgt portofreie Zusendung gegen Einsendung von 70 *₰*. Direction.

6. Neue Fahrpläne.

Fahrplan der Rechte-Oder-Ufer Eisenbahn. Breslau-Dzieditz. Schoppinitz-Sosnowitz. Oppeln-Vossowska und Tichau-Mittel-Lazisk. Vom 15. Mai 1881 ab.

Klm.	1. Cl.	2. Cl.	3. Cl.	4. Cl.	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	Kol. No. Station. Kol. No.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.
	Mark					I-III.	I-IV.	I-IV.	II-IV.	I-III.	II-IV.	Classe / Classe	II-IV.	I-III.	II-IV.	I-IV.	I-IV.	I-III.	II-IV.	
von Breslau Oderthorbhf. ab						—	—	—	—	Nm.	—			Ank.		Nm.		Ank.		
7,0	0,70	0,60	0,40	0,20	—	Vm.	—	—	—	— | 5^{12}	—	Abf. Schmiedefeld . . . Ank.	—	Vm.	—	2^{49}	—	Abds.	—	—
4,0	0,40	0,30	0,20	0,10	—	6^{18}	—	—	—	3^{55} | 5^{20}	—	„ Mochbern . . . „	—	10^{13}	—	2^{41}	—	10^{27}	—	—
					—	6^{28}	Vm.	Vm.	Nm.	4^{7} | 5^{32}	Nm.	Ank. Breslau, Oderthorbahnhof . . Abf.	—	10^{4}	—	2^{27}	—	10^{18}	—	—
													Vm.	Vm.	Nm		Nm.			
von Breslau Stadtbhf. ab					—	6^{24}	8^{15}	10^{20}	1^{55}	5^{50}	8^{55}	Abf. Breslau, Stadtbahnhof . . . Ank.	7^{50}	10^{10}	12^{20}	2^{33}	7^{15}	10^{24}	—	—
4,9	0,40	0,30	0,20	0,10	—	6^{37}	8^{29}	10^{35}	2^{11}	6^{5}	9^{15}	„ Breslau, Oderthorbahnhof . . „	7^{37}	10^{0}	12^{7}	2^{22}	7^{34}	10^{14}	—	—
11,7	0,90	0,70	0,50	0,30	—	—	8^{41}	10^{48}	2^{31}	6^{16}	9^{36}	„ Hundsfeld . . . „	7^{11}	†	11^{42}	2^{8}	7^{19}	10^{1}	—	—
17,8	1,50	1,20	0,80	0,50	—	6^{55}	8^{53}	10^{59}	2^{49}	6^{27}	9^{54}	„ Sibyllenort . . . „	6^{52}	9^{39}	11^{26}	1^{59}	7^{10}	9^{52}	—	—
23,8	1,80	1,40	0,90	0,60	—	—	9^{4}	11^{9}	3^{6}	6^{37}	10^{11}	„ Bohrau . . . „	6^{36}	—	11^{8}	1^{49}	7^{0}	9^{42}	—	—
31,8	2,70	2,10	1,40	0,90	—	7^{20}	9^{16}	11^{27}	3^{27}	6^{56}	10^{32}	„ Oels . . . „	6^{15}	9^{19}	10^{45}	1^{37}	6^{48}	9^{31}	—	—
40,9	3,30	2,50	1,70	1,10	—	—	Ank.	11^{42}	Ank.	7^{11}	Ank.	„ Gr.-Zöllnig . . . „	Vm.	9^{1}	Vm.	1^{19}	Nm.	†	—	—
45,6	3,60	2,70	1,80	1,20	—	7^{39}	Vm.	11^{51}	Nm.	7^{20}	Abds.	„ Bernstadt . . . „	—	8^{53}	—	1^{10}	—	9^{4}	—	—
59,0	4,80	3,60	2,40	1,60	—	7^{58}	—	12^{12}		7^{40}	—	„ Namslau . . . „	—	8^{35}	—	12^{51}	—	8^{47}	—	—
71,2	5,70	4,30	2,90	1,90	—	8^{15}	—	12^{31}	II-IV.	7^{58}	—	„ Noldau . . . „	—	8^{16}	—	12^{32}	—	8^{29}	Nchts.	—
83,3	6,50	4,90	3,30	2,10	—	8^{30}	—	12^{48}	Nm.	8^{16}	—	„ Konstadt . . . „	—	8^{1}	—	12^{17}	—	8^{14}	Ank.	—
95,3	7,10	5,30	3,60	2,30	—	8^{47}	—	1^{7}	4^{35}	8^{37}	—	„ Kreuzburg . . . „	—	7^{45}	—	12^{1}	—	7^{57}	11^{39}	—
102,7	7,50	5,70	3,80	2,40	—	—	—	1^{19}	4^{58}	†	—	„ Klein-Lassowitz . . . „	—	—	—	11^{47}	—	†	11^{21}	—
108,9	7,80	5,90	3,90	2,50	—	9^{4}	—	1^{30}	5^{18}	9^{1}	—	„ Sausenberg . . . „	—	7^{24}	—	11^{37}	—	7^{31}	11^{3}	—
119,3	8,40	6,30	4,20	2,60	—	—	—	1^{45}	5^{47}	†	—	„ Zembowitz . . . „	—	†	—	11^{22}	—	†	10^{51}	—
126,3	8,40	6,30	4,20	2,70	—	9^{26}	—	1^{57}	6^{9}	9^{30}	—	„ Mischline . . . „	—	6^{59}	—	11^{12}	—	7^{7}	10^{10}	—
132,6	8,70	6,60	4,40	2,80	—	9^{34}	—	2^{6}	6^{24}	9^{40}	—	Ank. Vossowska . . . Abf.	—	6^{48}	—	11^{2}	—	6^{58}	9^{50}	—
																Vm.				
						II-IV.	II-IV. Nm.	II-IV.	Nm.	II-IV.		Classe / Classe	II-IV.	I-III.	II-IV.	I-IV.	I-IV.	I-III.	II-IV.	
von Oppeln ab					—	8^{35}	5^{48}	1^{5}	Nur Montag u. Freitag.	8^{16}	—	Abf. Oppeln . . . Ank.	—	8^{4}	10^{59}	3^{38}	Nur Montag u. Freitag.	8^{12}	—	—
10,7	0,90	0,70	0,50	0,30	—	8^{54}	6^{7}	1^{25}		9^{5}	—	„ Chronstau . . . „	—	7^{43}	10^{42}	3^{19}		7^{55}	—	—
20,9	1,80	1,40	0,90	0,60	—	9^{13}	6^{29}	1^{46}		9^{24}	—	„ Malapane . . . „	—	7^{17}	10^{23}	2^{59}		7^{36}	—	—
23,6	2,10	1,60	1,10	0,70	—	—	6^{36}	1^{53}		9^{31}	—	„ Krascheow . . . „	—	7^{5}	10^{10}	2^{49}		7^{25}	—	—
31,6	2,70	2,10	1,40	0,90	—	9^{31}	6^{50}	2^{7}		9^{45}	—	Ank. Vossowska . . . Abf.	—	6^{50}	9^{55}	2^{35}		7^{12}	—	—
																Nm.				
					II-IV.	I-III.	II-IV.	I-IV.	II-IV.	I-III.	II-IV. Vm.	Classe / Classe		II-IV.	II-IV.	II-IV.	II-IV.	II-IV.		II-IV.
von Breslau Stadtbhf. ab					—	9^{37}	—	2^{12}	—	9^{49}	4^{26}	Abf. Vossowska . . . Ank.	—	6^{41}	—	10^{56}	—	6^{50}	9^{16}	—
142,6	9,00	6,80	4,50	2,90	—	9^{49}	—	2^{26}	—	10^{3}	4^{58}	„ Zawadzki . . . „	—	6^{28}	—	10^{42}	—	6^{37}	8^{48}	—
147,2	9,20	6,90	4,60	3,00	—	—	—	2^{34}	—	—	5^{12}	„ Sandowitz . . . „	—	—	—	10^{34}	—	—	8^{26}	—
150,8	9,30	7,00	4,70	3,00	—	†	—	2^{42}	—	10^{16}	5^{26}	„ Keltsch . . . „	—	6^{16}	—	10^{28}	—	6^{24}	8^{15}	—
162,4	9,50	7,10	4,80	3,20	—	10^{14}	—	2^{58}	—	10^{31}	6^{5}	„ Tworog . . . „	—	6^{1}	Vm.	10^{13}	Nm.	6^{9}	7^{41}	Nchts.
170,9	9,80	7,30	4,90	3,30	—	10^{26}	Vm.	3^{11}	Nm.	10^{44}	6^{33}	„ Friedrichshütte . . . „	—	5^{50}	Ank.	10^{2}	Ank.	5^{57}	7^{12}	Ank.
177,2	10,00	7,50	5,00	3,30	—	10^{38}	10^{55}	3^{25}	5^{42}	10^{57}	7^{9}	„ Tarnowitz . . . „	—	5^{40}	8^{49}	9^{51}	3^{17}	5^{47}	6^{52}	12^{7}
180,9	10,10	7,60	5,10	3,40	—	—	11^{12}	3^{34}	6^{0}	†	7^{26}	„ Naklo . . . „	—	—	8^{40}	9^{41}	3^{6}	†	Nm.	11^{56}
183,9	10,30	7,70	5,10	3,40	—	—	11^{22}	3^{41}	6^{9}	11^{10}	7^{34}	„ Radzionkau . . . „	—	5^{25}	8^{28}	9^{34}	2^{56}	†	—	11^{45}
188,3	10,40	7,80	5,20	3,50	Vm.	—	11^{37}	3^{49}	6^{24}	†	7^{49}	„ Scharley . . . „	—	†	8^{14}	9^{26}	2^{42}	†	—	11^{32}
191,6	10,60	7,90	5,30	3,50	5^{7}	11^{2}	11^{45}	3^{59}	6^{47}	11^{25}	8^{9}	„ Beuthen O/S. . . . „	—	5^{11}	8^{2}	9^{19}	2^{29}	5^{16}	—	11^{22}
196,5	10,80	8,10	5,40	3,60	5^{32}	11^{11}	Ank.	4^{9}	7^{9}	11^{35}	8^{32}	„ Chorzow . . . „	—	4^{59}	7^{32}	9^{6}	2^{2}	5^{3}	—	10^{57}
202,7	11,00	8,30	5,50	3,70	5^{55}	11^{23}	Vm.	4^{20}	7^{32}	11^{45}	8^{57}	„ Laurahütte . . . „	—	4^{50}	6^{59}	8^{56}	1^{37}	4^{54}	—	10^{36}
206,7	11,30	8,40	5,60	3,80	6^{7}	11^{30}	—	—	7^{43}	11^{52}	9^{9}	„ Georggrube . . . „	—	—	6^{34}	—	1^{19}	†	—	10^{22}
208,8	11,30	8,40	5,60	3,80	6^{13}	11^{34}	—	4^{29}	7^{49}	11^{56}	9^{15}	Ank. Schoppinitz-Rosdzin . . . Abf.	—	4^{40}	6^{26}	8^{46}	1^{11}	4^{42}	—	10^{15}
					I-IV.	I-IV.			I-IV.	Abds.	Vm.	Classe / Classe		I-III.	II-IV.	I-IV.	II-IV.	I-III.	II-IV.	II-IV.
														Vm	Vm.					
von Schoppinitz ab					6^{50}	12^{8}	—	—	8^{3}	—	—	Abf. Schoppinitz-Rosdzin . . . Ank.	—	—	—	8^{13}	—	4^{3}	—	10^{3}
3,1	0,50	0,40	0,25	0,20	6^{58}	12^{16}	—	—	8^{11}	—	—	Ank. Sosnowitz (in Polen) . . . Abf.	—	—	—	8^{3}	—	3^{53}	—	9^{53}
					II-IV.	I-III.		I-IV.	II-IV.			Classe / Classe				I-IV.		I-IV.		I-IV.
von Breslau Stadtbhf. ab					6^{34}	11^{47}	—	4^{39}	8^{55}	—	—	Abf. Schoppinitz-Rosdzin . . . Ank.	—	—	—	8^{34}	12^{41}	4^{30}	—	9^{52}
220,4	11,70	8,80	5,90	3,90	7^{3}	12^{12}	—	4^{58}	9^{35}	—	—	„ Emanuelsegen . . . „	—	—	—	8^{17}	12^{13}	4^{8}	—	9^{27}
230,3	12,10	9,10	6,00	4,00	7^{20}	12^{28}	—	5^{11}	9^{56}	—	—	Ank. Tichau . . . Abf.	—	—	—	8^{0}	11^{34}	3^{43}	—	8^{57}

Fortsetzung des Fahrplans der Rechte-Oder-Ufer Eisenbahn.

km					II-IV.	II-IV.						Classe / Classe				I-IV.	II-IV.	I-III.		II-IV.
7,2	von Tichau ab				8^{35}	3^{40}	—	—	—	—	—	Abf. Tichau . . . . Ank. ↑	—	—	—	—	11^{12}	—	—	8^{14}
					9^{3}	4^{0}	—	—	—	—	—	↓ Ank. Mittel-Lazisk . . . . Abf	—	—	—	—	10^{48}	—	—	7^{49}
					II-IV.	I-III.	II-IV.	I-IV.	II-IV.			Classe / Classe					II-IV.			II-IV.
	von Breslau Stadtbhf. ab																			
238,8	12,40	9,30	6,20	4,10	7^{25}	12^{33}	—	5^{12}	10^{1}	—	—	Abf. Tichau . . . . Ank. ↑	—	—	—	7^{59}	11^{26}	3^{37}	—	8^{52}
249,3	12,80	9,60	6,40	4,30	7^{46}	12^{51}	Vm.	5^{24}	10^{27}	—	—	„ Kobier . . . . „	—	—	—	7^{47}	11^{4}	3^{21}	—	8^{33}
					8^{8}	1^{12}	5^{53}	5^{41}	10^{50}	—	—	„ Pless . . . . „	—	—	—	7^{32}	10^{35}	3^{1}	—	8^{7}
254,1	13,20	9,90	6,60	4,40	8^{21}	1^{24}	6^{6}	5^{49}	Ank.	—	—	„ Bad Goczalkowitz . . . . . „	—	—	—	7^{22}	10^{13}	2^{44}	—	7^{49}
257,3	13,20	9,90	6,60	4,40	8^{28}	1^{31}	6^{14}	5^{56}	Abds.	—	—	↓ Ank. Dzieditz (in Oesterreich) . . Abf.	—	—	—	7^{14}	10^{4}	2^{35}	—	7^{40}
					Vm.	Nm.	Vm.	Nm.								Vm.	Vm.	Nm.	—	Nm
												Classe				I-IV.	II-IV.	I-III.		II-IV.

Die Zeiten sind in der Richtung der Pfeile zu lesen. Die Züge in Kol. 2, 6, 9, und 13 zwischen Breslau und Schoppinitz sind Schnellzüge, die Züge in Kol. 4 und 11 zwischen Breslau und Dzieditz, sowie in Kol. 3 und 12 zwischen Breslau und Oels sind Personenzüge, die übrigen gemischte Züge. † Der Zug in Kol. 2 hält in Keltsch, der Zug in Kol. 6 in Kl. Lassowitz, Zembowitz, Naklo und Scharley, der Zug in Kol. 9 in Scharley, Zembowitz und Hundsfeld und der Zug in Kol. 13 in Georggrube, Scharley, Radzionkau, Naklo, Zembowitz, Kl. Lassowitz und Gr. Zöllnig, jedoch nur dann, wenn Personen aufzunehmen oder abzusetzen sind. In Georggrube und Kraschеow fahren auch die Züge mit fahrplanmässigem Aufenthalt nur durch, wenn Personen nicht aufzunehmen oder abzusetzen sind. Die Züge zwischen Tichau und Mittel-Lazisk werden an den Sonntagen nicht gefahren. Tagesbillets laut aushängender Plakate. (1152)

Fortsetzung der General-Versammlungen.

K. K. priv. Galizische Karl-Ludwigbahn. Die P. T. Actionäre der K. K. priv. Galiz. Karl-Ludwigbahn werden hiemit zu einer ausserordentlichen (26.) General-Versammlung eingeladen, welche Dienstag, den 31. Mai 1881, um 10 Uhr Vormittags im Saale des Niederösterreichischen Gewerbevereines in Wien, I., Eschenbachgasse Nr. 11, stattfinden wird.

Gegenstand der Tagesordnung:

Convertirung der bestehenden Obligationsschuld und Vollmachtertheilung für die hiezu erforderliche Anleihe (§ 23 der Statuten).

Jene Herren Actionäre, welche sich im Besitze von mindestens 40 Actien befinden und das Stimmrecht ausüben wollen, haben in Gemässheit der §§ 22 und 26 der Statuten die besagte Anzahl Actien längstens bis einschliesslich 17. Mai d. J. zu hinterlegen und erhalten dagegen nebst dem Erlagsscheine eine für die General-Versammlung giltige Legitimationskarte.

Die Hinterlegung der Actien kann geschehen:

in Wien bei der Gesellschaftscasse,
„ Wien bei der K. K. priv. Oesterr. Creditanstalt für Handel und Gewerbe,
„ Wien bei Herrn S. M. Rothschild,
„ Lemberg bei der Filiale der K. K. priv. Oesterr. Creditanstalt für Handel und Gewerbe,
„ Lemberg bei der K. K. priv. Galiz. Actien-Hypothekenbank,
„ Krakau bei der Galiz. Bank für Handel und Industrie,
„ Frankfurt a. M. bei den Herren M. A. v. Rothschild und Söhne,
„ Berlin bei der Bank für Handel und Industrie,
„ Breslau bei dem Schlesischen Bankverein, und zwar:

bei der Gesellschaftscasse in Wien mittelst zweifach, bei allen übrigen Erlagsstellen mittelst dreifach ausgefertigter, die Actien in arithmetischer Ordnung enthaltender Consignationen, welche bei den genannten Cassen und Agenturen unentgeltlich verabfolgt werden.

Wünscht ein Actionär sein Stimmrecht durch einen anderen stimmberechtigten Actionär auszuüben, so hat er die betreffende, auf den Namen des gewählten Vertreters lautende Vollmacht auf der Rückseite der Legitimationskarte auszustellen und eigenhändig zu unterschreiben.

Diejenigen P. T. Herren Actionäre, welche hienach in den Besitz von durch Vollmacht übertragenen Stimmen gelangen, haben die an sie übertragenen Legitimationskarten (Vollmachtsurkunden) spätestens einen Tag vor der Generalversammlung der General-Direction einzuhändigen.

Je 40 Actien geben das Recht auf Eine Stimme, kein Actionär kann jedoch mehr als 25 Stimmen in eigenen und Vollmachtsnamen vertreten. Wien, am 29. April 1881. Der Verwaltungsrath. (1155)

K. K. priv. Böhmische Westbahn. Bei der heutigen XX. (ordentlichen) General-Versammlung wurden:

1. Der Geschäftsbericht und die Rechnungsabschlüsse pro 1880 genehmigt.

2. Beschlossen, von dem Betriebsüberschusse des Jahres 1880 per fl. 400 622. 26 kr.

a) 240 000 fl. als Superdividende zu vertheilen, und sohin den Juli-Coupon der 60 000 im Umlaufe befindlichen Actien mit 9 fl. Oest. W. ohne Abzug einzulösen,
b) 40 000 fl. dem gesellschaftlichen Pensionsfonds als Dotation in Gemässheit des § 4 der Pensionsstatuten zuzuwenden,
c) 36 368 fl. 95 kr. der der freien Verwendung der Actionäre vorbehaltenen Special-Reserve,
d) 50 000 fl. dem Specialfonds zuzuführen, endlich
e) den Rest per 34 253 fl. 31 kr. auf die Rechnung des Jahres 1881 vorzutragen;

3. Die beantragten Aenderungen der gesellschaftlichen Pensions-Statuten genehmigt.

4. Die vorjährigen Revisoren Herrn Carl Auspitz, Dr. Adolf Ehrenfeld und Julius Kunewalder, sowie die Ersatzmänner Ferdinand Kitt, Dr. Johann Natterer und Johann Gibisch per acclamationem, endlich:

5. In den Verwaltungsrath die ausscheidenden Herren: August von Stümmer, Carl Weiss, Ritter von Weissenhall und Leopold von Lieben, wiedergewählt. Wien, am 30. April 1881. Der Verwaltungsrath. (1149)

K. K. priv. Oesterreichische Staats-Eisenbahngesellschaft. Zweite Einladung zur ausserordentlichen General-Versammlung und Einladung zur 26. ordentlichen General-Versammlung der stimmberechtigten Actionäre der K. K. priv. Oesterreichischen Staats-Eisenbahngesellschaft am 30. Mai 1881. Nachdem für die am 7. Mai 1881 in Wien einberufene ausserordentliche General-Versammlung die zur Beschlussfassung über den kundgemachten Verhandlungsgegenstand nach § 34 der Statuten erforderliche Anzahl von Actien bis inclusive 23. April d. J. weder am Sitze der Gesellschaft in Wien, noch bei der diesfalls bestimmten Cassa des Crédit Lyonnais in Paris hinterlegt wurde, so werden die P. T. Herren Actionäre, auf Grund des § 35 der Statuten zu der ausserordentlichen General-Versammlung hiermit neuerlich eingeladen, welche Montag, den 30. Mai 1881 um 9½ Uhr Vormittags im Locale der Gesellschaft in Wien, I. Schwarzenbergplatz 3 stattfinden wird.

Gegenstand der Verhandlung ist der in der ersten Einberufung kundgemachte und zwar:

„Aenderung der §§ 3, 15, 37 der Statuten in Betreff der Firma in Ungarischer Sprache und der gesellschaftlichen Kundmachungen in Ungarn, dann des § 12 hinsichtlich der Hinterlegung und Aufbewahrung der Titel der Gesellschaft in Wien und Paris.“

Zugleich werden die P. T. Herren Actionäre zu der am selben Tage und Orte laut § 36 der Statuten abzuhaltenden 26. ordentlichen General-Versammlung eingeladen, welche unmittelbar nach Beendigung der ausserordentlichen General-Versammlung abgehalten werden wird.

Gegenstände der Verhandlung sind:

1. Genehmigung der Jahresrechnungen und des Rechnungs-Abschlusses für das Jahr 1880 und Bestimmung über die Verwendung des Reinerträgnisses.

2. Feststellung der dem Verwaltungsrathe laut § 19 der Statuten zu bewilligenden Antheilsquote an dem Ueberschusse des jährlichen Reinerträgnisses für eine Periode von fünf Jahren.

3. Erneuerung des Verwaltungsrathes.

In Ansehung des Stimmrechtes und der Ausübung desselben bei den vorerwähnten General-Versammlungen, wird auf die Bestimmungen der §§ 32, 35, 38 und 41 der gesellschaftlichen Statuten hingewiesen.

Der Besitz von wenigstens 20 Stück Actien giebt das Anrecht auf eine Stimme, mit der Beschränkung jedoch, dass ein Actionär in keinem Falle mehr als zwanzig eigenberechtigte Stimmen in sich vereinigen darf.

Das Stimmrecht kann auch durch einen Bevollmächtigten ausgeübt werden, letz-

terer muss jedoch ebenfalls stimmfähiger Actionär sein und kann ausser seinen 20 eigenen, nicht mehr als höchstens 40 fremde Stimmen noch übernehmen.

Im Vertretungsfalle müssen die auf der Rückseite der Legitimationskarten vorgedruckten Vollmachten von dem Vollmachtgeber eigenhändig ausgefüllt und unterfertigt werden.

Die Herren Actionäre, welche an beiden General - Versammlungen theilzunehmen wünschen, werden daher eingeladen, spätestens bis inclusive 16. Mai 1881 ihre Actien, oder falls sie die Actien bei der gesellschaftlichen Depositencassa erlegt haben, ihre Depositenscheine entweder bei der Liquidatur in Wien, bei der Ungarischen allgemeinen Creditbank in Budapest oder bei der Cassa des Crédit Lyonnais in Paris gegen Empfangsbestätigung zu hinterlegen und dafür gleichzeitig die auf ihre Namen lautenden Legitimationskarten zur General-Versammlung in Empfang zu nehmen.

Die in Folge der ersten Einladung zur ausserordentlichen General-Versammlung hinterlegten Actien und Depositenscheine werden, wenn bis zum 16. Mai 1881 deren Rückstellung nicht begehrt wird, als Depôt für die am 30. Mai 1881 stattfindende ausserordentliche und 26. ordentliche General-Versammlung angesehen werden.

In diesem Falle sind jedoch die bereits ausgegebenen Eintrittskarten nebst Empfangsscheinen zur Umschreibung bis einschliesslich 16. Mai 1881 zu präsentiren.

Die Herren Actionäre werden ersucht, ihre Vollmachten mindestens drei Tage vor dem Zusammentritte der General-Versammlung bei der Liquidatur der Gesellschaft in Wien vorzuweisen.

Die Zurückstellung der Actien und Depositenscheine wird nach abgehaltener General-Versammlung erfolgen. Die General-Direction. (1141 H & V)

PRIVAT-ANZEIGEN.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin SW. (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 35. 1881.

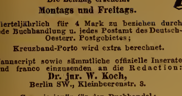
Die Zeitung erscheint
Montags und Freitags.

Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;

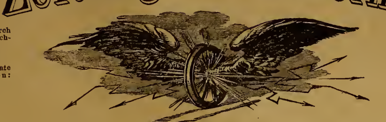
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.

Mannscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin SW., Kleinbeerenstr. 8.

Commissionär für den Buchhandel:
Adolph Refelshöfer,
Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.



Zeitung des Vereins



Beilagen zur Zeitung
und
Privat-Inserate
wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei
von H. S. Hermann,
Berlin SW., Beuth-Strasse 8,
einsenden.

Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3000 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Einundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 9. Mai 1881.

Bemerkungen zum Betriebsreglement.

Wie leicht Druckfehler fortgepflanzt werden, davon enthält auch das der No. 27 dieser Zeitung beigefügte Betriebsreglement des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen mehrfache Beweise. So sind in dasselbe aus dem Reglement für die Eisenbahnen Deutschlands folgende Incorrectheiten übergegangen:

In Anlage A steht fortlaufend auf Einer Zeile:

„unverpackt mit folgenden Mängeln in der Verpackung, nämlich"

es muss aber in 2 Zeilen getrennt stehen:

unverpackt
mit folgenden Mängeln in der Verpackung, nämlich

denn bei Ausfüllung des Formulars ist entweder das Wort „unverpackt" oder der Passus „mit folgenden Mängeln in der Verpackung, nämlich" zu streichen.

Ferner steht in Anlage D. Abschnitt II, dass bei Petarden für Knallhaltesignale die äussere Kiste keinen grösseren Raum als 0,06 cbm haben darf (hier ist offenbar das Decimalzeichen versetzt, wenn die Grösse der äusseren Kiste gemeint ist).

Daselbst in Abschnitt XXX ist von quadratischen Latten von 2 cm „Seite" die Rede, was wohl „Stärke" heissen soll.

Nicht zu den Druckfehlern gehörig, aber zu Zweifeln Anlass gebend, sind die Bestimmungen der Anlage D. Abschnitt XVI 4 und XXII. Während früher die Bahn nur berechtigt war, für Ballons mit Säure über 75 kg schwer Fracht für 2 000 kg zu verlangen, folgern viele Expeditionen aus der neuen Fassung der angezogenen Abschnitte, dass sie bei Säuresendungen für über 75 kg schwere Colli aller Art die Fracht für 2 000 kg berechnen dürfen und es kommen in Folge dessen vielfache Annahmeverweigerungen vor, wenn für eine einzelne, wenig über 75 kg schwere Kiste die Fracht für 2 000 kg verlangt wird. Dass eine derartige Frachtvertheuerung beabsichtigt gewesen ist, dürfte kaum anzunehmen sein.

Ferner sei bei dieser Gelegenheit auch einiger Mängel des jetzigen Frachtbriefformulars gedacht, die sich in der Praxis gezeigt haben. Allgemein üblich geworden ist es, die Frachtbriefe in der Mitte so zu brechen, dass die unbedruckte Rückseite nach innen und die bedruckte Seite nach aussen kommt, wobei als ein Uebelstand hervortritt, dass, ohne das Blatt zu wenden, nicht immer die volle Adresse (Firma des Empfängers, Stationsbezeichnung und Routenvorschrift) oder die volle Unterschrift lesbar ist. Dies erschwert die Arbeit beim Kartiren und Avisiren und hat bei der Hast, mit welcher die Abfertigung bisweilen erfolgen muss, schon öfter zur Verschleppung nach einer falschen Station, bezw. zur Auslieferung an unrichtige Adresse Anlass gegeben. Eine zweckmässigere Vertheilung des Raumes würde es sein, wenn die Einträge für

der Wagen No. und Eigenth. und
der Frachtbrief No. und Pos.

ihren Platz unter dem Stempel der Empfangsstation hätten, der Stempel der Abgangsstation senkrecht in die nämliche Linie und der Wiegestempel unterhalb der Gewichtscolumne zu stehen käme, wodurch die linke Seite für Adresse und für Unterschrift des Absenders vollständig frei und die ganze Gruppirung übersichtlicher würde.

Endlich ist, obwohl nirgends ausdrücklich gesagt, aus dem Frachtbriefformular doch erkennbar, dass die mit starken schwarzen Linien eingefassten Stellen seitens der Bahn auszufüllen sind. Hierzu gehört auch die Angabe der No. und des Eigenthümers der Wagen. Das ist aber nicht gut bei Wagen, welche von den Versendern selbst geladen werden, in welchem Falle bei gleichzeitiger Verladung mehrerer Wagen leicht irrige Angaben gemacht und Verwechselungen veranlasst werden können, für welche man dann die Bahn haftbar macht, was ausgeschlossen wäre, wenn Versender bei eigener Verladung den fr. Eintrag selbst bewirken müssten. Anlässlich einer solchen Verwechselung ist einer Bahnverwaltung ein Schaden von über 3 000 ℳ erwachsen. — Bei gestattetem Aufbrauch des Vorraths vom jetzigen Formulare könnte ein verbessertes Formular nach und nach ohne alle Unkosten eingeführt werden. F. W.

Pfälzische Eisenbahnen.

Geschäftsbericht pro 1880.

≈ Das abgelaufene Betriebsjahr, das 36. seit Gründung der alten Bexbach-Ludwigshafener Stammbahn, hat ein wesentlich günstigeres Finanzergebniss geliefert, als das Vorjahr. Die in der zweiten Hälfte des Jahres 1879 und insbesondere gegen Ende desselben hervorgetretene Besserung der geschäftlichen Lage, welche sich zunächst in einem lebhaften Aufschwunge des Güter- und Kohlenverkehrs kundgegeben hatte, ist während des ganzen Verlaufes des Berichtsjahres andauernd geblieben und hat sich nach und nach auch auf den Personenverkehr übertragen. Erst gegen Ende des Jahres, sowie im Anfange des laufenden Jahres ist wiederum eine Abschwächung in allen Verkehrszweigen in ziemlich erheblicher Weise hervorgetreten. Demgegenüber glaubt die Direction die beruhigende Versicherung geben zu dürfen, dass diese Abminderung des Verkehrs in den Monaten Januar und Februar des laufenden Jahres mehr in der ungewöhnlichen Steigerung des Verkehrs in den ersten Monaten 1880 — hervorgerufen durch den Amerikanischen Impuls für die Eisenindustrie — seinen Grund hat und mehr einem Ausruhen zur Sammlung neuer Kraft zu weiterem Aufschwunge, als einem Rückfall in die alte Krise zuzuschreiben ist. „Allerdings werden auch die Wirkungen der Verstaatlichung der Norddeutschen Bahnen und der hierdurch veranlassten neuen Instradirungen des Verkehrs an den Pfälzischen Bahnen nicht ganz spurlos vorübergehen; allein wir sind in der angenehmen Lage, hier aussprechen zu dürfen, dass die oben erwähnten Mindereinnahmen pro Januar und Februar dieses Jahres nicht daher rühren, und dass es schon jetzt gelungen ist, eine gegenüber den ursprünglich gestellten

Forderungen nicht unvortheilhafte Berücksichtigung unserer Interessen zu erzielen. Auch wollen wir dabei der Erwartung Ausdruck geben, dass die weiteren Schritte, zu deren Unterstützung wir die Intervention der Königlichen Staatsregierung angerufen haben, dazu führen werden, die Verluste, welche die veränderten Besitz- und Instradirungsverhältnisse den Pfälzischen Bahnen bringen müssen, auf möglichst geringe Dimensionen zu beschränken".

Unter dem Einflusse dieser Verhältnisse hat der Betrieb pro 1880 eine Gesammteinnahme von 13 886 382 ℳ erzielt, und ist dieselbe gegen die Totaleinnahme des Budgets pro 1880 nur um 144 767 ℳ oder um 1,03 pCt. zurückgeblieben, während sie die Einnahmen des Vorjahres, welche 12 771 546 ℳ betrugen, um die erhebliche Summe von 1 114 926 ℳ oder um 8,73 pCt. überflügelt hat.

An diesem Gesammtergebnisse participirt zunächst der Personenverkehr mit 2 990 542 ℳ, welche Summe aus der Beförderung von 4 342 365 Personen erzielt wurde. Gegenüber dem Vorjahre, in welchem 4 207 963 Personen zur Beförderung gelangten und 2 967 894 ℳ vereinnahmt wurden, hat in der Frequenz eine Steigerung von 134 402 Personen oder 3,19 pCt. stattgefunden, während im Ertrage eine solche von nur 22 647 ℳ oder 0,76 pCt. eingetreten ist. Der Grund warum der Ertrag nicht gleichen Schritt mit dem Verkehr gehalten hat, liegt darin, dass im Vorjahre die Vergütung von der Post, die Brückengeldeinnahmen und mehrere andere Nebenerträge nach dem früheren Rechnungsschema unter den Einnahmen aus dem Personenverkehre verrechnet waren, während sie pro 1880 nach dem neuen Rechnungsschema unter „verschiedene sonstige Einnahmen" verrechnet sind.

Der Gepäckverkehr, welcher bei einem Gesammttransportquantum von 6 980,3 t die Summe von 148 997 ℳ erbrachte gegen 7 595,5 t und 172 390 ℳ im Vorjahre, ist die einzige Einnahmequelle, welche Noth gelitten hat, indem der Ausfall gegen das Vorjahr in der Beförderungsmenge 615,1 t oder 8,10 pCt. und im Ertrage sogar 23 393 ℳ oder 13,57 pCt. beträgt. Der Grund dieser auffälligen Erscheinung liegt indess darin, dass das sogen. Expressgut nach dem neuen Rechnungsschema auf den Güterverkehr verrechnet werden musste, während es früher dem Gepäckverkehr zugeschlagen ist; es betrug heuer 881,7 t mit einer Einnahme von 19 432 ℳ, die den Ausfall beim Gepäck pro 1880 zum weitaus grössten Theile gedeckt haben würde.

Der Viehtransport zeigt in der Stückzahl (679 054 Stück gegen 335 169 Stück in 1879) die ganz ausserordentliche Steigerung von 343 885 Stück oder 102,62 pCt. und im Ertrage (274 151 ℳ gegen 171 283 ℳ) eine solche von 102 867 ℳ oder 60,05 pCt.; der Durchschnittsertrag eines Stückes ist aber von 51 ₰ auf 40 ₰ pro Stück zurückgegangen.

Der Gütertransport hat auch im Jahre 1880 seine alte Präponderanz unter den Einnahmequellen der Pfälzischen Bahnen behauptet, indem er nahezu die Hälfte der Gesammteinnahme aufgebracht hat. Die Zunahme in den Quantitäten (2 216 748,9 t gegen 2 012 631,2 t im Vorjahre) hat 204 117,7 t = 10,14 pCt. und im Ertrage (6 375 047 ℳ gegen 5 930 482 ℳ in 1879) 444 564 ℳ oder 7,50 pCt. gegen das Vorjahr ergeben, und ist diese Zunahme um so bedeutsamer, als das letztere ebenfalls eine Steigerung von 8,77 pCt. bezw. 9,73 pCt. gegen 1878 aufzuweisen hatte.

Auch der Kohlenverkehr hat sich nicht nur gegen das Budget, sondern noch weit mehr gegen das Vorjahr gehoben, indem die Beförderungsmenge von 955385,2 t in 1879 auf 1061 705 t, mithin um 106 319,7 t oder 11,12 pCt. und der Ertrag von 2 987 912 ℳ auf 3 315 694 ℳ oder um 327 782 ℳ = 10,97 pCt. gegen das Vorjahr gestiegen ist. Der Durchschnittsertrag von 100 kg Kohlen hat sich von $31_{,274}$ ₰ des Vorjahres auf $31_{,230}$ ₰, somit um $0_{,044}$ ₰ ermässigt.

Im Ganzen ergaben die „anderen Quellen" pro 1880 einen Ertrag von 781 949 ℳ gegen 541 492 ℳ in 1879, sonach pro 1880 240 456 ℳ oder 44,40 pCt. mehr. Diese beträchtliche Mehreinnahme ist indess zum grössten Theile nur eine scheinbare, da sie von der veränderten Buchung herrührt.

Die gesammten Betriebsausgaben beziffern sich auf 7 812 896 ℳ und haben einen befriedigenden Stand eingehalten, indem sie im Vergleich zu den budgetmässigen Ausgaben die beträchtliche Minderausgabe von 366 466 ℳ oder von 4,48 pCt. nachweisen. Dieses günstige Verhalten der wirklichen zur budgetirten Ausgabe verdient umsomehr Beachtung, wenn man in Betracht zieht, dass das Budget der Betriebsausgaben mit Rücksicht auf das Anwachsen der Zins- und Amortisationslast und das dadurch herbeigeführte ungünstige Ertragsverhältniss trotz der Vermehrung der kilometrischen Betriebslänge seit Jahren nach Möglichkeit herabgedrückt worden ist. Der Vergleich der wirklichen Betriebsausgaben mit jenen des Vorjahres ergiebt im Ganzen eine Mehrausgabe von 22 688 ℳ, welche durch die Vermehrung des Verkehrs und des Fahrdienstes vollständig gerechtfertigt sein würde. Sie ist indess nur eine scheinbare und rührt lediglich von dem mit dem neuen Buchungsformular eingeführten System der Bruttoverrechnung her. Bei einer Vergleichung der Gesammtausgaben des Berichtsjahres mit denen pro 1879 müssen darum zur Erlangung eines richtigen Resultates zwei, im vorigen Jahre nach dem alten System an den betr. Ausgaben als Rückeinnahmen gekürzte Posten im Betrage von 93 964 ℳ an der 1880er Ausgabe gekürzt werden, wonach sich dieselbe auf 7 718 932 ℳ herabmindert. Hiermit nun die Gesammtausgabe pro 1879 mit 7 790 208 ℳ verglichen, ergiebt pro 1880 ein Weniger von 71 275 ℳ = 0,92 pCt.

Die effective Gesammtbetriebslänge belief sich bei Beginn des Jahres 1880 auf 632 km gegen 1879 mit 619 km, sonach eine Mehrlänge von 13 km oder von 2,10 pCt. Mit den Personen-, Güter- und Kohlenzügen wurden mit Einschluss der Rangirkilometer zurückgelegt in 1880 4 955 120 Locomotiv- bezw. Nutzkilometer gegen 4 686 120 in 1879, mithin heuer 269 000 Locomotiv- bezw. Nutzkilometer oder 5,74 pCt. mehr. Im Durchschnitt betrugen die Betriebsausgaben pro Bahnkilometer 12 362 ℳ und pro Nutzkilometer 1,58 ℳ gegen 12 585 ℳ bezw. 1,66 ℳ in 1879.

Die Abgleichung der Betriebseinnahmen und der Betriebsausgaben ergiebt pro 1880 einen Activrest von 6 073 486 ℳ gegen 4 981 248 ℳ im Vorjahre; derselbe ist sonach um 1 092 237 ℳ oder 20,92 pCt. gestiegen. In Folge dessen hat sich auch das Verhältniss zwischen diesen beiden Hauptfactoren günstiger gestaltet und betragen sonach die Betriebsausgaben von der Bruttoeinnahme 56,27 pCt. gegen 60,99 pCt. in 1879.

Aus dem vorerwähnten Activreste wurden nach Art. IV Litt. a der Fusionsgrundlagen zunächst die Zinsen und Amortisationsquoten der Prioritäten sämmtlicher Gesellschaften im Gesammtbetrage von 90 Millionen Mark mit 4 636 979 ℳ bestritten. Der weiter verbliebene Restüberschuss von 1 436 506 ℳ wurde zur theilweisen Deckung der garantirten Zinsen der Actien, wofür im Ganzen 2 068 925 ℳ bezahlt worden sind, aufgewendet, so dass noch ein Deficit von 632 419 ℳ verblieb. Hierzu kommen nun noch die zu zahlenden garantirten Präcipuen mit 1 115 532 ℳ, so dass der Gesammtbetrag des Passivrestes pro 1880 sich auf 1 747 951 ℳ stellt. Derjenige des Vorjahres betrug 2 603 434 ℳ, hat sich sonach im vorliegenden Berichtsjahre um 855 482 ℳ vermindert.

Der Stand des Actien- und Prioritätencapitals war am Schlusse des Jahres 1880 folgender: A. Ludwigsbahn. Das Actiencapital hat im abgelaufenen Jahre keine Veränderung erfahren und besteht demnach, wie bisher, aus 23 318 Stück Actien à 500 fl. im Gesammtbetrage von 11 659 000 fl. = 19 986 857 ℳ, welches Gesammtcapital mit staatlicher Garantie von 4 pCt. Zinsen und 5 pCt. Präcipuum, zusammen von 9 pCt. bis zum 31. December 1904 versehen ist. Das Prioritätencapital ist dagegen in 1880 durch die Ausgabe des XIII. Prioritätenanlehens im Gesammtbetrage von 275 000 ℳ mit einem staatlich garantirten Zins von 4 pCt. vermehrt worden, und besteht daher das gesammte Prioritätencapital aus 60 205 Obligationen mit einer Totalsumme von 57 795 285 ℳ. Von den Prioritätenanlehen No. I bis XI sind nunmehr im Ganzen 3 864 Stück Partialobligationen mit einem Capitalbetrage von 3 351 514 ℳ amortisirt. Die Rückzahlung des XII. Prioritätenanlehens nimmt im laufenden und jene des XIII. Anlehens erst im Jahre 1883 ihren Anfang. Die zur Amortisation für das Jahr 1881 in Verwendung kommende Summe beträgt insgesammt 461 185 ℳ. — B. Maximiliansbahn. Auch hier hat das Actiencapital keine Veränderung erfahren und besteht daher, wie bislang, im Ganzen aus 13 550 Stück Actien à 500 fl. mit einem Gesammtbetrage von 6 775 000 fl. = 11 614 285 ℳ, welcher mit einer staatlichen Garantie von 4½ pCt. Zinsen und 1 pCt. Präcipuum, zusammen von 5½ pCt. bis zum 31. December 1904 versehen ist. Ebenso wurde auch das Prioritätencapital nicht vermehrt und besteht sonach aus den vorhandenen Anlehen I bis III im Gesammtbetrage von 14 248 114 ℳ. Im Ganzen sind bis jetzt hiervon 309 Stück Partialobligationen mit einem Capitalbetrage von 285 771 ℳ amortisirt. Zur Amortisation für 1881 ist die Summe von 87 342 ℳ erforderlich. — C. Nordbahnen. Das im Betriebsjahre unverändert gebliebene Actiencapital beträgt 10 890 000 fl. = 18 668 571 ℳ, welches mit einer staatlichen Zinsgarantie von 4 pCt. versehen ist. Dagegen wurde das Prioritätencapital durch die Beschaffung des Baucapitals für die Lauterthalbahn um 4 300 000 ℳ vermehrt, so dass der Gesammtbestand nunmehr 26 451 928 ℳ beträgt. Von den Anlehen I und II sind bis jetzt 484 457 ℳ amortisirt; die Rückzahlung des III. Anlehens beginnt erst 1883. Für das laufende Jahr erfordert die Amortisation den Betrag von 136 757 ℳ.

Wie aus Vorstehendem erhellt, beträgt das für die drei Pfälzischen Bahngesellschaften durch Actien und Prioritäten aufgebrachte Capital insgesammt 148 765 040 ℳ. Die im Jahre 1881 zur Amortisation der Prioritäten zu verwendende Summe beziffert sich im Ganzen auf 685 285 ℳ.

Nach der Baurechnung betrugen die gesammten Ausgaben am Schlusse des Jahres 152 562 787 ℳ, wovon auf die Ludwigsbahn 82 426 808 ℳ, auf die Maximiliansbahn 26 999 975 ℳ, auf die Nordbahnen 42 876 560 ℳ und auf die Lauterthalbahn 259 444 ℳ entfallen. Dagegen berechneten sich die Einnahmen auf insgesammt 158 500 414 ℳ, so dass hiernach ein Activrest von 5 937 627 ℳ verblieb.

Hessische Ludwigseisenbahn.

Geschäftsbericht pro 1880.

⁂ Der aus Anlass der 46. Generalversammlung der Actionäre erstattete Bericht über den Bau und Betrieb der Bahn im Jahre 1880 enthält die nachfolgenden bemerkenswerthesten Notizen:

Durch Hinzutritt der Theilstrecken Waldhof-Mannheim-Hauptbahnhof (9,39 km lang, eröffnet am 1. Mai) und Höchst a/M.-Griesheim-Einmündung in die verlängerte städtische Verbindungsbahn bei Frankfurt a/M. (13,22 km lang, eröffnet am 4. November) befanden sich am Ende des Berichtsjahres insgesammt 671,57 km im Betriebe, wovon auf die nicht garantirten Bahnstrecken 484,72 km und auf die garantirten Bahnen 186,85 km entfallen. Den im Berichte gegebenen Erörterungen und Vergleichungen ist für die nicht garantirten Bahnen eine Länge von 457,43 km und für die garantirten Bahnen eine solche von 179,15 km, sonach für das ganze Bahngebiet eine Gesammtlänge von nur 636,58 km zu Grunde gelegt.

Die Länge sämmtlicher Geleise beträgt 1 113,82 km worunter 229,02 km zweites Geleise.

An Betriebsmitteln sind vorhanden: incl. eines 6rädrigen Dampfwagens für Personenbeförderung insgesammt 174 Stück Locomotiven nebst 159 Tendern, 460 Personenwagen mit 18 974 Sitzplätzen, 102 Gepäckwagen, 1 059 bedeckte Güterwagen und 1 784 offene Güterwagen mit einer Gesammtlade- bezw. Tragfähigkeit von 28 674 t, ausserdem noch 3 Dampfboote und gleiche Anzahl Schalden für die Wormser Trajectanstalt, dann 3 Möbelwagen, 112 Stück Bahnmeisterwagen und 10 Stück Draisinen. Auf jeden Kilometer Bahnlänge (Baulänge = 648,70 km) entfallen 0,268 Stück Locomotiven, 0,709 Stück Personenwagen, 0,157 Stück Gepäck- und Dienstwagen, 1,632 Stück bedeckte Güterwagen, 2,750 Stück offene Güterwagen und 5,249 Stück Wagen überhaupt.

Ueber die finanziellen Verhältnisse giebt der Bericht folgende Darlegung:

1. Grundcapital. Das concessionirte Actiencapital der Gesellschaft ist in 1880 von 72 Millionen Mark auf 80 Millionen Mark erhöht worden, indem die Gesellschaft unterm 28. Juni und unterm 3. September 1880 die Genehmigung zur Vermehrung des Capitals um weitere 3 Millionen Mark und bezw. 5 Millionen Mark erhalten hat. Die Ende 1879 noch unbegebenen 4 521 000 ℳ sind im Anfange des Berichtsjahres zur Begebung gelangt, ebenso im Laufe desselben ein Theil von den weiteren Emissionen, so dass sich z. Z. im Ganzen 76 057 200 ℳ im Umlauf befinden und 3 942 000 ℳ noch unbegeben sind. Für das volle Jahr participiren 72 Millionen Mark an der Dividende. Die weiter emittirten Actien wurden zum Ersatze des heimgezahlten 5 pCt. Anlehens der vorm. Frankfurt-Hanauer Bahngesellschaft von 1871 mit 3 Millionen Mark und bezw. zur vollständigen Deckung der Baucapitalien der garantirten Linien und der Riedbahn verwendet, und haben nach Massgabe der Emissionsbedingungen nur für das zweite Halbjahr an der Dividende zu participiren.

2. Anlehen. Der Stand derselben war insgesammt 104 548 857 ℳ, wovon bereits 4 034 100 ℳ amortisirt. Das vorerwähnte Frankfurt-Hanauer Anlehen kam am 1. November 1880 zur Heimzahlung und wurde bis zu diesem Termine aus Betriebsüberschüssen verzinst. Die Amortisation dieses Anlehens hat 165 600 ℳ betragen und stellt sich die gesammte Amortisation auf 4 199 700 ℳ. Von dem 5 pCt. Anlehen (10 Millionen Mark) vom 15. Mai 1878 waren Ende 1880 5 Millionen Mark noch unbegeben.

3. Die Anlagekosten der im Betriebe befindlichen Objecte berechnen sich insgesammt auf 165 192 520 ℳ gegen 161 398 303 ℳ Ende 1879; dieselben haben somit im abgelaufenen Jahre eine Erhöhung um 3 794 217 ℳ erfahren. Hiervon entfallen auf die nicht garantirten Bahnen 99 942 518 ℳ, auf die garantirten Bahnen 36 223 819 ℳ und auf gemeinschaftliche Bahnhöfe, Betriebsmaterial und Werkstätten 29 026 183 ℳ. Diese Beträge finden Deckung durch Actien mit 76 057 200 ℳ und durch Obligationen mit 87 948 857 ℳ, zusammen 164 006 057 ℳ, welche Summe, unter Berücksichtigung der vorerwähnten Antheilnahme der Actien an der Dividende, dem ratirlichen Anlagecapital entspricht, wie solches in Gemässheit der Eröffnungstermine der neuen Theilstrecken aus dem Betriebsergebniss des abgelaufenen Jahres zu verzinsen ist. Das Gesammtanlagecapital mit 165 192 520 ℳ auf die der Gesellschaft eigenthümlich gehörigen, z. Z. im Betriebe befindlichen Linien mit einer Länge von 618,41 km ausgeschlagen, ergiebt pro Kilometer 267 125 ℳ und excl. Betriebsmaterial 332 123 ℳ.

4. Der Agioconto hat durch Zuweisungen an den Reservefonds, sowie durch weitere Ergänzung des Fonds zur Subventionirung des Gotthardunternehmens sich von 1 791 671 ℳ auf 1 622 649 ℳ vermindert.

5. Erneuerungsfonds. Die beiden Erneuerungsfonds betrugen Ende 1880: a) für die nicht garantirten Bahnen 1 377 004 ℳ (gegen 1 196 618 ℳ Ende 1879) und b) für die garantirten Bahnen 1 175 667 ℳ (gegen 1 073 182 ℳ in 1879), mithin zusammen 2 552 672 ℳ; es ist sonach gegen den Gesammtstand von Ende 1879 eine Erhöhung von 282 871 ℳ eingetreten. Der Fonds der nicht garantirten Bahnen hat noch aus dem Betriebsjahre 1880 die von der Generalversammlung zu beschliessende Dotation zu erhalten.

6. Reservefonds. Demselben ist nach Massgabe der im Berichtsjahre eingetretenen Erhöhung des Actiencapitals ein Betrag von 42 891 ℳ aus dem Agioconto zugewiesen worden. Dagegen hat derselbe die Kosten der Wiederherstellung der durch die Hochwasser entstandenen Beschädigungen an dem Bahnkörper der Strecke Gustavsburg-Bischofsheim und der Riedbahn mit 42 685 ℳ getragen. Ende 1880 stellt sich derselbe auf 337 600 ℳ.

Auf sämmtlichen Bahnstrecken kursirten im Laufe des Jahres 118 905 Züge und zwar a) fahrplanmässig 11 442 Courier- und Schnellzüge, 69 938 Personen- und gemischte Züge und 33 602 Güterzüge, sowie b) Extra- und Materialzüge: 254 Extrapersonenzüge, 875 Extragüterzüge und 2 794 Materialzüge. Im Vorjahre wurden im Ganzen nur 98 873 Züge befördert. Mit der heurigen Gesammtzahl von Zügen wurden 5 851 075 Personen (in 1879 5 468 437 Personen), 10 791 t Reisegepäck (10 275 t), 562 293 Traglasten (523 748), 1 387 Fahrzeuge (177), 182 Leichen (28), 10 227 Wagenladungen Vieh (12 163), 11 567 Stück Kleinvieh (17 280) und 2 626 617 t Frachtgut (2 385 351) transportirt. Wie hieraus hervorgeht, sind die Beförderungsquantitäten gegenüber dem Vorjahre in allen Rubriken, mit Ausnahme des Viehverkehrs, um ein Beträchtliches gestiegen.

Die in früheren Jahren festgehaltene Trennung der Vergleichungen der Betriebsergebnisse bezüglich der nicht garantirten und garantirten Bahnstrecken ist durch den für die Deutschen Eisenbahnen zur Einführung gekommenen neuen Buchungsplan sehr erschwert, und beziehen sich daher die nachfolgenden Vergleichungen auf das gesammte Bahnunternehmen. Nach der vorliegenden Betriebsrechnung betragen die Einnahmen excl. des Uebertrags aus dem Vorjahre (221 592 ℳ) insgesammt 14 328 859 ℳ, die Ausgaben 7 359 189 ℳ und der Ueberschuss 6 969 670 ℳ und nach Abzug der Einnahmen und Ausgaben à conto Erneuerungsfonds und Reservefonds die gesammten Einnahmen 14 103 820 ℳ, die gesammten Ausgaben 6 335 803 ℳ und der verbleibende Ueberschuss 7 768 016 ℳ. Letztere Beträge mit den Erträgnissen des Vorjahres verglichen, ergeben bei den Einnahmen (in 1879: 12 962 111 ℳ) ein Mehr von 1 141 709 ℳ oder 8,8 pCt., bei den Ausgaben (in 1879: 5 818 917 ℳ) ein Mehr von 516 887 ℳ oder 8,8 pCt und bei dem Reinertrage (in 1879: 7 143 194 ℳ) ein Mehr von 624 822 ℳ oder 8,7 pCt. Von den Betriebseinnahmen haben die Betriebsausgaben 44,922 pCt. betragen gegen 44,892 pCt. in 1879 und 48,182 pCt. in 1878. Auf den Kilometer Bahnlänge ausgeschlagen, betrugen die Einnahme 22 155 ℳ (in 1879: 22 701 ℳ), die Ausgabe 9 953 ℳ (10 191 ℳ) und der Reinertrag 12 202 ℳ (12 510 ℳ); pro Nutzkilometer: die Einnahme 3,31 ℳ (in 1879: 3,38 ℳ), die Ausgabe 1,49 ℳ (1,52 ℳ) und der Reinertrag 1,82 ℳ (1,86 ℳ), sowie pro Tag: die Einnahme 38 535 ℳ (35 512 ℳ), die Ausgabe 17 310 ℳ (15 942 ℳ) und der Reinertrag 21 224 ℳ (19 570 ℳ). Die Gesammteinnahme von 14 328 859 ℳ vertheilt sich: a) auf Personenverkehr und Nebenerträgnisse mit 5 278 363 ℳ = 36,84 pCt., b) auf Güterverkehr mit 8 149 884 ℳ = 56,88 pCt., c) auf Vergütung für Ueberlassung von Bahnanlagen etc. mit 22 208 ℳ = 0,16 pCt., d) auf Vergütung für Ueberlassung von Betriebsmitteln mit 42 602 ℳ = 0,29 pCt., e) auf Erträge aus Veräusserungen mit 235 155 ℳ = 1,64 pCt. und f) auf verschiedene sonstige Einnahmen mit 600 644 ℳ = 4,19 pCt.

Der Personenverkehr weist sowohl in der Frequenz, wie auch im Erträgniss gegen das Vorjahr eine erfreuliche Steigerung auf. Es wurden nämlich, wie bereits angegeben, 5 851 075 Personen befördert, was gegen 1879, in welchem Jahre nur 5 468 437 Personen die Bahn benutzten, ein Mehr von 382 638 Personen = 7 pCt. ausmacht. Die Einnahme hieraus einschliesslich aller Nebenerträgnisse betrug 5 278 363 ℳ gegen 4 833 169 ℳ im Vorjahre, mithin heuer 445 193 ℳ = 9,20 pCt. mehr. Bezüglich der Zahl und des Ertrags entfallen: a) auf den Localverkehr 4 638 445 Personen = 79,27 pCt. (in 1879: 4 283 983 = 78,34 pCt.) und 3 080 508 ℳ = 58,36 pCt. (2 775 947 ℳ = 57,14 pCt.), b) auf den directen Verkehr 1 071 713 Personen = 18,32 pCt. (1 053 795 = 19,37 pCt.) und 1 599 924 ℳ = 30,31 pCt. (1 506 354 ℳ = 31,36 pCt.) und c) auf den Transitverkehr 140 917 Personen = 2,41 pCt. (130 659 = 2,39 pCt.) und 597 931 ℳ = 11,33 pCt. (550 868 ℳ = 11,40 pCt.). Die Personenfrequenz ist somit im Localverkehr um 354 462 Personen = 8,27 pCt., im directen Verkehr um 17 918 Personen = 1,70 pCt. und im Transitverkehr um 10 258 Personen = 7,85 pCt. gestiegen, ebenso haben sich die Erträgnisse im Localverkehr um 304 561 ℳ = 10,97 pCt., im directen Verkehr um 93 569 ℳ = 6,21 pCt. und im Transitverkehr um 47 062 ℳ = 8,54 pCt. erhöht. Die reinen Einnahmen aus dem Personenverkehr ohne die Nebenerträgnisse erbrachten 4 755 836 ℳ, hierzu die Einnahmen aus Abonnements, Extrazügen etc. mit 180 450 ℳ, mithin zusammen 4 936 287 ℳ gegen 4 509 252 ℳ im Vorjahre, was pro 1880 ein Mehr von 427 034 ℳ oder 9,47 pCt. ausmacht. Je nach Benutzung der Wagenclassen vertheilen sich Zahl und Ertrag der beförderten Personen: auf I. Classe 86 508 Personen = 1,48 pCt. (in 1879: 1,43 pCt.) und 414 684 ℳ Ertrag = 8,40 pCt. (8,03 pCt.), auf II. Classe 957 305 Per-

sonen = 16,36 pCt. (16,77 pCt.) und 1 608 339 ℳ = 32,59 pCt. (34,03 pCt.), auf III. Classe 4 576 821 Personen = 78,22 pCt. (77,94 pCt.) und 2 630 513 ℳ = 53,29 pCt. (52,88 pCt.), sowie auf IV. Classe 74 153 Personen = 1,27 pCt. (1,01 pCt.) und 70 553 ℳ = 1,43 pCt. (0,50 pCt.) und Militärbillets 156 288 = 2,67 pCt. (2,85 pCt.) und 70 553 ℳ = 1,43 pCt. (1,59 pCt.). Auf jeden Kilometer wurden durchschnittlich 9 191 Personen befördert und hierfür ohne Nebenerträgnisse 7 754 ℳ vereinnahmt gegen 9 578 Personen und 7 898 ℳ im Vorjahre. Im Durchschnitt hat jede Person pro Kilometer erbracht: in I. Classe 8,60 ℳ, in II. Classe 5,09 ℳ, in III. Classe 2,90 ℳ, in IV. Classe 2 ℳ, bei Militärs 1,33 ℳ und überhaupt 3,83 ℳ. Die Nebenerträgnisse vertheilen sich auf: 10 971 t Reisegepäck mit 295 461,84 ℳ und auf 562 293 Traglasten mit 44 489,5 ℳ, zusammen sonach 339 950,89 ℳ gegen 320 197,82 ℳ im Vorjahr, was pro 1880 ein Mehr von 19 753,7 ℳ ergiebt.

Ebenso hat sich auch das Ergebniss des Güterverkehrs günstiger wie im Vorjahre gestaltet. Mit Ausschluss der Vieh-, Leichen- und Fahrzeugtransporte betrugen die beförderten Quantitäten 2 626 617 t gegen 2 385 352 t in 1879, daher in 1880 241 265 t = 10,11 pCt. mehr. Die Gesammteinnahmen hieraus weisen einschliesslich der Nebenerträgnisse mit 198 083,73 ℳ die Summe von 7 890 321,10 ℳ auf gegen 7 317 644,32 ℳ im Vorjahre; dieselben sind somit heuer um 572 676,78 ℳ = 7,83 pCt. gestiegen. Werden noch die Einnahmen aus dem Viehverkehr, sowie aus den Transporten von Leichen und Fahrzeugen hinzugerechnet, so stellt sich die Gesammtsumme auf 8 149 884,67 ℳ gegen 7 582 780,29 ℳ in 1879; das Mehr im vorliegenden Berichtsjahre beträgt dann 567 104,38 ℳ = 7,48 pCt. Dabei haben die vielfachen Kündigungen und Aufhebungen von Tarifen durch die Preussischen Staatsbahnen in Verbindung mit einer schon vom August an eingetretenen factischen Entziehung im Rheinisch-Bayerischen Kohlenverkehr, sowie die seit October hervortretende nachtheilige Beeinflussung des Concurrenzverkehrs nach den diesseitigen Stationen für die garantirten und nicht garantirten Linien Einnahmeverluste von ca. 100 000 ℳ mit sich geführt. Ohne Nebenerträgnisse vertheilen sich die beförderten Quantitäten und erzielten Einnahmen auf a) Localverkehr 417 790 t und 1 259 687,25 ℳ, b) directer Verkehr 1 258 171 t und 3 311 298,70 ℳ und c) Transitverkehr 950 656 t und 3 121 251,42 ℳ. Der Kohlenverkehr hat in den Quantitäten wie in den Erträgnissen gegen das Vorjahr eine Erhöhung aufzuweisen. Im Ganzen wurden befördert 698 802 t (gegen 611 079 t in 1879) mit 1 211 901,55 ℳ Einnahme (in 1879: 1 107 419,2 ℳ), sonach mehr 87 723 t mit 104 482,53 ℳ gegen das Vorjahr. Diese Zunahme resultirt aus dem directen Bahnverkehr in Folge des strengeren Winters 1879/80, aus dem Bedarfe einiger wichtigeren Stationen der neu eröffneten Bahnstrecken und der in den Wintermonaten gestörten Schifffahrt. Im Kohlenverkehr mit dem Wasser war dagegen aus letzterwähnter Ursache gleichzeitig ein Rückgang eingetreten. Nächst den Kohlentransporten bildeten wie seither Holz mit etwa 108 000 t, Steine mit 95 000 t, Eisen mit 41 000 t die Hauptfactoren des Güterverkehrs. Etwas stärker wie vorher war der Getreideverkehr, welcher insbesondere im Verkehre mit der Wasserstrasse gleichwie in anderen Artikeln stärkere Bedeutung gewonnen hat. Weiter ist besonders Rohzucker zu nennen, von welchem in den 3 letzten Monaten des Jahres das bedeutende Quantum von 14 000 t über die Strecke Aschaffenburg-Gustavsburg zur Verschiffung nach den Niederlanden transportirt wurde. „Es hat überhaupt, wie der Bericht weiter ausführt, aus mancherlei Veranlassungen, insbesondere auch durch wesentliche Verbesserungen im Schifffahrtsbetrieb, im Wasserverkehr ein starker Aufschwung begonnen, welcher denjenigen Bahnen, die ihrer Lage nach geeignet und angewiesen sind, mit den wichtigeren Wasserstrassen in Verbindung zu treten, eine Verkehrszunahme gewähren können. Zu diesen Bahnen ist unzweifelhaft die Hessische Ludwigsbahn durch ihre mehrfache directe Verbindung mit dem Rheine sowohl wie durch ihre indirecte Verbindung mit der Donau vermittelst der gleich interessirten Bayerischen Staatsbahn zu rechnen. Dieselbe ist zur Benutzung dieser Lage umsomehr hingewiesen, als andererseits der Verkehr auf der Elbe bekanntlich ebenfalls einen grossen Aufschwung genommen hat und dem directen Bahntransport zwischen Oesterreich und den Nordseehäfen, welcher seit langen Jahren für die Ludwigsbahn eine reiche Einnahmequelle war, eine sehr gefährliche Concurrenz bereitet. Auch dem Seetransport über Triest und Fiume nach und von Holland und England ist vielfach nur mit Hülfe des Flusstransportes erfolgreich die Spitze zu bieten.“ Jede Tonne Gut hat im Durchschnitt, ohne Berechnung der Expeditionszuschläge in allen Verkehren zusammen 2,63 ℳ Ertrag geliefert und 57,22 km zurückgelegt. Auf den Kilometer hat jede Tonne überhaupt 4,30 ₰ erbracht und sämmtliche Güter haben zusammen 150 319 256 tkm ergeben.

Bezüglich der Betriebsausgaben ist zu bemerken, dass durch den neuen Buchungsplan vielfache Veränderungen in der Zugehörigkeit der einzelnen Ausgaben zu dem einen oder anderen Ausgabecapitel stattgefunden haben, so dass eine Vergleichung dieser verschiedenen Gattungen von Ausgaben für das abgelaufene Jahr gegen das Vorjahr unthunlich erscheint. Insgesammt ergeben dieselben mit Ausschluss der für den Erneuerungsfonds bethätigten, welche gleichfalls nunmehr über die Betriebsrechnung laufen, eine absolute Erhöhung von 528 000 ℳ, wovon 496 000 ℳ auf die nicht garantirten Linien entfallen. Diese Vermehrung beruht hauptsächlich in dem Hinzutritt der Kosten für den Dienst der neuen Strecken, insbesondere der Linie Frankfurt-Mannheim. Weiter sind die an die fremden Bahnen zu zahlenden Wagenmiethen sehr beträchtlich gewachsen, indem zum Theil mehr fremdes Transportmaterial über die eigenen Bahnlinien befördert, zum Theil die eigenen Wagen in geringerem Umfang auf fremden Bahnen zur Verwendung gekommen sind. Endlich wurden verschiedene Verbesserungen der Betriebseinrichtungen, wie die Herstellung des Centralweichensystems zu Bischofsheim und die Anschaffung eines Dampfwagens, auf Kosten des Betriebs bewerkstelligt. Die Betriebsausgaben beziffern sich insgesammt auf 7 359 189,24 ℳ bezw. nach Abzug derjenigen à conto des Erneuerungs- und Reservefonds auf 9 335 803,60 ℳ und vertheilen sich diese letzteren auf: Allgemeine Verwaltung mit 912 754,68 ℳ = 14,41 pCt.; Bahnverwaltung mit 1 430 510,75 ℳ = 22,58 pCt. und Transportverwaltung mit 3 992 538,17 ℳ = 63,01 pCt.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Wien, den 2. Mai 1881. (Die statistische Gebühr. Pensionsfonds. Ofen-Fünfkirchen. Pest-Semlin. Märzeinnahmen. Drohungen mittelst Postkarten. Bahnbepflanzung. Aussiger Rangirbahnhof. 4 Generalversammlungen. Börsennotiz.)

Die Einführung der statistischen Gebühr im externen Eisenbahnverkehr Ungarns hält die Handels- und Gewerbekreise Wiens in fortwährender Aufregung. Die Bahnverwaltungen verhalten sich dieser Frage gegenüber ganz passiv; die Ungarischen und gemeinsamen Bahnen haben Vorkehrungen getroffen, dass diese Gebühr mit dem gestrigen Tage eingehoben werde. In den dagegen an die Oesterreichische Regierung und das Abgeordnetenhaus überreichten Petitionen führt u. A. die des Gewerbevereins an: „Von den 378 Positionen, die nach amtlicher Mittheilung als Benennungen für die auszustellenden Declarationen gebraucht werden dürfen, kommen nur etwa 100 im Ungarischen Handel nach Oesterreich vor, während etwa 278 ausschliesslich Gegenstand des Oesterreichischen Handels nach Ungarn sind. Die neue Verordnung trifft also schon in dieser Hinsicht Oesterreich weit schärfer als Ungarn. Der schwerste Nachtheil liegt nicht in den Mehrkosten, sondern in der administrativen Willkür, welcher der Oesterreichische Versender künftig preisgegeben sein wird. Dem Eisenbahn- oder Schifffahrtbeamten soll es freistehen, bei „Auftauchen“ einer Meinungsdifferenz bezüglich des Inhalts der Sendung das Frachtstück zu eröffnen, den Inhalt zu prüfen und die Declaration mit dem Inhalte zu vergleichen. Diese Befugniss wird in die Hand eines Mannes gelegt, der ein vortrefflicher Verkehrsbeamter sein mag, aber jedenfalls auf dem Gebiete der Waarenkunde kaum vollkommen bewandert sein dürfte. Jeder, der mit unseren Zollämtern zu thun hatte, weiss, wie oft gewisse Sendungen (Chemikalien, Droguen und überhaupt die im Verkehrsleben nicht seltenen neuen Artikel) nur mit Hilfe von Chemikern, Technikern oder anderen Experten richtig classificirt und folglich declarirt werden können. Was wird geschehen, wenn die Meinungsdifferenz „auftaucht“? Wird durch die Abwickelung derselben nicht die Ablieferung der Waare verzögert? Wird in diesem Falle die Eisenbahn- oder Dampfschifffahrtunternehmung von der eingegangenen Lieferfrist entbunden?“ Der Oesterreichische Ministerpräsident erklärte ebenso wie der Handelsminister (bei den bezüglichen Audienzen) in dieser Einführung keine Verletzung des Zoll- und Handelsbündnisses zwischen beiden Reichshälften zu erblicken, aber diesfällige Erleichterungen für wünschenswerth zu halten und sich für dieselben bei der Ungarischen Regierung zu verwenden. Indessen sind die Declarationsblanquette auch in Deutscher Sprache abgefasst und ist damit ein wesentlicher Beschwerdepunkt behoben. Es gewinnt auch die ruhige Erwägung allmälig an Boden, dass es Ungarn unverwehrt bleiben müsse, welche Controlemassregeln immer, insbesondere seit der dortigen Besteuerung gewisser Consumartikel, selbst auch mit dem Hintergedanken der einstigen Aufhebung des gemeinsamen Zollverbandes, durch Beschaffung authentischer statistischen Daten einzuführen. Wohl aber hält man die Durchführungsmodalitäten für unzweckmässig und chikanös, hofft daher auch, dass sich die Ungarische Regierung bald selbst davon überzeugen und zu entsprechenden Abänderungen schreiten wird.

Die Provisionsfonds der Eisenbahnen veranlassen die Oesterreichische Regierung gegenwärtig zu Studien über deren Behandlung bei der Verstaatlichungsaction. Die gegenwärtig bestehenden Pensionsinstitute der Bahnen haben nach ihren Voraussetzungen und Organisirungen mehr den Charakter von Humanitäts- und Wohlthätigkeitsanstalten. Sie beruhen trotz vielfacher Anregungen seitens fachkundiger Bahnbeamten selbst nicht auf versicherungstechnischen Grundsätzen und mathematischen Berechnungen, daher auch zumeist die Garantie der Gesellschaften für den ungenügenden Stand dieser Fonds rücksichtlich der dieselben be-

lastenden Verpflichtungen stipulirt ist. Diese Garantie muss auch der Staat übernehmen, wenn er die Pensionsfonds der verstaatlichten Eisenbahnen reformiren oder verschmelzen will.

Ueber die Eisenbahn Ofen-Fünfkirchen wurde der „N. Fr. Pr." zufolge der Vertrag im Communicationsministerium abgeschlossen. Die Bahn ist 200,5 km lang. Zur Finanzirung werden Actien und Prioritäten im Nominalbetrage von 15 700 000 fl. emittirt, die Hälfte in Actien, die Hälfte in Prioritäten. Die Creditanstalt und Creditbank, welche dieses Bahngeschäft allein negociirten, beabsichtigen indessen mit der Emission erst nach Vollendung des Baues vorzugehen, also nach etwa zwei Jahren, inzwischen aber die Baukosten aus eigenen Mitteln zu bestreiten. Die Bahn ist eine reine Privatbahn. Vom Staate wird keine wie immer geartete Garantie beansprucht; die Staatsverwaltung hat sich jedoch den Einfluss auf die Bestimmung der Tarife gesichert. Nachdem die Kaposthaler Trace acceptirt ist, wird die Bahn von Ofen-Kelenföld ausgeben und über Sarosd, Sarkeresztur, Simontornya, Pinczehely, Görbö, Regöly, Szarazd, Högyesz, Szakall, Kurd oder Czibrak, Döbrököz nach Dombovar geführt werden und in die Station Szent-Lörincz der Fünfkirchen-Barcser Bahn münden. In den Kreisen des Communicationsministeriums wird der Linie erhöhte Bedeutung beigelegt, weil durch dieselbe eine Verbindung zwischen Fiume und der Hauptstadt hergestellt wird, welche vollständig unter dem Einflusse der Regierung steht.

Ueber den Bau und die Finanzirung der Eisenbahn Pest-Semlin wurde demselben Blatte zufolge der Vertrag im genannten Ministerium abgeschlossen. Es übernehmen die Oesterreichische Länderbank und die Compagnie Fives Lille als Generalbauunternehmer solidarisch die Verpflichtung, die Pest-Semliner Eisenbahn sammt den beiden Flügelbahnen von Kis-Körös nach Kalocsa und von India nach Mitrowitz gegen eine Pauschalsumme entsprechend den im Vertrage festgestellten Bedingungen planmässig und vollkommen betriebsfähig herzustellen. Die Hauptlinie der Eisenbahn läuft von dem auf dem Donauufer zu Pest befindlichen Lastenbahnhofe der Ungarischen Staatsbahnen aus, ist mit der Station Franzstadt durch Geleise zu verbinden und mit Berührung der Ortschaften Kis-Körös, Theresiopel, Uj-Verbasz, Neusatz, India und Semlin bis zu der an der Landesgrenze zu erbauenden Savebrücke zu führen. Die Kalocsaer Flügelbahn zweigt am Ende der Kis-Köröser Station der Semliner Seite der Hauptlinie ab und ist in der Nähe von Keyel bis Kalocsa zu führen. Die Flügelbahn India-Mitrowitz zweigt am Ende der Station India der Semliner Seite der Hauptbahn ab und ist mit Berührung von Ruma bis Mitrowitz zu führen. Die Stationen Kalocsa und Mitrowitz sind in unmittelbarer Nähe der genannten Städte an jenen Stellen zu errichten, welche nach der politischen Begehung dazu bezeichnet werden. Die Hauptlinie ist als einspurige Eisenbahn ersten Ranges auszubauen, und zwar mit folgenden Stationen: Soroksar, Taksony, Laczhaza, Apaj-Puszta, Kis-Szt. Miklos, Nagy-Allas-Puszta, Szabadszallas, Füllepszallas, Csengöd-Puszta, Kis-Körös, Vadkert, Halas, Kis-Szallas, Kelebia-Puszta, Csantaviz, Topolya, Kishegyes, Verbasz, Oker, Kiszasz, Neusatz, Peterwardein, Karlowitz, Becska, India, Alt-Pazua, Neu-Pazua, Batajnicza und Semlin. Dazu kommt noch die Erweiterung der Maria-Theresiopeler Station der Alföldbahn. Die Flügelbahn Kis-Körös-Kalocsa ist als einspurige Eisenbahn zweiten Ranges mit nachfolgenden Stationen auszubauen: Keczel, Veregcsertö, Kalocsa und die Flügelbahn India-Mitrowitz ist als einspurige Bahn ersten Ranges mit den Stationen Putinje, Ruma, Vagany, Mitrowitz auszubauen. Die Detailpläne für die Hauptlinie, sowie für die Flügelbahn India-Mitrowitz sind fertig, jene für die Flügelbahn Kis-Körös-Kalocsa werden erst durch die Bauunternehmung hergestellt. Der Bau der an der Landesgrenze zu errichtenden Savebrücke wurde unter Vorbehalt der hierzu erforderlichen Genehmigung durch die Serbische Regierung gleichfalls der Generalbauunternehmung überantwortet. Mehrere Herstellungen für den Bahnbau hat die Regierung sich vorbehalten. Bekanntlich wurden die Bauten des Tunnels bei Peterwardein und Cortanovce, sowie die Einschnittarbeiten bei Semlin vor längerer Zeit mit gesetzlicher Bewilligung des Reichstages im Offertwege an Unternehmer vergeben. In diese von der Regierung abgeschlossenen Verträge tritt nunmehr die Generalbauunternehmung als vollberechtigter Rechtsnachfolger der Regierung ein. Ebenso werden der Unternehmung seitens der Regierung alle jene von Privaten und Corporationen gemachten Offerten auf Ueberlassung von Grundflächen, Beitragsleistungen in Geld und Arbeit übertragen. Zur Bedeckung der Baukosten wird der Finanzminister mit fünf Procent verzinsliche Papierrenteobligationen emittiren und davon für die Bedeckung der diesjährigen Ausgaben beiläufig die Hälfte zum Course von 84 gegen Erlag des Uebernahmspreises der bereits fälligen Zinsencoupons in Baarem binnen längstens einem Monate nach Publication des Gesetzes der Generalbauunternehmung übergeben. Die zweite Hälfte des Betrages wird zu Anfang des Monats Juni 1882 durch den Finanzminister der Generalbauunternehmung zu einem vereinbarten Course übergeben werden. Der Bau der Eisenbahn wird sofort nach Genehmigung des Vertrages in Angriff genommen und einzelne Strecken sollen zu nachfolgenden Terminen in Betrieb gesetzt werden können: Pest-Theresiopel am 15. October 1882; Theresiopel-Neusatz am 15. Mai 1883; Neusatz-Semlin-Landesgrenze innerhalb jenes Termines, welcher der mit Serbien abgeschlossenen Convention entspricht; die Flügelbahn Kis-Körös-Kalocsa muss bis 15. October 1882, jene von India nach Mitrowitz gleichzeitig mit der Strecke Neusatz-Landesgrenze fertiggestellt werden. Noch vor der Genehmigung des Vertrages haben die Unternehmer eine Caution von zwei Millionen Gulden bei der Staatscentralcasse zu hinterlegen. Dieselben sind zugleich verpflichtet, inländische Arbeiter und heimische technische Bedienstete zu verwenden, es sei denn, dass dagegen kein besonderes Hinderniss vorwalte. Desgleichen ist bei Anschaffung von Material, Werkzeugen etc. inländischen Erzeugnissen der Vorzug eingeräumt. Für sämmtliche Urkunden und Verträge zwischen der Regierung und der Unternehmung ist die Stempelfreiheit zugestanden. Die Unternehmung selbst ist steuerfrei, während für die Steuerleistung der unmittelbaren Subunternehmer eine Pauschale fixirt ist. (Den heute von der Regierung im Ungarischen Abgeordnetenhause eingebrachten Gesetzentwurf besprechen wir im nächsten Berichte. Anm. des Referenten.)

Der Eisenbahnverkehr im Monate März 1881 gestaltete sich wie folgt: Es wurden auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im Ganzen 2 590 852 Personen und 4 059 865 t Güter befördert und hierfür eine Gesammteinnahme von 16 005 979 fl. erzielt, d. i. pro Kilometer 871 fl. Im gleichen Monate 1880 betrug die Gesammteinnahme — bei einem Verkehre von 2 705 222 Personen und 3 605 560 t Güter — 15 211 534 fl. oder pro Kilometer 831 fl.; daher resultirt für den Monat März 1881 eine Vermehrung der kilometrischen Einnahmen von 4,8 pCt. Im ersten Quartale 1881 beziffern sich die Totaleinnahmen des Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnnetzes auf 45 869 594 fl., in der gleichen Zeitperiode des Vorjahres auf 43 642 379 fl. Da die durchschnittliche Gesammtlänge der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im ersten Quartale d. J. 18 376 km, für denselben Zeitraum des Vorjahres dagegen 18 301 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme pro Kilometer für das erste Quartal 1881 auf 2 496 fl. gegen 2 385 fl. im Vorjahre, d. i. um 111 fl. günstiger.

Englische Postkarten an die Bahnhofsvorstände verschiedener Bahnen sind in letzter Zeit wiederholt eingelangt und empfehlen Vorsichtsmassregeln, „damit die Brücken nicht in die Fluthen stürzen und die Züge rechtzeitig aufgehalten werden können." Mehrere Bahnen nahmen aus diesem Grunde Veranlassung, bei dem betreffenden Postamte in Bristol Anfrage zu halten. Es wurde ihnen nun von letzterem die Mittheilung, dass der Absender nicht ausfindig gemacht werden konnte, dass ähnliche Anfragen über diese Person auch von Directoren Englischer Bahnen daselbst eingelaufen seien, und dass allgemein angenommen wird, dass der Schreiber dieser Postkarten ein irrsinniger Kopf ist. Nach einer anderen Version soll es eine plumpe Reclame für die Westinghouse-Bremse sein.

Ueber die Bepflanzung der Eisenbahnen schrieb die „Eisenbahnzeitung" vor einiger Zeit Folgendes: Nichts vermag auf den Menschen eine grössere Anziehungskraft auszuüben, als die liebliche Pflanzenwelt mit ihrem frischen Grün und herrlichen Blüthenschmuck, mit der Fülle ihrer Früchte. Nicht zu unterschätzen ist ferner der Einfluss, den Anpflanzungen auf die Verbesserungen der klimatischen Verhältnisse nehmen; es sei hier blos der vortrefflichen Resultate gedacht, welche in den sumpfigen Niederungen Belgiens mit dem Anbau der Sonnenblume (Helianthus) erzielt wurden, der eine antifebrale Wirkung zugeschrieben wird. Aber auch in wirthschaftlicher Beziehung sind die Anpflanzungen von weittragender Bedeutung. Wo Lage und Boden es gestatten, sollten Obstbäume gepflanzt werden. Allerdings ist bei der Obstbaumzucht wohl in Betracht zu ziehen, dass erst nach Ablauf eines Decenniums ein eigentliches Erträgniss, also die Verzinsung des Capitals eintritt. Erst dann bietet der Obtbaum Ersatz für Kosten und Pflege früherer Jahre. Ebenso steht ausser Zweifel, dass die Weide (Salix) das allgemeine Merkmal einer volkswirthschaftlichen Culturpflanze in vollem Masse besitzt. Die Weidencultur ist einer weiten Verbreitung fähig und geeignet, eine ergiebige Einnahmequelle zu eröffnen. Dazu kommt, dass die industrielle Verwendung der Weide zu lohnender Beschäftigung z. B. der Kinder der Bahnwächter vielfache Gelegenheit bietet. Trotz der guten Vorbilder, die hie und da ausländische Eisenbahnen bieten, überzeugt ein Blick aus den Fenstern unserer Eisenbahnwaggons, dass lange Strecken der Anpflanzungen entbehren und dass der Unterhaltung der letzteren keine besondere Sorgfalt zugewendet wird. Um so mehr muss dies befremden, wenn man erwägt, dass durch die Herstellung der vaterländischen Schienenstrassen zahlreiche Bodenflächen der Cultur entzogen worden sind. Die genannte Zeitung führt schliesslich Belgien und Sachsen auch diesbezüglich als Musterländer auf.

Der Rangirbahnhof der Station Aussig verdient eine besondere Beachtung. Daselbst werden nämlich von der Aussig-Teplitzer Bahn die für die Anschlussbahnen (Oesterreichische Staatseisenbahngesellschaft und Oesterreichische Nordwestbahn) bestimm-

ten Wagen nach gewissen Verkehrsrichtungen getrennt, theilweise auch nach bestimmten Stationen geordnet, endlich die für die Elbesendungen nothwendigen Rangirungen vorgenommen. Bei dieser Manipulation wird das System des Rangirens auf steigendem Ausziehgeleise in Anwendung gebracht, welche Methode die Aussig-Teplitzer Bahn in Oesterreich-Ungarn zuerst eingeführt hat. Im Jahre 1880 sind auf dem vorbezeichneten Rangirbahnhof 307 922 Wagen rangirt worden, u. z. 103 364 für die eigene Bahn, 112 863 für die Oesterreichische Staatseisenbahngesellschaft und 91 695 für die Oesterreichische Nordwestbahn, für welchen Dienst 2 Locomotiven bei Tag und bei Nacht in Verwendung standen und denselben innerhalb 13 647 Stunden bewältigten.

Die Generalversammlung der Actionäre der Pilsen-Priesener Eisenbahn fand am 25. v. Mts in Prag statt Auf der Hauptlinie waren im Jahre 1880 die Bruttoeinnahmen um 153 736 fl., die Nettoeinnahmen um 131 869 fl höher als im Jahre 1879; auf der Nebenlinie Pilsen-Eisenstein belief sich das Bruttoplus auf 88 815 fl., das Nettoplus auf 63 122 fl. Die Mehrverfrachtungen auf der Hauptlinie bildeten 38 300, auf der Nebenlinie 27 900 t. Dem Verwaltungsrathe wurde das Absolutorium ertheilt. Die ausscheidenden Verwaltungsräthe wurden wiedergewählt.

Die 58. ordentl. Generalversammlung der Kaiser Ferdinands- und Mährisch-Schlesischen Eisenbahn fand am 27. v. Mts. hier statt. Die Direction berichtete über den Stand der 4 Couponprocesse, von welchen 2 letztinstanzlich in Leipzig zu ihren Gunsten entschieden wurden; die beim Wiener Landesgerichte anhängige Präjudizialklage ist im Zuge. Rücksichtlich der Ausgabe neuer Couponbogen lautet der Bericht wie folgt: „Der Oberste Gerichtshof hat in den Urtheilsgründen (betreffend den bekannten Process gegen die Franz Josefbahn) geradezu die Nothwendigkeit dieser Aendederung (Streichung der ausländischen Werthbezeichnung Thaler und Süddeutsche Währung) betont und ausgesprochen, es könnte bei Hinausgabe neuer Coupons mit Beibehaltung des früheren Textes unter den durch das Deutsche Münzgesetz vom Jahre 1873 geschaffenen Verhältnissen die Verpflichtung zur Einlösung des Coupons in Gold abgeleitet werden. Der Oberste Gerichtshof hat nachdrücklich hervorgehoben, dass von einem arglistigen Vertrauensmissbrauche durch Ausgabe neuer Coupons mit einem den dermaligen Verhältnissen entsprechenden Texte keine Rede sein könne. Von den in Circulation befindlichen 49 850 Obligationen dieser Anlehen sind neue Couponbogen zu 38 918 Stück bereits behoben worden." Der Bericht giebt ferner Aufklärungen über die Differenz mit der Regierung betreffs des Steuerabzuges von den Couponzinsen der Mährisch-Schlesischen Nordbahn, worüber die Beschwerde beim Verwaltungsgerichtshofe anhängig ist. Nach dem (auch acceptirten) Antrag der Direction betreffs der Dividende wird der über die 5 pCt. Verzinsung des Reinertrages verbleibende Ueberschuss von 7 861 100 fl. zur Superdividende von 100 fl. pro Actie à 1 000 fl. zur Beitragsleistung von 100 000 fl. zum Pensionsfonds und zum Vortrag von 309 975 fl. auf neue Rechnung verwendet. Die Frage des Privilegiums erwähnt der Directionsbericht wie folgt: „Voll Dankes für die mehrfachen wohlwollenden Urtheile, welche über diese Frage ohne unser Hinzuthun von bewährten Rechtskundigen in ebenso uneigennütziger als unparteiischer Weise veröffentlicht wurden, beziehen wir uns auf die Urkunden, welche unsere Rechte verbriefen. Die eine und die wichtigste derselben, die Privilegiumsurkunde vom 4. März 1836, zeichnet uns genau den Weg vor, den wir zu betreten haben. Im Sinne des § 10 derselben ist es unsere Aufgabe, rechtzeitig die Initiative zu ergreifen und uns, da das Privilegium im Jahre 1886 erlischt, an die hohe Staatsverwaltung zu wenden und die Erneuerung des Privilegiums zu erbitten. Da wir jederzeit bemüht waren, die hierzu erforderliche Bedingung zu erfüllen, so sehen wir im Vertrauen auf die Gerechtigkeit und Weisheit der hohen Regierung dem Ausgange der seinerzeit stattfindenden Verhandlung in der Hoffnung entgegen, dass wir mit Ausschluss jeder gerichtlichen Intervention in der Lage sein werden, ein neues Uebereinkommen zu treffen und Ihrer Genehmigung zu unterbreiten, welches auf einer gleichmässigen Wahrung der Interessen unserer Unternehmung und des öffentlichen Wohles basirt. Wir vermöchten auch keine triftige Ursache dafür zu finden, dass fünf Jahre vor Ablauf des Privilegiums seitens der Nordbahndirection die Eröffnung solcher Verhandlungen bereits anzustreben wäre." Diese Erklärung wurde mit lebhafter Zustimmung aufgenommen, worauf die üblichen Neu- resp. Wiederwahlen vorgenommen wurden.

Die (20.) ordentliche Generalversammlung der Böhmischen Westbahn wurde am 30. v. M. abgehalten. Zunächst gelangte der Bericht des Revisionsausschusses zur Verlesung, auf dessen Antrag dem Verwaltungsrathe das Absolutorium ertheilt wurde. Hierauf folgte die Verlesung des Geschäftsberichtes. In Bezug auf die Verwendung des Reingewinnes stellt der Verwaltungsrath folgende auch angenommene Anträge: Der nach Abzug der für die Verzinsung und Amortisation des Gesammtanlagecapitals pro 1880 erforderlichen Beträge verbleibende Nettoüberschuss wird mit 409 780 fl. beziffert. Nach statutarischer Dotirung des Reservefonds sollen 4 fl. pro Actie, d. i. 240 000 fl., auf die im Umlaufe befindlichen 60 000 Actien als Superdividende vertheilt werden, wonach der Julicoupon mit 9 fl. ohne Abzug einzulösen wäre; 40 000 fl. sollen zur Dotation des gesellschaftlichen Pensionsfonds verwendet, 36 368 fl. der Specialreserve — zugleich Bahnkörpererneuerungsfonds — zugewiesen werden, welche sich dadurch auf 945 000 fl. erhöht; 50 000 fl. sollen dem Specialfonds für Vermehrung der Fahrbetriebsmittel zugeführt und dieser dadurch auf die Höhe von 288 671 fl. gebracht werden. Der Direction wurde für ihre Mühewaltung gedankt, worauf einige Aenderungen der Pensionsstatuten und die Wiederwahl der ausscheidenden Verwaltungsräthe erfolgten.

In der 20. ordentlichen Generalversammlung der Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn am 30. v. M. wurde der Vortrag des Gewinnsaldo des Jahres 1880 von 949 347 fl. und die Einlösung des Coupons mit 5 pCt. genehmigt. Ueber die Galizische Transversalbahn wurden nach erschöpfender Darstellung des bekannten Standes der diesfälligen Verhandlungen folgende Anträge gestellt und angenommen: 1. Der Beschluss der vorjährigen Generalversammlung, wonach der Verwaltungsrath ermächtigt wurde, seine Bemühungen zur Erwirkung der Concession für die Linie Stanislau-Husiatyn fortzusetzen und eine Betheiligung der Gesellschaft an dem neuen Unternehmen nach Massgabe der verfügbaren Mittel in Aussicht zu nehmen, zu welchem Zwecke die Vollmacht zur Beschaffung des im Grunde Generalversammlungsbeschlusses vom 30. Juli 1875 noch fehlenden Betrages (von 2 317 400 fl.) erneuert und die Verwendung desselben auch zur Durchführung der in Frage stehenden Eisenbahnlinie gestattet wurde, wird aufrechterhalten und dahin erweitert, dass 2. auch die behufs Zustandekommens der ganzen Galizischen Transversalbahn vom Verwaltungsrathe vorgenommenen Schritte gebilligt und der Verwaltungsrath ermächtigt wird, sich mit den oberwähnten, nöthigenfalls durch Emission von Actien oder Prioritätsobligationen zu beschaffenden Geldmitteln bis zum Maximalbetrage von 2,4 Millionen Gulden an diesem Unternehmen gegen Uebernahme von Titres der hierfür zu bildenden Gesellschaft zu betheiligen unter der Bedingung, dass 3. der Betrieb sowohl der neu zu bauenden Strecken der Transversalbahn, als auch der Erzherzog Albrechtbahn, der Dniesterbahn, der Tarnow-Leluchower Staatsbahn nebst der Theilstrecke Landesgrenze-Orlo, eventuell auch der Ersten Ungarisch-Galizischen Eisenbahn — ganz oder theilweise — der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahngesellschaft auf Grund von Betriebs- oder Pachtverträgen übertragen wird, zu welchen Transactionen und den damit zusammenhängenden Vereinbarungen der Verwaltungsrath hiermit die statutenmässig erforderlichen Vollmachten von Seite der Generalversammlung erhält. 4. Der Verwaltungsrath wird ermächtigt, im Einvernehmen mit der Regierung die in Folge der veränderten Sachlage sich ergebenden Aenderungen der Statuten vorzunehmen. Hierauf erfolgte die Wiederwahl der ausgeschiedenen Verwaltungsräthe.

Die Börse war für Bahneffecten vorzüglich disponirt, obzwar die Rudolfsbahn zur Tilgung ihrer schwebenden Schuld von 1,88 Millionen die Kürzung eines Jahrescoupons um 1 fl. durch 9 Jahre bei ihrer Generalversammlung beantragen will. Karl-Ludwigbahn hoben sich auf 288, als die beabsichtigte Convertirung ihrer 5 pCt. in 4½ pCt. Silberobligationen mit einer entsprechenden Convertirungsprämie und die dadurch zu erzielende Jahresersparniss von ca. 300 000 fl. bekannt wurde. Oesterreichische Staatsbahn stiegen auf 320 über die Nachricht des Ausbaues der Rumänisch-Bulgarischen Bahn von der Linie Vercierova-Bukarest aus. Böhmische und Ungarische Bahnen blieben favorisirt; Prioritäten waren vom Auslande so stark begehrt, dass nur sehr wenige Sorten vom Pari entfernt sind.

Eisenbahnunfälle in Nordamerika.

Nach Angaben der „Railroad Gazette" fanden im Januar d. J. auf den Eisenbahnen der Vereinigten Staaten von Nordamerika die bei Weitem meisten Unfälle statt, die jemals in einem gleichen Zeitraume verzeichnet worden sind. Die Zahl derselben betrug nicht weniger als 223 und wurden dabei 30 Personen getödtet und 182 verletzt. 20 Eisenbahnunfälle verursachten den Tod von je einer oder mehr Personen; bei 41 kamen nur Verletzungen, aber keine Todesfälle vor, während bei 162 oder 72,3 pCt. der Unfälle überhaupt keine Verletzungen stattfanden.

Von den Zusammenstössen der Züge wurden veranlasst 4 durch falsche Weichenstellung, 3 durch Zugtrennungen, 3 durch Nebel und je 1 durch irrthümliches Commando, falsche Signalisirung und Wagen, die auf ein Nebengeleis abliefen.

Im Allgemeinen resultirten 98 Unfälle aus Schäden an dem Oberbau oder Wagenpark; 13 wurden direct durch Unbilden des Wetters veranlasst, 8 durch zufällige und unvorhergesehene Hindernisse; 61 wurden verschuldet durch Fahrlässigkeit oder mangelhafte Betriebsleitung; die Ursachen zu 43 Unfällen blieben unaufgeklärt, doch wurden die meisten hiervon wahrscheinlich durch Schneeverwehungen verursacht.

Nach anderer Eintheilung fanden 110 Unfälle bei Tageslicht, 91 zur Nachtzeit statt, bei 22 Fällen ist eine bestimmte Zeit nicht anzugeben.

Die Unfälle lassen sich in folgende Classen gruppiren:

	Zusammen-stösse	Ent-gleisungen	Andere Ursachen	Zu-sammen
Personenzüge	6	73	17	96
Güterzüge	32	77	4	113
Gemischte Züge . . .	14	—	—	14
Summa	52	150	21	223
Tödtungen	10	20	—	30
Verletzungen	34	146	2	182
Summa	44	166	2	227

Es darf als wahrscheinlich gelten, dass diese Zusammenstellung nicht ganz correct ist. Die Anzahl von leichten Unfällen bei Güterzügen ist zweifellos viel grösser, als bei Personenzügen, aber letztere können sehr viel leichter controlirt werden, während erstere, wenn damit kein ernster Verlust verbunden ist, sich oft der Beachtung entziehen.

Im Vergleich mit den Eisenbahnunfällen vom Januar 1880 weisen die diesjährigen eine Zunahme von 161 auf; die Zahl der Tödtungen beträgt 19, die der Verletzungen 132 mehr. Diese aussergewöhnliche Zunahme der Unfälle im Januar 1881 lässt sich leicht erklären; sie entstand unzweifelhaft aus den Schwierigkeiten, welche der sehr starke Verkehr mit sich brachte und die damit nothwendig verbundene Indienststellung eines unerfahrenen Zugpersonals; überdies war der Januar seit vielen Jahren der kälteste Monat. Strenge Kälte und häufige Schneestürme sind nicht günstig für die Betriebssicherheit, wie dies aus der Art der Unfälle sich von selbst erklärt; denn es kamen nicht weniger als 29 auf zerbrochene Schienen, 33 auf zerbrochene Räder, 6 auf zerbrochene Geleisverbindungen und 11 auf zerbrochene Achsen.

Literatur.

Dr. Koch's Handbuch für den Eisenbahngüterverkehr. I. Theil. Stationsverzeichniss. Verlag von Barthol & Co. (W. Lobeck). Berlin. 1881. Preis 5 *M.*

Der erste Theil des Werks, das Stationsverzeichniss, ist in seiner heute (am 9. Mai) erscheinenden 12. Auflage pro 1881 nach dem Stand des Europäischen Eisenbahnnetzes am 1. April d. J. wieder vollkommen umgearbeitet worden.

In dem geographischen Theil desselben wird, wie in der vorigen Auflage, nach einem allgemeinen Ueberblick über die Organisation des Eisenbahnbetriebsdienstes, eine systematische Darstellung der einzelnen Bahngebiete und damit eine vollständige Uebersicht über das sich von Jahr zu Jahr immer mehr verästende Eisenbahnnetz Europas geboten.

Den Mittelpunkt dieser Eisenbahn-geographischen Darstellung bilden selbstverständlich die Stationen, deren Betriebsvorrichtungen, Entfernungen, Verkehrsbeziehungen, geographische und politische Lage, wie auch deren Verhältnisse zu den an den Stationen gelegenen Telegraphen-, Post- und Zollämtern dargelegt werden.

Das angehängte genaue alphabetische Stationsverzeichniss, welches zum Zweck des raschen Gebrauchs nicht nur angiebt, an welcher Bahn jede Station liegt, inwieweit deren Güterverkehr beschränkt ist, welche Befugniss die dort befindlichen Zollstellen haben etc., sondern auch die Nummer wiederholt, welche jede Station in dem vorangehenden geographischen Register erhalten hat, giebt das Mittel an die Hand, nicht nur sich sofort darüber zu informiren, welchem Bahngebiet die fragliche Station angehört, sondern auch sich über die übrigen Verhältnisse jeder Station rasch zu vergewissern.

Als zweite Abtheilung zum vorliegenden Stationsverzeichniss ist im Mai 1880 in dritter Auflage das Ortsverzeichniss erschienen (Alphabetisch-geographisches Verzeichniss von Orten, welche mit den dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen angehörigen Stationen in Betreff der Güterab- und Anfuhr in Beziehung stehen, unter Angabe ihrer politisch-geographischen Lage und industriellen Bedeutung, ihrer Abstossstationen mit deren Bahngebiet und unter Hinzufügung von Quadratziffern zu den Stationsnamen zum Auffinden derselben auf der Karte.*)

Dieser zweite Theil des Werks enthält ein umfangreiches Verzeichniss von weit über 20 000 Orten, welche, abseits von den Stationen liegend, diesen ihre Güter zuführen, resp. solche von denselben empfangen. In diesem Ortsverzeichniss sind, mit Anhalt an die von den betreffenden Bahnverwaltungen mitgetheilten reichen Notizen, die für den Eisenbahngüterverkehr Deutschlands und Oesterreich-Ungarns wichtigen Orte alphabetisch zusammengestellt, unter Angabe ihrer politischen und geographischen Lage (Richtung und Entfernung des betreffenden Orts von der Eisenbahnstation), so dass durch das Nachschlagen dieses Ortsverzeichnisses möglichst jeder Zweifel darüber beseitigt wird, nach welcher Station die für einen solchen abseits von der Bahn gelegenen Ort bestimmten Güter zu dirigiren sind.

Zur Ergänzung dieser 3. Auflage des Werks ist am 2. v. Mts. ein Nachtrag erschienen, welcher die seit Erscheinen des Ortsverzeichnisses bis zum 1. April 1881 eingetretenen Aenderungen in Betreff der Abstossstationen mittheilt und zugleich eine Uebersicht der vom 1. April d. J. ab festgestellten Eisenbahndirections- und Betriebsamtsbezirke der Königlich Preussischen Staatsbahnverwaltung enthält unter alphabetischer Zusammenstellung deren Stationen (mit Angabe der Directions- und Betriebsamtsbezirke, welchen neuerdings die betreffenden Stationen zugetheilt worden sind).**)

Mittelst der zum Werke gehörigen, von jetzt ab nach Staats- und Privatverwaltungsgebieten colorirten Uebersichtskarte der Abstossstationen, welche in kleine Quadrate (15 km Seitenlänge) getheilt ist, kann man sich über die geographische Lage eines jeden im Verzeichniss vorkommenden Ortes leicht vergewissern. Gleichzeitig wird durch diese Karte ein sehr einfaches Mittel geboten, die Luftlinienentfernung zweier beliebiger auf der Karte vorkommenden Stationen festzustellen.***)

Ausserdem wird zur Veranschaulichung der Uebersicht der Königlich Preussischen Directions- und Betriebsamtsbezirke Mitte Mai d. J. eine Ausgabe dieser Karte erscheinen, welche die unter Preussischer Staatsbahnverwaltung befindlichen Eisenbahnen nach Directionsbezirken getrennt mit Colorirung der Betriebsamtsbezirke darstellt.†)

Als selbstständig verkäuflich ist zu vorliegendem Handbuch auch noch die Uebersichtskarte der Bahngebiete Mittel-Europas von C. Lehmann, revidirt von Dr. Koch, Preis 1½ *M.*, erschienen.

Miscellen.

Die allgemeine Deutsche Patent- und Musterschutzausstellung in Frankfurt a/M. wird am 10. d. Mts. (bis ultimo September) eröffnet werden.

Dieselbe findet auf einem über 60 Morgen grossen, von der Natur ausserordentlich begünstigten Terrain statt, welches südlich an die Etablissements der Palmengartengesellschaft sich theilweise anschliesst und nördlich die Ausläufer des Taunusgebirges streift. Verbunden ist dieselbe mit Ausstellungen für Balneologie, Gartenbau, Kunst und Localindustrie.

Der grosse Fremdenzufluss, dessen sich Frankfurt während der Sommermonate erfreut, die eigenartigen Ausstellungsobjecte — es wetteifern ca. 2 000 Aussteller — sichern der Ausstellung vom In- und Auslande eine grosse Frequenz.

Zur leichteren Orientirung beim Besuche der Ausstellung wird von dem Vorstande ein Katalog ausgegeben. Ausserdem erscheint während der Dauer der Ausstellung wöchentlich zweimal eine Ausstellungszeitung, die sich eingehender mit der Entstehung des Projects, dem Wesen und der Bedeutung der Ausstellung im Allgemeinen, sowie mit den einzelnen Objecten befasst.

---

*) Preis inclusive Nachtrag 6 *M.*, mit Karte 7 *M.*

**) Besitzer des Hauptwerks können diesen Nachtrag zum Preise von 60 *ℌ* nachbeziehen.

***) Preis der Karte 1 *M.*

†) Preis dieser in 5fachem Farbendruck ausgeführten Karte 1½ *M.* Das Stations- und Ortsverzeichniss sowie die Karten können auch durch die Redaction der Zeitung des Vereins D. E.-V. bezogen werden.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Tarif-Bekanntmachungen.

I. Localtarife.

K. K. priv. Kaiserin Elisabethbahn. Mit 1. Mai d. J. tritt der **IX. Nachtrag zum Localtarife** der Kaiserin Elisabethbahn in Kraft. Derselbe enthält:

1. Ausnahmetarif für die Beförderung kleiner Collien von 5—9 kg als Eilgut.
2. Aenderungen und Ergänzungen der Tarifbestimmungen und der Waarenclassification.
3. Einführung einer Zählgebühr bei Holzsendungen.
4. Gebührenberechnung für den Transport explodirbarer Güter.
5. Tariftabellen für den Verkehr von und nach Stationen der Salzburg-Tiroler Linie.
6. Ausnahmetarif VII für Cement, Gyps und Gypssteine.
7. Ausnahmetarif IX für Eisen und Stahl, und
8. Ausnahmetarif X für Zucker im Verkehre einiger Stationen mit Budweis.

Exemplare dieses Nachtrages liegen bei sämmtlichen Stationen der Kaiserin Elisabethbahn zur Einsicht auf und können von denselben sowie auch vom commerziellen Bureau der genannten Bahn in Wien käuflich bezogen werden. (1186)

II. Tarife für directe Verkehre mit besonderen Namen.

Vom 15. Mai l. Js. an gelten die im **Berlin - Tiroler Verbandsgütertarife** vom 1. December 1880 für Berlin, Station der Berlin-Anhalter Eisenbahn zur Einführung gekommenen Frachtsätze auch für Berlin, Station der Berlin - Dresdener Bahn. München, 30. April 1881. Generaldirection der K. B. Verkehrsanstalten, Betriebsabtheilung. (1171)

Oberhessische Eisenbahnen. Mit dem 1. Juni cr. tritt der Nachtrag VI zum Gütertarif für den **Frankfurt-Bebra-Oberhessischen Verkehr** vom 1. December

1877 in Kraft. Derselbe enthält eine Bestimmung über Aufhebung der Zuschlagsfrist für den Uebergangsverkehr in Frankfurt a/M., neue Tarifsätze für Frielendorf und Oberröblingen, neue und bezw. abgeänderte Tarifsätze für die Stationen Eisleben, Halle, Meerholz, Rossla, Sangerhausen und Wallhausen.

Soweit sich bei Anwendung der anderweiten Tarifsätze für Halle gegenüber der seitherigen Taxen Frachterhöhungen ergeben, werden die Differenzen bis zum 15. Juli d. J. auf dem Reclamationswege zurückvergütet.

Verkaufspreis des Nachtrags 10 ₰.

Giessen, den 2. Mai 1881. Grossherzogliche Direction zugleich Namens der betheiligten Verwaltungen. (1175)

Mit dem 1. Juli cr. treten die im **Hanseatisch-Preussischen, Ostdeutsch-Rheinischen und Ostdeutsch - Niederländischen Verbande** für Thorn, Station der Oberschlesischen Bahn sowie die für den Verkehr mit Hettstedt und Mansfeld, Stationen des Königlichen Eisenbahndirectionsbezirks Frankfurt a. M. im Staatsbahnverbande für Thorn und Bromberg, Stationen der Oberschlesischen Bahn via Berlin-Frankfurt a. O.-Posen resp. Berlin-Kreuz-Posen resp. Stargard-Kreuz-Posen resp. Halle - Sorau bestehenden directen Frachtsätze ausser Kraft und findet hinfort die directe Abfertigung von und nach Thorn resp. Bromberg in den bezüglichen Verkehren nur via Schneidemühl-Kreuz resp. Berlin statt. Bromberg, den 2. Mai 1881. Königliche Eisenbahndirection als geschäftsführende Verwaltung des Hanseatisch-Preussischen und Ostdeutsch-Rheinischen Verbandes. (1179 J)

Nord - Ostsee - Hannover - Thüringischer Verbands-Güter-Verkehr. Für den Verkehr zwischen Station Kleinfurra der Nordhausen-Erfurter Bahn einer- und den Stationen Nienburg a/W., Osterode des Eisenbahndirectionsbezirks Hannover, Halberstadt des Eisenbahndirectionsbezirks Magdeburg andererseits treten mit sofortiger Giltigkeit directe Frachtsätze in Kraft, welche bei den genannten Verbandsexpeditionen zu erfahren sind. Erfurt, den 26. April 1881. Namens der Verbandsverwaltungen die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft. (1160)

In Folge der am 1. April cr. erfolgten Vereinigung der bis dahin in Thorn getrennt bestandenen Expeditionsstellen der Oberschlesischen Bahn und des Königlichen Eisenbahndirectionsbezirks Bromberg für den Wagenladungsverkehr tritt vom 1. Juni cr. im **Ostdeutsch-Niederländischen, Ostdeutsch-Rheinischen, Staatsbahn, Staatsbahn - Reichsbahn, Mitteldeutschen, Hanseatisch-Preussischen, Preussisch-Thüringischen und Preussisch - Sächsischen Verbande** eine anderweite Instradirung in Kraft. Dieselbe regelt sich nach den jetzt für Thorn Stückgut- und Eilgutverkehr resp. Thorn ohne Bahnhofsvorschrift bestehenden Bestimmungen. Bromberg, den 27. April 1881. Königliche Eisenbahndirection. (1180 J)

Der durch Bekanntmachung vom 31. März cr. im **Ostdeutsch - Rheinischen Verbande** zur Einführung gekommene Ausnahmetarif für Flachs bei Aufgabe von 10 000 kg in einer Wagenladung zwischen Thorn, Station des Königlichen Eisenbahndirectionsbezirks Bromberg und der Oberschlesischen Bahn einer- und den im Ausnahmetarif L, Flachs, Flachsheede und Werg, bezeichneten Stationen der Bergisch-Märkischen, Köln-Mindener und Rheinischen Bahn andererseits behält bis zum 1. Juni cr. Gültigkeit.

Weiteres ist von den bezüglichen Stationen zu erfahren. Bromberg, den 26. April 1881. Königliche Eisenbahndirection als geschäftsführende Verwaltung. (1159 J)

Zum Tarif für den **Preussisch-Oberschlesischen Verband-Güter-Verkehr** gelangt ein Druckfehler-Berichtigungs-Blatt zur Ausgabe, welches mit dem 1. Mai cr. zur Einführung gelangt. Insoweit jedoch diese Berichtigungen Erhöhungen bedingen, treten diese erst mit dem 15. Juni cr. in Kraft.

Exemplare des Berichtigungs - Blattes sind durch Vermittelung sämmtlicher Billet-Expeditionen des Verbandes zu erhalten. Bromberg, den 29. April 1881. Königliche Eisenbahn-Direction im Namen der Verbands-Verwaltungen. (1167 J)

Der im **Preussisch-Sächsischen Verbandtarife** für den Verkehr zwischen Schulitz, Station des Eisenbahndirectionsbezirks Bromberg, einerseits und Dresden, Station des Eisenbahndirectionsbezirks Berlin und der Sächsischen Staatsbahn, andererseits bestehende Ausnahmetarif für Brennholz, Grubenholz und Eisenbahnschwellen im Betrage von 1,28 ℳ pro 100 kg tritt von sofort ausser Kraft und gelangt an Stelle desselben ein ermässigter Frachtsatz des Specialtarifs III im Betrage von 1,19 ℳ pro 100 kg zur Einführung. Bromberg, den 29. April 1881. Königliche Eisenbahndirection als geschäftsführende Verwaltung des Preussisch-Sächs. Verbandes. (1178 J)

Im **Rheinisch-Westfälisch-Mitteldeutschen Verbande** kommen von jetzt ab für den Transport von Eisen des Specialtarifs II in Wagenladungen von 10 000 kg von Siegen und Kirchen nach Berlin (Berlin-Anhalter Bahnhof) nachfolgende Ausnahmefrachtsätze und zwar

von Siegen ℳ 1,91
„ Kirchen „ 1,87

pro 100 kg zur Anwendung. Hannover, den 27. April 1881. Königliche Eisenbahndirection Namens der Verbandsverwaltungen. (1176)

Im **Rheinischen Nachbarverkehr** treten mit dem 1. Mai cr. zwischen den Stationen Schlebusch B. M. und Coblenz directe Frachtsätze in Kraft. Elberfeld, den 30. April 1881. Königliche Eisenbahn-Direction Namens der betheiligten Verwaltungen. (1144)

Westdeutscher Eisenbahnverband. Für den directen Güterverkehr zwischen Basel, Station der Badischen Staatseisenbahnen einer- und Stationen des Eisenbahndirectionsbezirks Hannover und des Eisenbahndirectionsbezirks Elberfeld andererseits treten vom 4. Mai bezw. 15. Juni cr. ab anderweite, theils ermässigte, theils erhöhte Frachtsätze in Kraft. Die die neuen Frachtsätze enthaltenden Ergänzungsblätter zum Verbandsgütertarif können von den betreffenden Verbandsexpeditionen bezogen werden. Hannover, im Mai 1881. Namens der Verbandsverwaltungen: Königliche Eisenbahndirection. (1174)

Exporttarife für Steinkohlen betreffend. Für zum Export bestimmte Steinkohlen aus dem Zwickauer und Lugau-Oelsnitzer Reviere werden, vorerst auf das Jahr 1881, folgende Transitsätze gewährt:

	Dresden Elbquai tr.	Riesa Elbquai tr.
	Mark pro	100 kg
von Zwickau	0,38	0,37*)
„ Lugau	0,33	0,32
„ Oelsnitz b. L.	0,34	0,33

[*) nicht 0,32, wie in der Bekanntmachung vom 26. April versehentlich angegeben.)

Die Anwendung dieser Sätze erfolgt im Restitutionswege gegen Vorlegung der Originalfrachtbriefe und ist an die Bedingung geknüpft, dass der Bezug pro Jahr mindestens 5 000 t beträgt und dass der Nachweis der Weiterverfrachtung per Elbe geliefert wird. Dresden, am 3. Mai 1881. Königl. Generaldirection der Sächs. Staatseisenbahnen. von Tschirschky. (1173)

III. Tarife für andere directe Verkehre.

Königlich Preussische Staats- und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen und Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen. Mit sofortiger Gültigkeit kommen für den Verkehr zwischen den Stationen Berlin (K. O.) und Berlin (Stettiner Bahnhof) einerseits und Stationen der ehemaligen Saarbrücker Bahn des Eisenbahndirectionsbezirks Köln (linksrheinisch) und Lothringisch-Luxemburgischen Stationen andererseits Ausnahmefrachtsätze für Eisen des Sp.-T. II zur Einführung.

Das Nähere ist bei den betreffenden Expeditionen zu erfahren. Namens der betheiligten Verwaltungen. Frankfurt a/M., den 30. April 1881. Königliche Eisenbahndirection. (1185)

Am 1. Mai l. Js. gelangt zum Tarife für den directen Güterverkehr zwischen Stationen der **Main-Neckarbahn** und Stationen der **Königlich Bayerischen Staatsbahnen** vom 1. März 1878 Nachtrag V zur Einführung. München, den 30. April 1881. Generaldirection der Königlich Bayerischen Verkehrsanstalten. Betriebs - Abtheilung. (gez.) von Hocheder. (gez.) von Schamberger. (1172)

IV. Specialtarife für bestimmte Transport-Artikel.

Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn. Die Frachtsätze der **Ausnahmetarife 1 und 2 (Mühlenfabrikate und Getreide etc.)** ermässigen sich in der Relation Frankenstein - Schmiedefeld auf 0,48 ℳ pro 100 kg. Breslau, den 2. Mai 1881. Directorium. (1184)

2. General-Versammlungen.

Breslau-Warschauer Eisenbahn. Die ordentliche Generalversammlung der Actionäre der Breslau-Warschauer Eisenbahn-Gesellschaft findet statt

am 3. Juni d. J., Nachmittags 3½ Uhr im Hôtel „zum weissen Adler“ in Poln. Wartenberg,

in welcher die im § 29 des Gesellschafts-Statuts unter 1, 3 und 4 aufgeführten Gegenstände zur Verhandlung kommen.

Zur Theilnahme an der Generalversammlung berechtigt nur die rechtzeitige Deposition der Actien bei der Gesellschafts-Hauptcasse hierselbst entweder in natura oder in Depôtscheinen über die bei Staats- oder Communalbehörden oder

1. in Breslau:
   1. bei der Breslauer Discontobank Friedenthal & Co. und
   2. bei den Herren Gebr. Guttentag,
2. in Berlin:
   1. bei dem Bankhause Gebr. Guttentag, Französische Strasse 1,
   2. bei den Herren Born & Busse, Behrenstrasse 31,

niedergelegten Actien der diesseitigen Gesellschaft.

Diese Deposition muss hier 3 Tage vor dem Termin, also spätestens am 30. Mai cr. Abends erfolgt sein.

Die Actien sind getrennt nach Gattung unter genauer Bezeichnung der Nummern mittelst Verzeichnisses in 2 Exemplaren anzumelden, wozu Formulare auf Verlangen von dem Bureau ausgegeben werden.

Wegen Vertretung der Actionäre durch Bevollmächtigte wird auf die §§ 35 und 33 des Statuts verwiesen.

Die gehörig legalisirten Vollmachten sind spätestens einen Tag vor der Versammlung an das Bureau der Direction hierselbst einzureichen. P. Wartenberg, den 30. April 1881. Der Aufsichtsrath. (1177)

Einnahmen der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im Monat März 1881.

Benennung der Eisenbahnen	Durchschn. Betriebsl. im Monat März 1881	Im Monat März 1881 wurden befördert		Die Einnahme betrug im Monat März 1881				1880		Differz. pro Kilom. in Procent	Die Einnahme betrug vom 1. Januar bis Ende März 1881		1880		Differz. pro Kilom. in Procent
		Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	im Ganzen	pro Kilom.		im Ganzen	pro Kilom.	im Ganzen	pro Kilom.	
	Kilom.	Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Gulden		Gulden		
emeinsame Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.															
ste Ungar.-Galiz. Eisenbahn	267	14 154	11 540	11 890	52 189	64 079	240	91 742	344	— 30·2	155 394	582	226 758	849	— 31·4
schau - Oderberger Eisenb.	427	47 742	107 326	36 547	290 910	327 457	767	289 337	678	+ 13·1	915 781	2 145	806 947	1 890	+ 13·5
sterr. Staatsbahn-Gesellsch.	2 011	299 615	476 561	513 626	2 183 791	2 697 417	1 341	2 343 556	1 165	+ 15·1	7 681 347	3 820	6 858 392	3 410	+ 12·0
dbahn-Gesellschaft	2 190	396 731	387 987	565 364	2 218 277	2 783 641	1 271	2 690 299	1 201	+ 5·8	7 490 988	3 421	7 207 851	3 218	+ 6·7
garische Westbahn . .	373	44 752	19 760	33 750	64 537	98 287	264	95 334	256	+ 31·3	305 096	818	266 236	714	+ 14·6
Summa . .	5 268	802 994	1 003 174	1 161 177	4 809 704	5 970 881	1 133	5 510 268	1 036	+ 9·4	16 548 606	3 141	15 366 184	2 889	+ 8·7
sterreichische Eisenbahnen.															
ssig-Teplitzer Eisenbahn .	94	47 047	312 931	17 279	248 679	265 958	2 829	263 384	2 802	— 1·0	731 071	7 777	767 943	8 170	— 4·8
hmische Nordbahn	180	48 077	55 325	22 982	110 771	133 753	743	129 373	719	+ 3·3	362 381	2 013	362 768	2 015	— 0·1
hmische Westbahn	201	35 820	113 073	41 704	245 917	287 621	1 431	259 513	1 291	+ 10·8	880 769	4 382	802 624	3 993	+ 9·7
schtěhrader Eisenbahn . .	397	43 483	206 516	41 799	332 409	374 208	943	327 032	824	+ 14·4	1 187 321	2 991	1 083 610	2 729	+ 9·6
x-Bodenbacher Eisenbahn .	89	25 790	85 259	7 190	117 120	124 310	1 397	127 241	1 430	— 2·3	395 055	4 439	401 269	4 509	— 1·9
ogen. Localbahn-Gesellsch.	5	1 121	6 307	393	2 297	2 690	538	2 409	482	+ 11·6	7 851	1 570	6 475	1 295	+ 21·2
zherzog Albrecht-Bahn . .	181	11 920	11 922	10 101	33 041	43 142	238	72 807	402	— 40·8	110 144	609	182 607	1 009	— 39·6
lizische Carl Ludwig-Bahn:															
altes Netz	352	65 554	79 814	86 060	519 078	605 138	1 719	597 329	1 697	+ 1·3	1 725 432	4 902	1 745 044	4 958	— 1·1
neues Netz	241			31 325	98 854	130 179	540	159 600	662	— 18·4	377 188	1 565	397 661	1 650	— 5·6
az-Köflacher Eisenb. u. B.-G.	91	19 959	48 668	9 077	92 199	101 276	1 113	97 656	1 073	+ 3·7	322 693	3 546	307 223	3 376	+ 5·0
iser Franz Josef-Bahn . .	712	115 905	111 791	166 771	448 629	615 400	864	584 092	820	+ 5·4	1 686 869	2 369	1 598 157	2 245	+ 5·5
iserin Elisabeth-Bahn:															
Hauptbahn	400	124 343	115 313	160 261	477 572	637 833	1 595	600 494	1 501	+ 6·3	1 833 650	4 584	1 601 026	4 003	+ 14·5
Lambach-Gmunden . . .	27	2 323	4 015	1 202	3 868	5 070	188	4 835	179	+ 5·0	13 743	509	12 930	479	+ 6·3
Linz-Budweis	144	11 163	19 923	11 305	58 387	69 692	484	62 479	434	+ 11·5	187 677	1 303	173 047	1 202	+ 8·4
Salzburg-Tiroler Bahn . .	290	27 650	16 317	17 685	42 979	60 664	209	60 981	210	— 0·5	165 877	572	163 773	565	+ 1·2
Neumarkt-Simbach . . .	58	9 127	27 696	10 050	48 747	58 797	1 014	59 128	1 019	— 0·5	185 265	3 194	154 269	2 660	+ 20·1
Hetzendorf-K.-Ebersdorf*) .	25	. .	30 932	. .	17 490	17 490	700	15 140	757	— 7·5	63 105	2 524	37 402	1 870	+ 35·0
onprinz Rudolf-Bahn incl. Rösel-Hüttenb. und Zeltweg-Fohnsdorf	812	76 939	114 127	81 733	267 425	349 128	430	362 152	446	— 3·6	972 523	1 198	976 935	1 203	— 0·4
iser Ferdinands-Nordbahn	697	163 246	387 014	266 819	1 664 153	1 930 972	2 770	1 804 156	2 588	+ 7·0	5 810 555	8 337	5 667 374	8 131	+ 2·5
Mährisch-Schles. Nordbahn	141	35 250	35 701	28 944	63 191	92 135	653	89 182	632	+ 3·3	289 609	2 054	271 087	1 923	+ 6·8
msierer Eisenbahn . . .	6	3 723	4 343	824	2 512	3 336	556	. .	. .	. .	17 001	2 834	. .	. .	. .
mb.-Czern.-Jassy B.(Oe.L.) Lemb.-Czern. .	267	26 946	35 056	40 060	179 472	219 532	822	246 489	923	— 10·9	591 581	2 216	685 230	2 566	— 13·6
mb.-Czern.-Jassy B.(Oe.L.) Czern.-Sucz. .	90	7 723	15 527	11 184	40 723	51 907	577	62 920	699	— 17·5	142 408	1 582	158 747	1 764	— 10·3
oben-Vordernberger Bahn .	15	3 289	16 404	1 171	12 308	13 479	899	17 829	1 189	— 24·4	42 013	2 801	50 503	3 367	— 16·8
hrische Grenzbahn	109	12 026	17 915	5 238	28 180	33 418	307	29 982	275	+ 11·6	95 631	877	88 513	812	+ 8·0
hrisch-Schlesische Centralb.	152	14 412	21 772	10 785	44 820	55 605	366	58 961	388	— 5·7	159 144	1 047	160 343	1 055	— 0·8
utitscheiner Localbahn . .	8	2 260	2 828	773	3 035	3 808	476	. .	. .	. .	10 904	1 363	. .	. .	. .
sterr. Localbahn-Gesellsch.:															
Caslau-Zleb u. Skowitz-Wrdy-Bucic	11	496	2 963	131	2 980	3 111	283	. .	.	. .	13 780	1 253	. .	. .	. .
Pecekér Industriebahn . .	1	. .	1 377	. .	371	371	371	. .	. .	. .	3 022	3 022	. .	. .	. .
sterreich. Nordwestb. Garant. Strecke .	623	118 091	139 934	139 649	457 829	597 478	959	568 686	913	+ 5·0	1 686 413	2 707	1 601 226	2 570	+ 5·3
sterreich. Nordwestb. Ergänzungsnetz .	305	49 482	171 538	43 442	331 111	374 553	1 228	326 245	1 070	+ 14·8	1 153 552	3 782	1 020 809	3 347	+ 13·0
rau-Friedländer Eisenbahn	33	5 054	9 468	2 152	20 350	22 502	682	26 248	795	— 14·2	59 517	1 804	74 034	2 243	— 19·6
sen-Priesen (Komotau) E.:															
Alte Linien	155	10 549	35 867	11 404	80 947	92 351	596	91 113	587	+ 15·3	285 079	1 839	282 590	1 823	+ 0·9
Pilsen-Klattau-Eisenstein .	97	8 221	23 402	5 854	36 991	42 845	442	37 618	388	+ 13·9	132 984	1 371	127 928	1 319	+ 3·9
ag-Duxer Eisenbahn . . .	155	10 919	44 235	9 900	73 232	83 132	536	67 882	438	+ 22·4	327 815	2 115	270 038	1 742	+ 21·4
K. Staatsbahnen:															
Braunau-Strasswalchen . .	37	3 922	2 210	1 928	2 983	4 911	133	6 365	172	— 22·7	14 581	394	17 675	478	— 17·6
Dalmatiner Bahn	105	1 520	2 026	1 498	3 880	5 378	51	5 941	57	— 10·5	13 021	124	13 973	133	— 6·8
Dniester Bahn	112	34 936	7 989	8 132	19 406	27 538	246	49 784	444	— 44·6	75 440	674	121 978	1 089	— 38·1
Donau-Ufer Bahn**) . . .	8	. .	29 861	. .	7 503	7 503	938	3 310	414	+ 126·6	23 231	2 904	10 165	1 271	+ 128·5
Erbersdorf-Würbenthal . .	21	1 302	2 519	474	1 725	2 199	105	. .	. .	. .	6 170	294	. .	. .	. .
Istrianer Bahn	143	2 784	2 726	3 742	7 440	11 182	78	13 398	94	— 17·0	31 287	219	39 642	277	— 20·9
Kriegsdorf-Römerstadt . .	14	1 089	2 218	274	1 448	1 722	123	1 947	139	— 11·5	4 961	354	6 183	442	— 19·9
Mürzzuschlag-Neuberg . .	11	1 138	4 519	313	2 414	2 727	248	3 060	278	— 10·8	8 557	778	8 266	751	+ 3·6
Niederösterr. Staatsbahnen	154	17 385	17 011	8 033	26 510	34 543	224	34 261	222	+ 0·9	92 210	599	86 886	564	+ 6·2
Rakonitz-Protivin	144	10 942	16 654	8 135	26 702	34 837	242	28 188	196	+ 23·5	97 357	676	80 907	562	+ 20·3
Tarnow-Leluchow (Orló) .	151	5 655	4 985	5 240	17 607	22 847	151	24 023	159	— 5·0	58 581	388	63 008	417	— 7·0
Tarvis-Pontafel	25	5 424	6 768	4 283	8 346	12 629	505	19 101	764	— 33·9	33 794	1 352	42 083	1 683	— 19·7
Unterdrauburg-Wolfsberg .	38	2 601	1 443	1 184	2 563	3 747	99	4 037	106	— 6·6	9 605	253	9 589	252	+ 0·4
dnordd. Verbindungsbahn .	283	52 488	89 177	30 895	185 448	216 343	764	192 213	679	+ 12·5	716 058	2 530	651 767	2 303	+ 9·8
rnau-Kralup-Prager Eisenb.	120	29 994	63 949	22 720	89 790	112 510	938	97 561	813	+ 15·4	372 236	3 102	334 241	2 785	+ 11·4
rarlberger Bahn	96	35 166	15 175	14 521	23 101	37 622	392	34 232	357	+ 9·8	92 549	964	104 856	1 092	+ 11·7
en-Pottendorf-Wiener-Neustädter Bahn	68	12 286	48 463	8 856	68 292	77 148	1 135	61 434	903	+ 25·7	216 100	3 178	171 995	2 529	+ 25·7
Summa . .	8 694	1 356 540	2 642 966	1 415 445	6 702 825	8 118 270	934	7 791 811	902	+ 3·5	23 895 356	2 748	22 996 399	2 661	+ 3·3
Ungarische Eisenbahnen.															
föld-Fiumaner Bahn . . .	392	76 418	26 156	49 075	106 508	155 583	397	154 076	393	+ 1·0	406 922	1 038	402 342	1 026	+ 1·2
ad-Körösthaler Bahn . . .	62	7 727	5 455	4 266	8 638	12 904	208	16 903	273	— 23·8	35 952	580	50 548	815	— 28·8

*) Inclusive der K. K. Donauuferbahnstrecke Stadlauer Donaubrücke-Kaiser Ebersdorf.
**) Exclusive der Theilstrecke Stadlauer Donaubrücke-Kaiser Ebersdorf.

Benennung der Eisenbahnen	Durchschn. Betriebsl. im Monat März 1881	Im Monat März 1881 wurden befördert		Die Einnahme betrug im Monat März							Die Einnahme betrug vom 1. Januar bis End[e]				[illegible]
				1881				1880		Differz. pro Kilom. in Procent	1881		1880		
		Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	im Ganzen	pro Kilom.		im Ganzen	pro Kilom.	im Ganzen	pro Kilom.	
	Kilom.	Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Gulden		Gulden		
Arad-Temesvarer Eisenbahn .	57	6 700	6 200	6 200	15 700	21 900	384	17 893	314	+ 22·3	57 900	1 016	49 874	875	+
Báttaszek - Dombovár - Zákány (Donau-Drau) Bahn . . .	166	8 200	7 200	6 700	27 200	33 900	204	36 481	220	— 7·3	91 500	551	91 558	552	–
Erste Siebenbürger Eisenbahn	290	17 372	18 389	16 504	80 150	96 654	333	105 016	362	— 8·0	275 307	949	265 862	917	+
Fünfkirchen-Bárcser Bahn . .	68	16 476	19 768	8 724	46 191	54 915	808	53 127	781	+ 3·5	131 738	1 937	128 211	1 885	+
Mohács-Fünfkirchner Bahn .	68	11 797	41 489	6 448	80 705	87 153	1 282	97 898	1 440	— 11·0	238 930	3 514	261 453	3 845	–
Raab-Oedenburg-Ebenfurter B.	118	16 919	16 380	8 376	24 936	33 312	282	32 009	271	+ 4·1	111 270	943	98 091	831	+
Ungarische Nordostbahn . .	580	53 109	33 988	47 249	127 258	174 507	301	194 851	336	— 10·4	504 313	870	529 082	912	–
Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen	2 613	216 600	238 600	279 800	966 200	1 246 000	477	1 201 201	473	+ 0·8	3 571 800	1 367	3 402 775	1 340	+
Summa . .	4 414	431 725	413 725	433 342	1 483 486	1 916 828	434	1 909 455	440	— 1·4	5 425 632	1 229	5 279 796	1 216	+
Recapitulation.															
Summe der gemeinsamen Oesterr.-Ungar. Eisenbahnen	5 268	802 994	1 003 174	1 161 177	4 809 704	5 970 881	1 133	5 510 268	1 036	+ 9·4	16 548 606	3 141	15 366 184	2 889	+
Summe der Oesterr. Eisenbahnen	8 694	1 356 540	2 642 966	1 415 445	6 702 825	8 118 270	934	7 791 811	902	+ 3·5	23 895 356	2 748	22 996 399	2 661	+
Summe der Ungar. Eisenbahnen	4 414	431 318	413 725	433 342	1 483 486	1 916 828	434	1 909 455	440	— 1·4	5 425 632	1 229	5 279 796	1 216	+
Hauptsumme . .	18 376	2 590 852	4 059 865	3 009 964	12 996 015	16 005 979	871	15 211 534	831	+ 4·8	45 869 594	2 496	43 642 379	2 385	+

Fortsetzung der offiziellen Anzeigen von Seite 492.

3. Convertirung.

Pfälzische Eisenbahnen. Die Convertirung der 4½procentigen Prioritäts-Obligationen der Pfälzischen Eisenbahnen in neue 4procentige betreffend.

Die Generalversammlung der Actionäre der Pfälzischen Eisenbahn-Gesellschaften vom 29. April 1881 hat mit Genehmigung der K. Bayer. Staatsregierung gemäss der höchsten Entschliessung des Kgl. Staatsministeriums des Königlichen Hauses und des Aeussern, dann der Finanzen vom 15. März ds. Js. beschlossen:

I. dass sämmtliche 4½procentige Prioritäts-Obligationen der 3 Pfälzischen Eisenbahn-Gesellschaften in 4procentige umgewandelt und zu diesem Zwecke sämmtliche 4½procentige Prioritäts-Anlehen der 3 Pfälzischen Eisenbahn-Gesellschaften nach ihrem Stande vom 1. October 1881 auf Grund des vertragsmässig bestehenden, bezw. urkundlich festgestellten Vorbehaltes per 1. October 1881 gekündigt werden sollen;

II. dass durch sofortige Emission eines neuen 4procentigen Prioritäts-Anlehens für Jede der 3 Pfälzischen Eisenbahn-Gesellschaften den Inhabern der 4½procentigen Prioritäts-Obligationen innerhalb des Präclusivtermines

vom 10. Mai bis 15. Juni l. Js.

Gelegenheit zum freiwilligen Umtausch dieser Obligationen gegen neue 4procentige Prioritäts-Obligationen in Reichswährung gegeben werden soll.

Im Vollzuge dieses Beschlusses bringen wir hiermit zur öffentlichen Kenntniss, was folgt:

1. die nachbezeichneten 4½procentigen Prioritäts-Anlehen der 3 Pfälzischen Eisenbahn-Gesellschaften werden per 1. October 1881 andurch gekündigt und zwar:

A. für die Ludwigsbahn.

a) Das IV. Anlehen zu 4½ pCt. vom 1. April 1858;

b) das VIII. Anlehen zu 4½ pCt. (früher 5procentig und auf 4½ pCt. reducirt) vom 15. August 1869;

c. das IX. Anlehen zu 4½ pCt. vom 1. April 1872;

d) das X. Anlehen zu 4½ pCt. vom 1. October 1872;

e) das XI. Anlehen zu 4½ pCt. vom 12. Juni 1875.

B. für die Maximiliansbahn.

a) Das I. Anlehen zu 4½ pCt. vom 1. September 1871;

b) das II. Anlehen zu 4½ pCt. vom 1. April 1874;

c) das III. Anlehen zu 4½ pCt. vom 22. October 1876.

C. für die Nordbahnen.

a) Das I. Anlehen, theils früher zu 5 pCt., convertirt auf 4½ pCt. vom 1. September 1872 und theils zu 4½ pCt. vom 1. März 1872;

b) das II. Anlehen zu 4½ pCt. vom 20. November 1876.

2. Diejenigen Obligationsinhaber der hieroben bezeichneten, gekündigten 4½procentigen Prioritäts-Anlehen, welche von der Convertirung in der dafür bestimmten Zeit vom 10. Mai bis 15. Juni d. Js. Gebrauch machen, erhalten zu den neuen 4procentigen Prioritäts-Obligationen

eine Convertirungsprämie von 1¼ pCt. des Nominalwerthes

derselben und wird ihnen ausserdem für den Coupon per 1. October 1881 der alten Obligationen der 4½procentige Zins für die Zeit vom 1. April bis 1. October 1881 sofort bei der Convertirung vergütet.

3. Die Erklärung über die beabsichtigte Convertirung in der vorbezeichneten Frist ist mittelst eines für jedes Anlehen besonders bestimmten Verzeichniss-Formulars zu bewerkstelligen, in welches die zum Umtausch angemeldeten 4½procentigen Prioritäts-Obligationen, nach den verschiedenen Bahnen und Jahrgängen der Anlehen getrennt, nach Litteras und Nummern arithmetisch geordnet einzutragen sind.

Die in 2 Exemplaren auszufertigenden Verzeichnisse, deren Formularien bei den am Schlusse gegenwärtiger Bekanntmachung bezeichneten Convertirungsstellen bezogen werden können, sind mit den zu convertirenden 4½procentigen Prioritäts-Obligationen nebst den dazu gehörigen Talons und sämmtlichen Coupons einschliesslich des Coupons per 1. October 1881 bei Einer der unterzeichneten Convertirungsstellen einzureichen, wo der declarirende Obligations-Inhaber das eine Exemplar der betr. Verzeichnisse mit einer Empfangsbescheinigung versehen zurückerhält.

Die Fristbestimmung zum Bezuge der neuen 4procentigen Prioritäts-Obligationen wird von jeder Convertirungsstelle öffentlich bekannt gemacht.

Die neuen 4procentigen Prioritäts-Obligationen werden mit Zinslauf vom 1. October 1881, daher mit 1. Zinscoupon per 1. April 1882 ausgegeben.

Ueber die Vergütung bezw. Anrechnung des Zinses der alten 4½procentigen Prioritäts-Obligationen vom 1. April bis 1. October 1881, die baare Rückvergütung fehlender Coupons etc. sind auf der Rückseite der betr. Verzeichniss-Formularien die nöthigen Bemerkungen zur gefälligen Beachtung mitgetheilt und ist dortselbst auch das Schema für die Abrechnung und die Feststellung der baaren Herein- oder Hinauszahlung mit der näheren Bezeichnung der abzugebenden neuen Prioritäts-Obligationen beigefügt.

4. Alle 4½procentige Prioritäts-Obligationen der 3 Bahngesellschaften, welche bis zum 15. Juni ds. Js. einschliesslich zur Convertirung nicht eingereicht wurden, gelangen in Gemässheit obiger Kündigung, soweit sie nicht schon amortisirt sein sollten, zur Rückzahlung des Capitales per 1. October 1881.

Die Inhaber dieser 4½procentigen Prioritäts-Obligationen werden daher aufgefordert, ihre Obligationen mit sämmtlichen nicht verfallenen Zinscoupons, beginnend mit dem Zinscoupon per 1. April 1882, nebst Talons mit Eintritt des obenbezeichneten Kündigungstermins bei der Hauptcassa in Ludwigshafen a/Rhein oder den nachbenannten Banken und Bankhäusern einzureichen und den Nominalbetrag der Obligationen in Empfang zu nehmen.

Vom 1. October 1881 ab hört die Verzinsung der 4½procentigen Prioritäts-Obligationen auf, weshalb die etwa fehlenden, nicht fälligen Zinscoupons bei der Auszahlung des Capitales in Abzug gebracht werden.

Als Convertirungsstellen werden bezeichnet:

1. die Directions - Hauptcassa in Ludwigshafen a/Rh.,
2. M. A. v. Rothschild & Söhne in Frankfurt a/M.,
3. Ph. N. Schmidt in Frankfurt a/M.,
4. die Generaldirection der Seehandlungs-Societät in Berlin,
5. die Direction der Disconto-Gesellschaft in Berlin,
6. S. Bleichroeder in Berlin,
7. W. H Ladenburg & Söhne in Mannheim,
8. die Rheinische Creditbank in Mannheim,
9. die K. Bank in Nürnberg und alle ihre Filialen,
10. die Bayerische Vereinsbank in München,
11. L. Dacqué in Neustadt a/Haardt.

Das Convertirungsgeschäft wird in dem Effectenbureau der vorgenannten Firmen innerhalb der üblichen Geschäftsstunden vollzogen werden. Ludwigshafen, 1. Mai 1881. Die Direction der Pfälzischen Eisenbahnen. v. Jaeger. (1146)

4. Submissionen.

Bergisch-Märkische Eisenbahn. Es soll die Anfertigung und Lieferung von 250 Stück eisernen Kohlenwagen im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Offerten ersuchen wir bis spätestens Sonnabend, den 21. Mai cr., Vormittags 11 Uhr, mit der Aufschrift: „Submission auf Lieferung von eisernen Kohlenwagen“ frankirt und versiegelt an das diesseitige maschinentechnische Büreau hier einzureichen, woselbst deren Eröffnung in Gegenwart der persönlich erschienenen Submittenten erfolgen wird.

Die massgebenden Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen zur Einsicht auf dem maschinentechnischen Bureau offen und können dieselben auch gegen Erstattung der Druckkosten etc. ad 4 *M.* von dem Kanzleivorsteher Peltz hierselbst bezogen werden. Elberfeld, den 27. April 1881. Königliche Eisenbahndirection. (1134)

Oels-Gnesener Eisenbahn. Die Lieferung der für die Zeit vom 1. Juli 1881 bis dahin 1882 erforderlichen Locomotivheizkohlen (500 t Würfelkohle und 4 500 t Kleinkohle) soll im Submissionswege vergeben werden. Offerten sind bis zum 17. Mai 1881, Vorm. 10 Uhr, an unsere Centralmaterialien-Verwaltung zu Oels einzusenden. Die Lieferungsbedingungen sind von unserem Centralbüreau zu Breslau, Museumstrasse 7, gegen Erlegung von 50 *₰* zu beziehen, auch erfolgt portofreie Zusendung gegen Einsendung von 70 *₰*. Direction.

K. K. Betriebsverwaltung der Kronprinz Rudolfbahn. Lieferungsausschreibung. Auf die Lieferung des Jahresbedarfes, d. i. vom 1. Juni 1881 bis 31. Mai 1882 von circa:

35 000 kg Mineralöl für Maschinen,
20 000 „ „ „ Wagen,
10 000 „ Unschlittschmiere und
59 000 „ Petroleum;

dann von circa

133 700 kg Stab- und Façoneisen,
61 000 „ Schwarzbleche,
200 „ Stahlbleche,
16 900 „ Federstahl,
4 900 „ Gussstahl,
1 200 „ Bessemerstahl,
2 600 „ Volutfedern,
77 700 „ Eisenabgüsse und
1 500 „ feinsten Gussstahldraht

werden vorschriftsmässig gestempelte, versiegelte und mit der Aufschrift „Offerte auf Mineralöl, Unschlittschmiere oder Petroleum“ eventuell „Offerte auf Eisen und Stahl“ versehene Offerten bis längstens 10. Mai 1881 im Einreichungs-Protocolle der K. K. Betriebs-Verwaltung I Renngasse 5, angenommen und ist gleichzeitig ein Vadium von 5 pCt. des Gesammtwerthes der offerirten Lieferung in Baarem, oder in solchen Effecten, welche von der pr. Oest.-Ung. Bank zur Belehnung zugelassen werden, bei der f. o. Hauptcasse zu erlegen.

Die allgemeinen und speciellen Lieferbedingnisse, dann das Detailverzeichniss der ausgeschriebenen Eisen- und Stahlsorten, welches gleichzeitig als Offerte zu benützen ist, ferner die nöthigen Skizzen können im Bureau für Materialwesen, ebenfalls Renngasse 5, gegen Vergütung der Selbstkosten behoben werden.

Das Anbot ist nur franco einer Rudolfbahnstation und franco Fass respective Emballage zu stellen.

Die K. K. Betriebs-Verwaltung behält sich die Entscheidung zwischen den betreffenden Offerenten vor, und wird jede Offerte, welche den genannten Bedingungen nicht entspricht, unberücksichtigt lassen. Wien, im April 1881. Der K. K. Betriebs-Verwalter der Kronprinz Rudolfbahn. (Nachdruck wird nicht honorirt.) (1183)

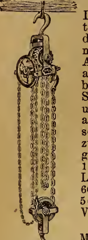
5. Submissionsresultate.

Oberschlesische Eisenbahn. Breslau, den 29. April 1881.

Offerte pro Wagen ohne Bremse *M.*	Offerte pro Wagen mit Bremse *M.*	Submittent. Name und Domicil.	Lieferort. Station:	Lieferzeit.
		1. 12 zweiachsige Personenwagen IV. Classe, 6 ohne, 6 mit Bremse.		
4 675	5 175	„Saxonia“ Eisenwerke und Eisenbahnbedarf-Fabrik in Radeberg	Radeberg	7 Monat nach Zuschlag
4 870	5 260	Noell'sche Waggonfabrik in Würzburg	Würzburg	7 Monat nach Zuschlag
4 700	5 170	Friedrich Deicke in Wittenberge	Wittenberge	7 Monat nach Zuschlag
4 700	5 300	F. Ringhoffer in Smichow bei Prag	Breslau	Monat October
4 750	5 250	Gebrüder Gastell in Mainz	Mombach	7 Monat nach Zuschlag
4 395	4 835	L. Steinfurt in Königsberg	Königsberg	6 Monat nach Zuschlag
4 630	5 075	F. Wöhlert'sche Maschinenbauanstalt und Eisengiesserei, Actiengesellschaft, Abtheilung: Eisenbahnwaggonfabrik in Elbing	Elbing	5 Monat nach Zuschlag wöchentlich 4 Stück
4 600	5 055	Actiengesellschaft für Fabrikation von Eisenbahnmaterial in Görlitz	Görlitz	6 Monat nach Zuschlag
4 780	5 275	Carl Weyer & Comp. in Düsseldorf-Oberbilk	Düsseldorf	6 Monat nach Zuschlag
4 605	5 070	Waggonfabrik Gebrüder Hofmann & Comp., Actiengesellschaft in Breslau	Breslau	6½ Monat nach Zuschlag
4 800	5 300	Killing & Sohn in Hagen	Hagen	8 Monat nach Zuschlag
4 590	5 090	Breslauer Actiengesellschaft für Eisenbahnwagenbau in Breslau	Breslau	24 Wochen nach Zuschlag 5 Stück wöchentlich
		2. 12 zweiachsige Etageviehwagen mit Bremse.		
—	2 760	„Saxonia“ Eisenwerke und Eisenbahnbedarf-Fabrik in Radeberg	Radeberg	5½ Monat nach Zuschlag
—	2 830	Noell'sche Waggonfabrik in Würzburg	Würzburg	5 Monat nach Zuschlag
—	2 870	J. Goossens Waggonfabrik in Aachen	Aachen-Templerb.	5 Monat nach Zuschlag
—	2 800	Friedrich Deicke in Wittenberge	Wittenberge	5 Monat nach Zuschlag
—	2 750	F. Ringhoffer in Smichow bei Prag	Breslau	Monat October
—	2 490	L. Steinfurt in Königsberg	Königsberg	4½ Monat nach Zuschlag
—	2 925	F. Wöhlert'sche Maschinenbauanstalt und Eisengiesserei, Actiengesellschaft, Abtheilung: Eisenbahnwaggonfabrik in Elbing	Elbing	4 Monat nach Zuschlag wöchentlich 10 Stück
—	2 880	Gustav Talbot & Comp. in Aachen	Aachen	5—6 Monat nach Zuschlag
—	2 700	Actiengesellschaft für Fabrikation von Eisenbahnmaterial in Görlitz	Görlitz	4½ Monat nach Zuschlag
—	2 865	Carl Weyer & Comp. in Düsseldorf-Oberbilk	Düsseldorf	5 Monat nach Zuschlag
—	2 695	Waggonfabrik Gebrüder Hofmann & Comp., Actiengesellschaft in Breslau	Breslau	5 Monat nach Zuschlag
—	2 850	Killing & Sohn in Hagen	Hagen	6 Monat nach Zuschlag
—	2 690	Breslauer Actiengesellschaft für Eisenbahnwagenbau in Breslau	Breslau	18 Wochen nach Zuschlag 5 Stück wöchentlich
		3. 50 zweiachsige Rungenwagen mit radialer Achsenstellung, ohne Bremse.		
2 005	—	„Saxonia“ Eisenwerke und Eisenbahnbedarf-Fabrik in Radeberg	Radeberg	7 Monat nach Zuschlag
2 060	—	Noell'sche Waggonfabrik in Würzburg	Würzburg	5 Monat nach Zuschlag
2 000	—	J. Goossens Waggonfabrik in Aachen	Aachen-Templerb.	5—6 Monat nach Zuschlag
1 970	—	Friedrich Deicke in Wittenberge	Wittenberge	5—7 Monat nach Zuschlag
2 100	—	F. Ringhoffer in Smichow bei Prag	Breslau	Monat October
1 980	—	L. Steinfurt in Königsberg	Königsberg	5 Monat nach Zuschlag wöchentlich 20 Stück
2 075	—	F. Wöhlert'sche Maschinenbauanstalt und Eisengiesserei, Actiengesellschaft, Abtheilung: Eisenbahnwaggonfabrik in Elbing	Elbing	4 Monat nach Zuschlag wöchentlich 10 Stück
2 035	—	Gustav Talbot & Comp. in Aachen	Aachen	5—6 Monat nach Zuschlag
1 940	—	Actiengesellschaft für Fabrikation von Eisenbahnmaterial in Görlitz	Görlitz	6 Monat nach Zuschlag
2 100	—	Carl Weyer & Comp. in Düsseldorf-Oberbilk	Düsseldorf	5—6 Monat nach Zuschlag
1 956	—	Waggonfabrik Gebrüder Hofmann & Comp., Actiengesellschaft in Breslau	Breslau	5 Monat nach Zuschlag 6 Stück wöchentlich
2 020	—	Killing & Sohn in Hagen	Hagen	5—6 Monat nach Zuschlag
1 790	—	Breslauer Actiengesellschaft für Eisenbahnwagenbau in Breslau	Breslau	14 Wochen nach Zuschlag 8 Stück wöchentlich

Privat-Anzeigen.

Schraubenflaschenzüge mit Drucklager.

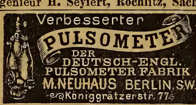


Patent No. 10611.
Diese bewährten Züge übertreffen an Sicherheit der Bedienung, an günstiger Ausnutzung der aufgewandten Arbeit (65 pCt. Nutzeffect), an geringer Abnutzung der beanspruchten Theile, an Sanftheit der Bewegung und und geringem Eigengewicht alle bis jetzt bekannten selbsthemmenden Flaschenzüge. Die Hubhöhe ist unbegrenzt. Jeder Zug ist auf die 1¼fache Last probirt. Auf Lager halte ich Züge für 600, 1000, 1500, 2000, 3000, 5000 kg. Vrgl. Zeitschrift d. V. d. I. 1881. Heft 3.

E. Becker,
Maschinenfabrik für Hebewerkzeuge, Berlin, Chausseestr. 100.



Die eichfähige Wage
für Eisenbahnfahrzeuge ohne Geleisunterbrechung etc. D. R.-Patent No. 9968 bringe in empfehlende Erinnerung u. bitte zu beachten, dass die Wage neben Billigkeit u. wenig Raumbeanspruchung grosse Empfindlichkeit erhält u. zu behalten vermag, da beim Anheben der Last die Schneiden als Drehpunkte nicht benutzt werden, dass ferner hemmende Einflüsse, als: Schnee- u. Sandeinfall etc., in Folge der geringen Oberfläche, nicht einwirken können. Die Brauchbarkeit beweist die mehrfach practische Benutzung zum Wägen von Fahrzeugen jeder Länge, auch dreiachsiger.
Ingenieur **H. Seyfert, Rochlitz, Sachsen.**



GANZ & Comp.

Eisengiesserei u. Maschinen-Fabriks-Actien-Gesellschaft
in Ofen und Ratibor.

Hartguss-Räder und **Herzstücke, Eisenbahn-Oberbau-** und **Hochbau-Eisenbestandtheile, mechanische Ausrüstungen, Rohguss** und **Maschinenarbeiten, Walzenstühle** und **Mühlenbestandtheile.**

UNION

Actien-Gesellschaft für Bergbau, Eisen- und Stahlindustrie zu Dortmund

liefert:

Kohlen und **Coaks. Erze.**
Puddelroheisen, Bessemerroheisen, Giessereiroheisen,
Eisenbahnschienen und **Pferdebahnschienen** aus Bessemerstahl,
Laschen aus Schweisseisen, Flusseisen und Bessemerstahl.
Unterlagsplatten für Schienen aus Schweiss- und Flusseisen.
Lang- und Querschwellen aus Schweiss- u. Flusseisen.
Kleineisenzeug zum eisernen Bahnoberbau.
Bandagen aus Bessemer- und Martinstahl.
Achsen aus Bessemer-, Martinstahl und Flusseisen.
Radsätze für Waggons, Tender und Locomotiven.
Grubenschienen aus Eisen und Stahl.
Grubenschwellen aus Schweiss- und Flusseisen:
Grubenwagen-Räder und **complete Sätze** etc. aus Temperstahl.
Fliegende Geleise, Schachtgestänge, Schachtringe, eiserne Streckenbögen.
Brücken, Dächer, Drehscheiben, Eisen-Constructionen, Weichen, Kreuzungen.
Giesserei-Producte jeder Art. Potteriegnss.
Geschosse.
Schmiedestücke.
Geschmiedete Karren- und **Wagenachsen** aus Eisen und Stahl nach Profilbuch und in jedem vorgeschriebenen Facon.
Stabeisen: Rund, Vierkant, Flach, auch in Flusseisen, Bessemerstahl, Feinkorn, Puddelstahl, Hufstab- Mutter- Felgen- Reifen- Roststab-Eisen.
Geschmiedetes Eisen.
Universaleisen.
Profilirtes Eisen aller Art als:
Winkeleisen
T Eisen
I Trägereisen
⊓ Eisen
Fenstereisen u. s. w.
} nach Profilbuch.
Kesselbleche in Prima, Feinkorn- Holzkohlen- Lowmoor- Flusseisen- Martinstahl- Bessemerstahl-Qualität.
Reservoirbleche.
Sturz- und Feinbleche.
Walzdraht in Eisen, Flusseisen, Martinstahl und Bessemerstahl.

Eiserne Lastkarren

empfiehlt **R. Drescher,**
Chemnitz.

Gehärtetes Tafelglas

Presshartglas,

sehr empfehlenswerth durch **bedeutende Widerstandsfähigkeit gegen Stoss, Druck, Wurf** und **Temperaturdifferenzen** zu

Bedachungen, Locomotiv- und Wagenfenstern, Signal- und Laternenscheiben,

auch mit **transparenten Stationsnamen** und **anderen Bezeichnungen** versehen sowie

gebogene Scheiben jeder Art für Reflecteurs etc.

liefert billigst
Dresden, Freibergerstrasse 43.

Dresdner Glasfabrik
Friedr. Siemens.

Geschwindigkeitsmesser Pat. Klose
Schienenprofil-Apparate Pat. Hattemer & Schubert
liefert **Wilh. Horn, Berlin S.,**
Telegraphen-Bau-Anstalt.

Neue

Berliner Messingwerke

WILH. BORCHERT JR.
SW., Koch-Strasse No. 30.

Fabrik von Messing- und Tombak-Blechen,
Messing-, Neusilber-, Tombak- und Kupferdraht,
Messingröhren mit und ohne Löthnath.

SPECIALITÄT:
Elektrischer Kupferleitungsdraht bester Qualität.

H. S. HERMANN. BUCHDRUCKEREI. LITHOGRAPHISCHE ANSTALT & STEINDRUCKEREI. VERLAGS-BUCHHANDLUNG. PHOTOLITHOGRAPHIE & LICHTDRUCK-ANSTALT. BUCHBINDEREI. BERLIN SW., BEUTH-STRASSE 8.

Die im Jahre 1837 begründete Anstalt, welche vorzüglich für Druck von Formularen, Tarifen, Billets sowie von Steindruck-Arbeiten, wie Bau- und Situations-Plänen eingerichtet ist, empfiehlt sich den geehrten Bahn-Verwaltungen zur Lieferung des Drucksachen-Bedarfs bei schleuniger Herstellung zu billigsten Preisen.
☞ *Annahme der Privat-Anzeigen für diese Zeitung, welche für Fabrikanten und Lieferanten von Eisenbahn-Bedarf ein geeignetes Insertions-Mittel bietet.* ☜

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin SW. (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 36. 1881.

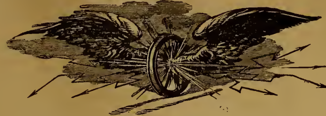
Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint Montags und Freitags.

Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes; Kreuzband-Porto wird extra berechnet.

Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction: Dr. jur. W. Koch, Berlin SW., Kleinbeerenstr. 3.

Commissionär für den Buchhandel: Adolph Refelshöfer, Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.



Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuth-Strasse 8, einsenden.

Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt. Auflage der Zeitung: 3000 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Einundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 13. Mai 1881.

Dieser Nummer liegt No. 9 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Dieser Nummer liegt ein Prospect betr. Susemihl's Geleismesser bei.

Fusion der Westschweizerischen und der Simplon-Eisenbahngesellschaft.

Zwischen der Gesellschaft der Westschweizerischen Eisenbahnen (Suisse Occidentale), deren Linien in Genf, Vallorbes und Verrières wichtige Anschlüsse an das Französische Eisenbahnnetz haben, und der Simplonbahngesellschaft, deren Linie Bouveret (am Genfer See)-Brigue (Brieg) die nördliche Zufahrtslinie für den projectirten Simplontunnel bildet, ist ein namentlich in Bezug auf das letztere Project interessirender Fusionsvertrag am 26. März d. J. abgeschlossen worden, welchen eine am 5. Mai in Lausanne abgehaltene ausserordentliche Generalversammlung der Suisse Occidentale mit 590 gegen 24 Stimmen genehmigt hat.

Der Verwaltungsrath hatte einen ausführlichen Orientirungsbericht „Rapport au sujet de la fusion avec la Compagnie du chemin de fer du Simplon“ dieser Generalversammlung vorgelegt, welchem wir Folgendes entnehmen: Derselbe erinnert zunächst daran, dass ein gleicher Antrag von der Generalversammlung 1876 abgelehnt ward. Jetzt hätten die Verhältnisse die Verwaltung genöthigt, das Fusionsproject wieder auf einer ganz anderen Basis aufzunehmen. 1876 war die Fusion in der Weise beantragt gewesen, dass jede Actie der Simplonbahn gegen eine Obligation der Westbahnen umgetauscht werden sollte, welche auf 400 Frcs. lautete, mit 500 Frcs. mittelst Verloosung innerhalb 50 Jahren zu amortisiren war, bis Ende 1881 3 pCt. und von da ab bis zur Amortisation 5 pCt. Zinsen trug. Im Falle es gelingen sollte, die Durchstechung des grossen Tunnels zu erreichen, sollten die Obligationen unmittelbar mit je 700 Frcs. eingelöst werden. Diese Bedingungen bezogen sich nur auf 3 750 Actien, welche sich damals in Händen der Waadtländischen Gesellschaft befanden, so dass, da 3 750 weitere Actien der Westbahnengesellschaft gehörten, nur noch wegen Erwerbung von 500 Actien zu verhandeln war, die sich im Besitze Dritter befanden und unschwer zu gewinnen waren. Die Simplongesellschaft war damals gegen eine Abmachung, welche ohne ihre Zuziehung unter der Form des Actienankaufs von der Westbahn projectirt wurde. Die heutige Combination, welche den Charakter einer Fusion trägt, beruht auf einer Berücksichtigung der Interessen beider Gesellschaften. Die Westbahnen besitzen noch immer 3 750 Stück von den 8 000 Simplonactien; dagegen ist der Betriebsvertrag vom 15. Februar 1874 am 31. December v. J. abgelaufen, die Simplongesellschaft hat den Betrieb ihrer Linien seitdem für eigene Rechnung übernommen und es liegt im Interesse der Westbahnengesellschaft, denselben wieder zu erlangen. Ausserdem würde von nun ab die Westbahnengesellschaft jährlich 40 000 Frcs. für Benutzung des Bahnhofs in St. Moriz und von 1 300 m Geleise der Simplonbahn zu zahlen haben, während bei einer Mehrlänge von 117 km der zu verwaltenden Strecken ihr Fahrpark besser ausgenutzt und damit das Verhältniss der Betriebsausgabe vortheilhafter gemacht wird. — Rechtfertigt sich hiernach die Fusion schon aus Rücksicht der Betriebskosten, so ist nicht weniger die bekannte Thatsache in Anschlag zu bringen, dass die Walliser Bahn die natürliche Ergänzung des Westbahnnetzes bildet, während der Verkehr derselben durch Concurrenzen von den Westbahnlinien abgelenkt werden kann, welche Concurrenzen durch die Fusion beseitigt werden. — Was die finanzielle Bedeutung für die Westbahnen betrifft, so stellt der Bericht hinsichtlich derselben folgende Berechnung auf:

Bruttoeinnahme der Simplonbahn in 1880	786 000	Frcs.
Zinsen von angelegten Capitalien	25 000	„
Total	811 000	Frcs.
Betriebsausgaben à 5 000 Frcs. pro Kilom. auf 117 km	585 000	„
Ueberschuss	226 000	Frcs.
Verzinsung und Amortisation der Anleihe	150 000	„
Nettoüberschuss	76 000	Frcs.
Hierzu Ersparniss an den Kosten für den Bahnhof St. Moriz und der Verbindung bei des Paludes (¾ von 30 000 Frcs.)	22 500	„
Gewinn aus besserer Ausnutzung des Materials . .	10 000	„
Wirklicher Gewinn	108 500	Frcs.,

welche auf die Auswechselung der Geleise auf der Section Bouveret-Sion zu verwenden sind.

Der Fusionsvertrag enthält folgende Bestimmungen:

Artikel 1. Die Gesellschaft der Westschweizerischen Eisenbahnen und die Gesellschaft der Simplonbahn erklären durch diesen Vertrag, dass sie sich zu einer und derselben Gesellschaft verschmelzen und zwar unter den nachstehenden Bedingungen:

Die neue Gesellschaft wird die Firma führen: Gesellschaft der Westschweizerischen Eisenbahnen und der Simplonbahn.

Artikel 2. Die Gesellschaft der Simplonbahn übergiebt der fusionirten Gesellschaft ihr gesammtes Activ- und Passivvermögen so, wie der Stand am Tage der Ausführung des gegenwärtigen Vertrages sich findet, da es die Absicht der contrahirenden Parteien ist, dass die fusionirte Gesellschaft in jeder Beziehung an die Stelle der Simplonbahngesellschaft treten soll.

Artikel 3. Als Gegenleistung für diese Cession wird die Gesellschaft der Schweizerischen Westbahn und der Simplonbahn 32 000 neue Actien creiren, welche in Bezug auf Form und Nominalwerth mit den gegenwärtigen gewöhnlichen Actien der Westschweizerischen Eisenbahn vollständig übereinstimmen; diese auf 500 Frcs. lautenden Actien werden der Simplonbahngesellschaft übergeben, welche sie gegen die 8 000 auf je 500 Frcs. lautenden von ihr ausgegebenen Actien umtauschen wird, wobei 4 neue Actien gegen eine der gegenwärtigen Simplonbahnactien gegeben werden.

Dieser Umtausch muss entweder in definitiven Papieren oder in provisorischen umsetzbaren Certificaten binnen 14 Tagen nach der Ratification dieses Vertrages erfolgen.

Da die fusionirte Gesellschaft zur Zeit neue Papiere mit einer von der alten abweichenden Bezeichnung nicht zu schaffen beabsichtigt, so behält sie sich vor, die neue Bezeichnung der

Gesellschaft erst dann einzuführen, wenn es nöthig werden wird, die Actien zu erneuern.

Artikel 4. Ausser den 8 000 gegenwärtigen Actien der Simplonbahngesellschaft werden auch die 3 750 in den Händen der Westschweizerischen Eisenbahngesellschaft befindlichen gleichen Actien gegen 15 000 der fusionirten Gesellschaft umgetauscht und der letzteren übergeben. Diese wird die Actien im Depot behalten und sie frühestens 4 Jahre nach Ratification dieses Vertrages emittiren, es sei denn, dass der Bau des grossen Tunnels vor Ablauf dieses Zeitraums begonnen würde.

Artikel 5. Die Simplonbahngesellschaft wird Delegirte bezeichnen, welche den Austausch der Actien zu bewirken haben und der fusionirten Gesellschaft gültige Quittung über die zu übergebenden neuen Actien ausstellen und ihrerseits Quittung über die gegenwärtigen Actien der Simplonbahngesellschaft in Empfang zu nehmen.

Artikel 6. Die umgetauschten und der fusionirten Gesellschaft übergebenen gegenwärtigen Actien der Simplonbahngesellschaft werden alsbald annullirt und wird Mittheilung darüber, dass dies geschehen, bei dem Austausch der Quittungen gemacht werden.

Die gegenwärtig im Depot der Simplonbahngesellschaft befindlichen 2 000 Actien der letzteren Gesellschaft werden annullirt.

Artikel 7. Die Gesellschaft der Westschweizerischen Eisenbahnen und der Simplonbahn wird in jeder Beziehung nach den gegenwärtigen Statuten der Westschweizerischen Gesellschaft, welche nur insofern modificirt werden sollen, als dies durch diesen Fusionsvertrag nothwendig wird, verwaltet werden.

Artikel 8. Der Verwaltungsrath der fusionirten Gesellschaft wird aus dem gegenwärtigen Verwaltungsrath der Westschweizerischen Eisenbahngesellschaft gebildet, welchen 4 weitere aus dem gegenwärtigen Verwaltungsrathe der Simplonbahngesellschaft zu entnehmende Mitglieder beitreten. Diese letzteren 4 Mitglieder werden 5 Jahre lang in Function bleiben, wonach Neuwahl in der durch die Statuten vorgeschriebenen Form erfolgen wird.

Artikel 9. Um der im Artikel 4 der Statuten der Simplonbahngesellschaft enthaltenen Bestimmung Rechnung zu tragen, nach welcher ein Vertreter des Kanton Wallis Mitglied des Verwaltungsraths dieser Gesellschaft sein soll, und um den Kanton Wallis mit den in Artikel 23 der Statuten der Westschweizerischen Eisenbahn-Gesellschaft genannten Kantonen gleichzustellen, wird die fusionirte Gesellschaft dem Kanton Wallis die Berechtigung anbieten, ein Mitglied des Verwaltungsraths zu ernennen, welches dieselben Rechte wie die durch die anderen Kantone ernannten Mitglieder geniessen würde.

Artikel 10. Am Tage der definitiven Ratification dieses Vertrags wird durch die Simplonbahngesellschaft ein Rechnungsabschluss aufgestellt und durch ihre Delegirten bescheinigt werden. Diese Bilanz wird dem Vertrage beigefügt werden und einen integrirenden Bestandtheil desselben bilden.

Da die fusionirte Gesellschaft das gesammte Activ- und Passivvermögen übernimmt, so wie es sich befindet, so wird kein besonderes Inventar von dem Material und der Bahn selbst aufgestellt. Nur über die vorräthigen Betriebsmaterialien wird ein Inventar aufgestellt und der Bilanz beigefügt werden.

Diese Bilanz wird durch die Delegirten der Westschweizerischen Eisenbahngesellschaft anerkannt und übernommen werden.

Artikel 11. Da die vollzogene Fusion der Westschweizerischen Eisenbahngesellschaft die Garantien gibt, welche gegen ihre Subvention von 5 000 000 Frcs. zugesagt worden sind, wird die fusionirte Gesellschaft diese Summe von 5 000 000 Frcs. ausschliesslich im Interesse der Herstellung des grossen Tunnels verausgaben und zwar in Gemässheit der in den bezüglichen internationalen Verträgen festgesetzten Bedingungen und nach dem Bedürfnisse.

Artikel 12. Die fusionirte Gesellschaft wird Alles, was ihr möglich ist, thun, um die Französische Subvention und die Betheiligung Italiens zu erlangen.

M. Paul Ceresole verpflichtet sich, seine bisherigen Bestrebungen auch im Interesse der fusionirten Gesellschaft fortzusetzen und die letztere verpflichtet sich ihrerseits, ihm einen bezüglichen speciellen Auftrag und die Mittel, demselben sich zu widmen, zu geben.

Artikel 13. Mit Rücksicht auf die zum Zwecke der Vollendung der Simplonbahn einzuleitenden internationalen Verhandlungen verpflichten sich die beiden contrahirenden Gesellschaften, im Namen der fusionirten Gesellschaft, solche Tarife zu genehmigen, welche geeignet sind, den Transitverkehr zwischen Frankreich und Italien über die Route: Westschweizerische Eisenbahnen-Simplon zu lenken.

Artikel 14. Die fusionirte Gesellschaft wird innerhalb der Grenzen des dienstlichen Bedürfnisses das gegenwärtige Personal der Simplonbahngesellschaft behalten. Die an zur Disposition gestellte Beamte oder solche, deren Einkommen sich verringert, zu zahlenden Entschädigungen werden durch die Simplonbahngesellschaft festgestellt werden.

Was die Pensionen des Beamtenpersonals betrifft, so werden dieselben auf Grund der gegenwärtig bei der Westschweizerischen Eisenbahn gültigen Reglements berechnet werden, wobei der 15. Februar 1874 als ältestes Datum für den Diensteintritt zugelassen wird.

Artikel 15. Die contrahirenden Gesellschaften verpflichten sich, Alles aufzubieten, dass die erforderlichen Ratificationen baldigst erfolgen und die Formalitäten, welche nöthig sind, um diesen Fusionsvertrag in Kraft treten zu lassen, baldigst erfüllt werden.

Lausanne, den 26. März 1881.

Im Namen des Verwaltungsrathes der Simplonbahngesellschaft:
P. Ceresole. Renevier.
Im Namen des Verwaltungsrathes der Westschweizerischen Eisenbahngesellschaft:
Bory-Hollard. L. Rambert, Advocat.

In Folge und im Anschlusse an diesen Fusionsvertrag ist noch der nachstehende Vertrag zwischen der Gesellschaft der Westschweizerischen Eisenbahnen und der Schweizerischen Gesellschaft für Eisenbahnindustrie geschlossen worden.

Artikel 1. Die Betriebseinnahmen und Ausgaben der Simplonlinie (Bouveret-Brigue), ebenso wie die auf jährlich 150 000 Frcs. sich belaufende Verzinsung der für die letztere gemachten Anleihen, sollen auf die allgemeinen Betriebsergebnisse der Westschweizerischen Eisenbahngesellschaft von dem Tage ab übernommen werden, an welchem die letztere in den Besitz der Simplonlinie eingetreten sein wird.

Artikel 2. In Folge dessen wird das in Artikel 2 Litera c des Vertrages vom 7./11. October 1875 vorgesehene und durch die Convention vom 28. Februar 1877 auf 6 260 000 Frcs. festgesetzte Maximum auf 6 410 000 Frcs. erhöht.

Die über diese privilegirte Vorausentnahme sich ergebenden jährlichen Ueberschüsse werden nach Massgabe der in Artikel 3 des Vertrags vom 7./11. October 1875 getroffenen Bestimmungen vertheilt.

Der Vorschuss, welchen die Schweizerische Gesellschaft sich nach Artikel 4 der genannten Convention verpflichtet hat auf ihren Gewinn zu geben, kann von der Gesellschaft der Westschweizerischen Eisenbahnen gefordert werden nach der Vorauserhebung von 6 410 000 Frcs. an Stelle der früher vorgesehenen 6 000 000.

Artikel 3. Zur Berechnung der zwischen der Schweizerischen Gesellschaft und der Gesellschaft der Westschweizerischen Eisenbahnen zu theilenden Ueberschüsse kann die letztere Gesellschaft unter ihre Betriebsausgaben auch die Erneuerung von 25 km Geleis jährlich rechnen an Stelle der in Artikel 6 der Convention vom 7./11. October 1875 vorgesehenen 20 km.

Artikel 4. Wenn die Gesellschaft der Westschweizerischen Eisenbahnen vor dem 31. December 1881 in den Besitz der Simplonbahn tritt, wird die in den Artikeln 2 und 3 dieses Vertrags vorgesehene Vermehrung der 150 000 Frcs. der privilegirten Vorausentnahme der Gesellschaft, sowie der Zusatz für 5 km Geleiserneuerung in die Jahresrechnung für das laufende Jahr nur mit dem ratirlichen Antheil für die von dem Tage der Besitznahme bis zum 31. December 1881 verflossene Zeit eingestellt.

Artikel 5. Der gegenwärtige Vertrag tritt nur in Kraft, wenn die Fusion der Westschweizerischen Eisenbahn mit der der Simplonbahn eine Thatsache geworden sein wird. Er bildet dann einen Theil des Vertrags vom 7./11. October 1875, an welchem er im Uebrigen nichts ändert.

Lausanne, den 4. April 1881.

L. Lullin. Bory-Hollard. Ch. Masson. L. Rambert, Advocat.

Verein Deutscher Maschineningenieure.

Versammlung am 8. April 1881.

Vorsitzender: Civilingenieur Veitmeyer,
Schriftführer: Commissionsrath Glaser.

Nach Eröffnung der Versammlung gedenkt der Vorsitzende zunächst des verstorbenen Mitgliedes, Geheimer Regierungsrath Wiebe. In einem kurzen Abriss seines Lebens giebt er ein Bild seiner langen und erfolgreichen Thätigkeit, welche ihm vom Mühlenbauer bis zum ersten Rector der neuen technischen Hochschule führte, und vom Beginn seiner Laufbahn unausgesetzt darauf gerichtet war, sein Fach und seine Fachgenossen auf die, anderen technischen Kreisen gegenüber, ihnen gebührende Stellung zu heben und diese ihnen auch im äusseren Leben zu sichern. Dieses Streben durchglühte Wiebe von Jugend auf, und leitete seine Thätigkeit als Lehrer und Schriftsteller wie seinen Verkehr mit den vorgesetzten Behörden, denen er vor langen Jahren schon ein Promemorium über die Vereinigung der beiden hiesigen technischen Academien vorlegte. Dieses Streben, welches auch wir verfolgen, hat Wiebe so recht zu einem Gründer unseres Vereins gemacht und empfinden wir auch darum seinen Verlust um so tiefer. Doch soll er uns eine Mahnung sein, die Bahn weiter zu verfolgen, auf welcher er uns als geistiger Kämpfer vorleuchtet! Sein Andenken bleibe auch unter uns ein gesegnetes.

Die Versammlung ehrt das Andenken des Verstorbenen durch Erheben von den Sitzen.

Nach Erledigung einiger geschäftlichen Angelegenheiten spricht Herr Professor Meyer über die Bedeutung und den gegenwärtigen Stand der Maschinentechnik.

Bei der am heutigen Tage beginnenden Thätigkeit des neu gegründeten Vereins Deutscher Maschineningenieure geziemt es sich wohl, zunächst einen Blick nach rückwärts zu richten und mit einigen Worten der Entwickelung des heutigen Maschinenwesens und der Bestrebungen aller derjenigen zu gedenken, welche bahnbrechend in die Geschichte der Maschinentechnik eingreifen.

Ueberall im menschlichen Leben baut die Gegenwart auf dem von der Vergangenheit gegründeten Fundamente weiter und so besteht auch die heutige Maschinentechnik aus einer Summe von Erfahrungen, welche nach und nach in der Erkenntniss und nützlichen Verwendung der Naturproducte und Naturkräfte gemacht sind. Nicht durch das von Erfolg gekrönte Streben eines Einzelnen ist der heutige Standpunkt erreicht, sondern durch Zusammenwirken vieler Kräfte, welche alle für ein gemeinsames Ziel ihre geistige Thätigkeit einsetzten.

Bei der Entwickelung des Maschinenwesens kann man im Ganzen 2 Hauptperioden unterscheiden und zwar reicht

1. die erste Periode bis zur Erfindung, resp. practischen Verwendung der Dampfmaschine;
2. die zweite Periode von Anwendung der Dampfmaschine bis zur Jetztzeit.

Diese beiden Perioden unterscheiden sich in ihren Grundzügen sehr wesentlich von einander. Während in der ersten nur ein sehr langsames Fortschreiten bemerkbar wird, beginnt in der zweiten Periode in Folge der Verwendung der Dampfmaschine ein rapides, noch immer im Steigen begriffenes Eindringen der Maschinen in die Erwerbsthätigkeit der Menschen. Um den Unterschied der beiden Abschnitte zu kennzeichnen, vergleiche man die Thätigkeit eines älteren Hammerwerks und der jetzigen Hüttenwerke, des Spinnrades mit den heutigen Baumwollspinnmaschinen, eines schwerfälligen Lastwagens mit einem Eisenbahnzuge, eines Segelschiffes mit einem Dampfschiffe, einer Handbuchdruckerpresse mit einer Schnellpresse u. s. w.

Die ersten Anfänge des Maschinenwesens sind in Dunkel gehüllt, da die meisten in die Culturgeschichte eintretenden Völker bereits mehr oder weniger mit Werkzeugen, auch wohl mit Maschinen, wenn auch von sehr primitiver Natur, ausgerüstet auf der Weltbühne erscheinen.

Gewisse einfache Maschinen waren schon in grauer Vorzeit bekannt. Mit den uralten Maschinen, Hebel, Rolle, Keil und schiefe Ebene behalf man sich lange Zeit und erzielte allerdings auch gewaltige Leistungen, aber unter Benutzung der Kräfte unzähliger Arbeiter.

Die Entwickelung des Maschinenbaues zu einer bedeutenden selbstständigen Industrie beginnt erst von der Erfindung der Dampfmaschine. Vor dem Zeitalter der Dampfmaschine wurden die einschlägigen Arbeiten durch geschickte Zimmerleute und Schmiede ausgeführt, die auch den bereits früher entwickelten Mühlenbau betrieben.

Um einen deutlicheren Ueberblick über die Entwickelungsgeschichte des Maschinenwesens zu geben, theilt der Vortragende das ganze Gebiet in mehrere Abtheilungen und unterscheidet zunächst zwei grosse Gruppen von Maschinen, und zwar:

A. Maschinen zum Messen und Zählen;
B. Maschinen zum Verrichten nützlicher mechanischer Arbeiten.

Bei dieser letzteren Gruppe sind als besondere Unterabtheilungen noch zu erwähnen:

a) Kraftmaschinen, d. i. solche Maschinen, welche zur Aufnahme der zur Arbeitsleistung herangezogenen Menschen-, Thier- oder Naturkräfte dienen;
b) Maschinen für Ortsveränderung oder Transportmaschinen;
c) Maschinen für Formveränderung oder Fabrikationsmaschinen.

Die Kraftmaschinen kommen mit den letztgenannten beiden Arten auch wohl combinirt vor, und soll diese Combination dann als eine Maschine angesehen werden.

Von den Maschinen zum Messen und Zählen kommen die Uhren schon frühzeitig in Gestalt der Sonnenuhren (640 v. Chr. Geb.) vor. Das Bedürfniss eines Zeitmessers auch für die Nacht und die nicht sonnenhellen Tage führte zu der Erfindung der Wasser- und Sanduhren (400 v. Chr. Geb.). Wann und von wem die Räderuhren zuerst gebaut sind, ist schwer nachzuweisen; es steht jedoch soviel fest, dass derartige Werke als Thurmuhren schon im 11. Jahrhundert vorkommen. Eine grosse Vervollkommnung der Räderuhren trat indess erst ein nach Verwendung des Pendels und der Hemmung im 17. Jahrhundert.

Während in der ersten Periode der Entwickelung der Uhrenfabrikation bis etwa zur Mitte des 18. Jahrhunderts der Bau von Kunstuhren zu hoher Blüthe gedieh, wurde in der zweiten Periode auf Herstellung guter Chronometer und möglichst billiger Taschenuhren grosses Gewicht gelegt.

In ersterer Beziehung war ein möglichst exactes Arbeiten der betreffenden Handwerker nöthig, während für billige Herstellung von Taschenuhren eine ausgedehnte Anwendung von Hülfsmaschinen und Theilung der Arbeit stattfand.

Von grösserer Wichtigkeit ist die zweite Hauptgruppe der Maschinen, d. i. Maschinen zur Verrichtung nützlicher mechanischer Arbeit, von denen zuerst die Kraftmaschinen betrachtet werden sollen.

Schon sehr frühzeitig suchte der Mensch Ersatz für seine Arbeitsleistung durch thierische Kräfte und später aber schon vor Chr. Geb. wurden Wasserräder und zwar zunächst unterschlächtige verwendet.

Der grosse Nutzen dieser letztgenannten Naturkraft wurde jedoch erst im Mittelalter mehr und mehr anerkannt und zwar fand dieselbe namentlich Verwendung beim Betriebe von Mahlmühlen, Hammerwerken, Wasserkünsten.

Aber auch bei diesen Maschinen tritt eine rationellere Construction erst mit resp. nach der Dampfmaschine ein. Turbinen werden erst seit den zwanziger Jahren des laufenden Jahrhunderts gebaut.

Die Verwendung der Windkraft kommt erst im 11. Jahrhundert in Deutschland vor.

Die Entwickelung und Verbesserung der Kraftmaschinen ging, trotz des Vorhandenseins von ausgedehnten mathematischen Kenntnissen bei den grossen Culturvölkern des Alterthums, doch sehr langsam vor sich und namentlich aus dem Grunde, weil die Arbeiten, welche jetzt vielfach von Maschinen verrichtet werden, früher den Sklaven und Leibeigenen überlassen blieb und die mathematischen Kenntnisse nur im Besitze der freien Bürger waren. Da nun weder die Anstrengung noch die Unvollkommenheit der Werkzeuge sich dem freien Bürger fühlbar machte, so lag für diesen ein dringliches Bedürfniss zum Ersatze und zur Unterstützung der Menschenhand nicht vor. Auch später im Mittelalter waren die Zeitverhältnisse für die Entwickelung des Maschinenwesens keineswegs günstig.

Erst mit der Brauchbarmachung der Dampfmaschine durch Watt tritt das gesammte Maschinenwesen in ein neues Stadium.

Die ungeheuer rasche Verbreitung und Anwendung der Dampfmaschine, ihre durchschlagende Einwirkung auf die gesammte menschliche Erwerbsthätigkeit wurde möglich durch verschiedene erhebliche Vortheile, welche sie den übrigen Motoren gegenüber besitzt. Diese Vortheile bestehen darin, dass die Dampfmaschine an jedem Orte, zu jeder Zeit und in jeder beliebigen Grösse Verwendung finden kann, während die Muskelkraft der Thiere und Menschen nicht in jeder beliebigen Grösse gut verwendbar, die Windkraft nicht zu jeder Zeit vorhanden und die Wasserkraft nicht an jedem Orte in der gewünschten Stärke vorkommt.

Bezüglich der Entwickelung und Verbreitung der Dampfkraft ist zu bemerken, dass im Jahre 1788 die erste Dampfmaschine in Tarnowitz (Oberschlesien) aufgestellt wurde, während die zweite erst im Jahre 1822 in der Königlichen Porzellanmanufactur in Berlin folgte.

Von 1830 ab datirt eine grössere Zunahme:

		Dampfmasch.	mit Pferdekr.
In Preussen waren vorhanden	1837	423	9 639
„ „ „ „	1849	1 964	67 148
„ „ „ „	1861	8 647 (1 449 Loc.)	365 376
„ „ „ „	1878	43 045 (6 991 Loc.)	3 041 838

In einem Zeitraum von 40 Jahren hat sich die Zahl der Dampfmaschinen um das hundertfache vermehrt.

Von sehr grosser Bedeutung für die rasche Entwickelung des Maschinenwesens in der zweiten Periode sind die Transportmaschinen und zwar namentlich in Folge der Verwendung des Dampfes bei dem Transport zu Lande und zu Wasser.

Durch die Vervollkommnung des Transportwesens wurde eine leichte und rasche Beförderung von Gütern und Austausch von Producten und Fabrikaten ermöglicht, wodurch wiederum die Fortschritte in der Industrie wesentlich gefördert wurden. Die Absatzgebiete der einzelnen Producte wurden ausgedehnt und wurde der Massentransport von Rohproducten namentlich möglich, wodurch z. B. die Herstellung von Eisen nicht mehr an das Vorhandensein von Eisenerzen und Brennmaterial an demselben Orte gebunden war.

Die Elemente für den Transport zu Wasser und zu Lande sind: 1. der Weg; 2. das Fahrzeug; 3. die bewegende Kraft.

Für den Landtransport wurden auf der untersten Stufe die von der Natur dargebotenen Pfade benutzt. Mit dem Fortschritt der Cultur geht die Verbesserung der Wege Hand in Hand. Man bezweckte hierbei namentlich die Widerstände und somit die Zugkraft zu verringern. Im Alterthum hatte man bereits Strassen mit Sandsteinplatten, auch vertiefte Geleise; die Eisenschiene findet indess erst in neuester Zeit Verwendung für Spurwege.

Der Wasserweg ist insofern vollkommener, als die bewegende Kraft eine geringere ist; dahingegen steht derselbe in Bezug auf Schnelligkeit und Sicherheit zurück. Eine Ausdehnung der Wasserwege geschieht durch Canäle.

Zur Bewegung der Fahrzeuge zu Lande und zu Wasser wurden zuerst Menschenkräfte benutzt.

Für den Landtransport ersetzte man bald die Menschen durch Thiere und auf dem Wasserwege wurden schon früh Segel

und Steuer angewendet. Hier trat dann ein langer Stillstand ein und noch im Anfange dieses Jahrhunderts wurden für den Land- und Wassertransport nur Thier- resp. Windkraft benutzt, die dann später durch die Dampfkraft der Locomotive und der Dampfschiffe ersetzt wurden.

Zu bemerken ist, dass die eigentlichen Seefahrten erst durch die Erfindung und Anwendung des Compasses ermöglicht wurden.

Während in der ersten Periode die Transportmaschinen sich nur sehr dürftig entwickelten, so sind hingegen in der zweiten Periode die gemachten Fortschritte ganz staunenswerthe.

Hauptsächlich kommen hierbei die Eisenbahnen und die Dampfschifffahrt in Betracht und haben die Männer Stephenson und Fulton für alle Zeiten sich hierbei unsterbliche Verdienste erworben.

Beispielsweise mag die Wichtigkeit des Eisenbahnwesens der Jetztzeit und zwar speciell für Deutschland näher hervorgehoben werden.

Das Eisenbahnnetz der Erde, dessen Anfang bekanntlich vom Jahre 1829 ab datirt, hatte 1879 etwa 350 000 km Bahnlänge und dabei etwa 105 000 Locomotiven, 210 000 Personenwagen und 2 450 000 Güterwagen im Betriebe; die Anlagekosten belaufen sich auf etwa 80 Milliarden Mark.

Die Eisenbahnen Deutschlands haben eine Länge von 33 500 km. Pro Kilometer Bahnlänge kann man rund 5 Beamte incl. Hülfsarbeiter und 5 Arbeiter rechnen; sonach sind bei den Deutschen Bahnen im Mittel: 10 × 33 500 = 335 000 Menschen beschäftigt. Nimmt man die Hälfte dieser Menschen als verheirathet an und rechnet pro Familie 4 Köpfe, so ist die Gesammtsumme der Menschen, deren Erwerbsthätigkeit durch das Vorhandensein der Eisenbahnen bedingt ist: 4 × 167 500 + 167 500 = 837 500 rund 800 000 Menschen. Rechnet man hierzu noch die Menschen, welche in Hüttenwerken, Fabriken u. s. w. für Eisenbahnmaterial direct für die Eisenbahnen arbeiten, so wird man nicht sehr fehl gehen, wenn man 1 Million in Summa hier in Rechnung bringt und lebt sonach, da die Einwohnerzahl Deutschlands 45 Millionen beträgt, der 45. Theil der Einwohner Deutschlands von der durch die Eisenbahnen hervorgerufenen Erwerbsthätigkeit.

Was die Leistungen der Locomotiven gegenüber denen der Pferde anlangt, so mag noch ein kleiner Belag zur Illustrirung angeführt werden. Eine Schnellzuglocomotive befördert einen Zug von etwa 100 000 kg Gewicht mit 25 m Geschwindigkeit pro Secunde auf horizontaler Strecke. Ein Pferd vermag auf horizontaler Chaussee eine Last von 2 500 kg mit 1 m Geschwindigkeit pro Secunde fortzuschaffen. Um auf einer horizontalen Chaussee eine Last gleich dem Gewichte des Schnellzuges fortzuschaffen, wären 40 Pferde nöthig und würde die Transportzeit 25 Mal grösser sein. (Schluss folgt.)

Die Eisenbahntarif-Enquêtecommission in England.

Es ist eine aus 27 Mitgliedern bestehende Commission niedergesetzt worden, welche die von den Eisenbahngesellschaften gegenwärtig in Anwendung gebrachten Personen- und Gütertarife einer eingehenden Untersuchung unterziehen und Vorschläge machen soll, in welcher Weise den mannigfachen vom Publikum gegen die Eisenbahnen erhobenen Beschwerden Abhülfe geschaffen werden könne. Die „Railway News“ prognosticirt der, der Natur des zu behandelnden Gegenstandes entsprechend jedenfalls sehr schwierigen und umfangreichen Arbeit der Commission keinen besonderen Erfolg und erinnert zur Begründung dieser ihrer Ansicht an das Resultat der im Jahre 1872 stattgehabten Eisenbahnenquête. Diese letztere Enquête hatte zwar wesentlich den Zweck, die Wirkung der Fusionen der verschiedenen Eisenbahngesellschaften zu untersuchen, sie musste sich indessen natürlich auch mit denselben Fragen beschäftigen, welche der gegenwärtigen Commission vorliegen und hat dies in umfangreichem Masse gethan. Die Commission von 1872 bestand aus 12 Mitgliedern, unter denen sich die bedeutendsten Capacitäten der Häuser der Lords und der Gemeinen befanden; die Schlüsse, welche diese Commission aus ihren Arbeiten und Untersuchungen gezogen hat, zeigen so prägnant die Schwierigkeiten einer gesetzgeberischen Einwirkung auf die Gestaltung der Tarife, dass es von Interesse erscheint, nach den „Railway News“ die wichtigsten dieser Schlüsse wiederzugeben.

Die Commission hatte sich zunächst die folgenden Hauptfragen gestellt: 1. Angenommen, dass die Dividenden der Eisenbahngesellschaften weiter wachsen, wie sie es seither gethan, soll der ganze Gewinn den Gesellschaften gehören und, wenn nicht, in welcher Weise soll eine Theilung des vermehrten Gewinns zwischen den Actionären und dem Publikum herbeigeführt werden? 2. Ist es für das öffentliche Interesse günstig, dass die Eisenbahngesellschaften jetzt nach Belieben auf verschiedenen Theilen ihrer Netze auch verschiedene Personen- und Gütertarife in Anwendung bringen können? Und, wenn dies nicht im öffentlichen Interesse liegt, in welcher Weise kann eine Aenderung herbeigeführt werden? 3. In welcher Weise kann für das Publikum die grösstmögliche Erleichterung in der Benutzung der Eisenbahnen, namentlich auch die Freiheit in der Wahl der Linien verschiedener Gesellschaften beim Durchgangsverkehr sichergestellt werden?

Andererseits lagen der Commission die nachstehenden, an die Eisenbahnen zu stellenden Forderungen vor: 1. Gleiche Meilensätze (equal mileage rates). 2. Die Tarife sollen festgestellt werden nach den Selbstkosten unter Hinzurechnung eines gewissen Gewinns. 3. Festsetzung von Maximaltarifen für bestimmte Zeiten. 4. Alsbaldige Reduction der Personen- und Gütertarife. 5. Demnächst periodische Revision der Tarife. 6. Absolute Begrenzung der Dividende. 7. Reduction der Tarife, sobald die Dividende eine gewisse Höhe erreicht hat, sodass also der Extragewinn zwischen der Gesellschaft und dem Publikum getheilt wird. 8. Classification der Tarife. 9. Publication der Tarife. 10. Consolidation der Acte. 11. Arbeiterzüge. 12. Anordnung von Bezirken. 13. Bau von Zweiglinien. 14. Gegenseitige Uebernahme des Verkehrs; Durchgangs- (directe) Tarife und durchgehende Züge. 15. Revision der Tarife für die Beförderung von Truppen. 16. Grössere Erleichterungen für den Postdienst. 17. Ein Eisenbahngerichtshof.

Es ist sehr wahrscheinlich, dass dieselben Anschauungen und dieselben Vorschläge, welche der Commission von 1872 vorlagen, auch die jetzige in gleicher Weise beschäftigen werden. Einige von den damals vorgeschlagenen Reformen sind inzwischen zur Ausführung gekommen. Es ist ein Eisenbahngerichtshof geschaffen worden, die Erleichterungen für den Postdienst sind vermehrt worden, die Tarife für die Beförderung von Truppen sind revidirt worden, die Zahl der Arbeiterzüge wurde vermehrt, die Tarife wurden in einem gewissen Masse classificirt und ihre Publication angeordnet und, soweit dies möglich war, wurden die Acte der Gesellschaft consolidirt. Das Interesse concentrirt sich indessen hauptsächlich auf die obigen 7 ersten Vorschläge. Mit Bezug auf den ersten, der Forderung gleicher Meilensätze, entschied die Commission, dass ein solches System unausführbar sei und sie giebt für diese Anschauung ihre Gründe ausführlich an, unter Anderem sagt sie, dass „das Publikum dadurch des aus der gegenwärtig bestehenden Concurrenz entspringenden Vortheils beraubt würde“. Der zweite Vorschlag, dass die Tarife nach den Selbstkosten unter Hinzurechnung eines entsprechenden Gewinns von dem angelegten Capital festgestellt werden sollen, wurde von der Commission ebenfalls als unanwendbar zurückgewiesen und zwar hauptsächlich aus folgendem Grunde: „Die Gesellschaften sind jetzt berechtigt, soviel Gewinn zu nehmen als ihnen möglich ist, sofern sie ihre Maximaltarife nicht überschreiten und jeder Versuch, einen von dem Gewinn abhängigen Massstab für die Bemessung der Tarife aufzustellen, schliesst die Nothwendigkeit ein, zunächst auf gesetzlichem oder auf dem Verwaltungswege festzustellen, welches die Maximaldividende sein soll“. Der Vorschlag, dass Maximaltarife für bestimmte Zeiten festgestellt werden sollten, findet ebensowenig Gunst bei der Commission, als die vorhergehenden. Die Commission sagt in dieser Beziehung, dass — „die Umstände so verschiedenartig und so beständig wechselnd sind, dass irgend ein jetzt gesetzlich festzustellendes Maximum wahrscheinlich höher als die jetzt bestehenden Tarife, sicher aber weit höher als die künftigen Tarife sein würde. In der That schlugen Versuche, welche in 1861 und 1866 gemacht wurden, Maximaltarife für bestimmte Zeiten festzusetzen, fehl, weil das Maximum, welches zugestanden werden konnte, die damals für Kohlen bestehenden Tarife so bedeutend übertraf, dass die Kohleneigenthümer fürchteten, es würde durch diese gesetzliche Feststellung des Tarifs eine Erhöhung des bestehenden herbeigeführt werden.“

Was den wichtigen Vorschlag der „alsbaldigen Reduction der Personen- und Gütertarife“ betrifft, eine Frage, welche die jetzige Commission voraussichtlich vorzugsweise beschäftigen wird, so constatirt der Commissionsbericht von 1872, dass „der Haupteinwand gegen eine alsbaldige Herabsetzung der Tarife der ist, dass dieses Heilmittel nur vorübergehend wirkt. Ein Tarif, welcher heute einer Gesellschaft einen guten Gewinn bringt, kann morgen in Folge Einführung weiterer Ersparnisse und aus anderen Gründen als ein übermässig hoher erscheinen. Die gegenwärtigen gesetzlichen Maximaltarife sind, was den Güterverkehr betrifft, nur in wenigen Fällen in Anwendung, wie dies erhellt aus der Existenz der Ausnahmetarife, über welche so viel gesprochen wird. Und was den Personenverkehr betrifft, so zeigt der gegenwärtige Widerstand der Gesellschaften gegen die Anordnung des Parlaments, mit allen Zügen Passagiere III. Classe zu ermässigten (Parlaments-) Preisen zu fahren, wie unmöglich es ebenso für das Parlament wie für jede andere Autorität ist, eine Scala für die Maximaltarife festzustellen, welche unter dem Wechsel der Zeiten und der Verhältnisse allen Interessen entspricht.“

Bezüglich des fünften Vorschlags, dass nämlich eine periodische Revision der Tarife Platz greifen solle, findet sich die Antwort schon in der auf den vorhergehenden Vorschlag gegebenen enthalten und sagt die Commission ausserdem:

„Die Gesellschaften werden, wenn man nach den bisherigen Erfahrungen irgend schliessen darf, um ihrer selbst willen die Tarife stets unter dem gesetzlichen Maximum halten. Soll sich nun die Revision auf die gesetzlichen Maximaltarife oder auf die

wirklich bestehenden und aus freien Stücken herabgesetzten Tarife beziehen? Soll das Erstere der Fall sein, so wird das Resultat nur ein geringes sein. Soll das Letztere geschehen, so würde es schwer ausführbar und hart für die Gesellschaften sein, eine zeit- oder versuchsweise eingeführte Tarifreduction zu einer ständigen zu machen. In der That setzen die auf eine Revision der Tarife abzielenden Vorschläge, wenn sie verwirklicht werden sollen, voraus, dass die schon vorher besprochene Feststellung eines Massstabes für die Bemessung der Tarife erfolgt sei. Wenn es keine „Specialtarife" gäbe, würde es noch eine verhältnissmässig einfache Sache sein, eine allgemeine Reduction einzuführen. Aber, da diese Specialtarife vorhanden sind, wird die Reduction zu einer sehr schwierigen Aufgabe. Aber eine noch ernstere Frage bezüglich der periodischen Revision ist die: „nach welchem Princip soll die Revision ausgeführt werden und durch wen?" Wenn sie lediglich willkürlich ist und keine Vorschrift die Revisoren bindet, so wird die Macht zu revidiren zur Macht, das Eigenthum der Gesellschaften zu confisciren. Es ist nicht wahrscheinlich, dass das Parlament den Versuch machen wird, selbst diese Gewalt auszuüben, noch weniger, dass es eine solche Gewalt einer untergeordneten Behörde übertragen wird. . . . . Es führt dies wieder zu der Betrachtung der früheren wichtigen Frage, ob es möglich oder wünschenswerth sei, gesetzlich ein Maximum des Gewinns oder der Dividende festzusetzen. Wenn es nicht möglich oder erwünscht ist, dies zu thun, so muss auch jede periodische und systematische Revision der Tarife durch irgend eine dem Parlament untergeordnete Behörde als unausführbar bezeichnet werden."

Ueber die Füglichkeit, ein absolutes Maximum für die Dividende festzustellen, wurde sehr ausführlich discutirt und kam die Commission darüber zuletzt zu dem Schlusse:

„Das Resultat einer Begrenzung der Dividenden der Gesellschaften würde sein, dass den letzteren die gewöhnlichen Motive für Wirksamkeit und Sparsamkeit genommen würden und der Regierung oder dem Parlament eine unlösbare Aufgabe gestellt würde; es müsste entweder zur Täuschung des Publikums den Plänen der Gesellschaften eine rein formelle Sanction ertheilt oder die Ordnung ihrer eigenen Angelegenheiten ihnen aus der Hand genommen werden. Es muss hier bemerkt werden, dass vielfach die Ansicht besteht, das Parlament habe bereits die Beschränkung der Eisenbahndividenden auf 10 pCt. ausgesprochen. Die einzige Parlamentsacte, welche diesen Gegenstand berührt, ist die von 1844, jene Acte aber ist ohne Wirkung geblieben. Aber es ist nicht unwahrscheinlich, dass Eisenbahngesellschaften mit Rücksicht auf das Odium, welches ein mächtiges und viel Gewinn bringendes Monopol sich zuzieht, so handeln, als seien ihre Dividenden beschränkt und einen grösseren Ueberschuss nicht als Dividende, sondern in anderer Weise verwenden".

Es ist auch die Ansicht vertreten, dass es möglich sein würde, eine Form zu finden für die Theilung des über eine gewisse Grenze hinausgehenden Gewinns zwischen den Gesellschaften und dem Publikum. Ueber diesen, den siebenten Punkt der voraufgeführten Vorschläge sagte die Commission wieder, dass es zur Beantwortung dieser Frage zunächst nothwendig sein würde, den für die Dividende zulässigen Höchstbetrag festzusetzen und dann würde die Frage kommen: welche Tarife sollen herabgesetzt werden und in welchem Masse? Der Commissionsbericht schliesst dann:

„Die Eisenbahngesellschaften selbst könnten solche Reductionen eintreten lassen. Aber ohne eine controlirende Autorität würde man weder sicher sein, dass sie die Tarife in dem entsprechenden Masse herabsetzen, noch, dass sie dies in der dem öffentlichen Interesse dienlichsten Weise thun. In Folge dessen wünschen diejenigen, welche diesen Vorschlag gemacht haben, dass irgend einem Departement der Regierung wirksame Vollmacht für die Revision der Tarife gegeben würde. Nun dürfte es aber sehr schwierig für eine Behörde sein, unter den bestehenden Verhältnissen diese Gewalt auszuüben. Kein Regierungsdepartement kann sagen, welches die nothwendigen Ausgaben einer Eisenbahn sind und welcher Betrag hiernach als zu theilender Gewinn anzusehen ist. Auch kann keine Behörde die schwierige und schädliche Aufgabe übernehmen, für specielle Tarife eine Reduction anzuordnen. Wenn eine Eisenbahn ein einfaches gleichartiges Gebilde wäre, wenn sie einen bestimmten Artikel zu einem für alle Abnehmer gleichen Preise lieferte, so würde es nicht schwierig sein, dafür zu sorgen, dass, wenn die Dividende 10 pCt. erreicht, der Preis des Artikels entsprechend herabgesetzt wird. Wenn aber die Eisenbahngesellschaft ein Wesen ist wie die London and North Western-Gesellschaft, welche 1 500 Meilen Eisenbahn in verschiedenen Theilen des Landes besitzt, die verschiedensten Arten von Verkehr auf den verschiedenen Linien ihres Netzes vermittelt und „Millionen" von Specialtarife für Specialverkehre in Anwendung hat — dann geht es wohl über die Fähigkeit irgend einer Behörde, bei den zahllosen Reclamationen gegen die Gesellschaft zu entscheiden, welcher Art die Reduction sein und zu wessen Gunsten sie eingeführt werden soll. In der That wird man finden, dass diejenigen, welche eine auf die Beschränkung der Dividende gegründete Revision der Tarife fordern, die Existenz eines „natürlichen Tarifs" annehmen, welcher den Revisoren als Massstab für die Bemessung der Tarife zu dienen hätte".

Der vorstehende Auszug aus dem mehr als 1 000 Seiten starken Berichte der Commission von 1872 zeigt, dass das Resultat jener Untersuchungen bezüglich der Tariffrage wesentlich ein negatives war. Ob und inwieweit die neue Commission bessere Resultate erzielen wird, bleibt abzuwarten.

Aus dem Deutschen Reich.

Berlin, 9. Mai. (Politische Wochenschau. Sommerfahrplan der Deutschen Eisenbahnen. Marienburg-Mlawkaer Bahn. Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft. Glückstadter Hafen- und Eisenbahnbauprojecte. Der Elbeumschlagplatz Tetschen-Laube. Zugstatistik pro März.)

In voriger Woche, am Donnerstag, hat der Reichstag mit dem Verfassungsänderungsgesetz seine Berathungen wieder begonnen. Der Reichskanzler betheiligte sich an der Debatte, konnte jedoch nur einen kleinen Theil der Regierungsvorlage durchsetzen. Die vierjährigen Legislaturperioden wurden zwar mit Hülfe einer aus Conservativen und Centrum gebildeten Majorität angenommen, die zweijährigen Budgetperioden dagegen abgelehnt, während der Antrag der Commission, den Reichstag jeweils im October zu berufen, durchging. Für den Commissionsantrag stimmte auch ungefähr die Hälfte des Centrums. Das Gesetz über die Besteuerung der Dienstwohnungen von Reichsbeamten wurde mit dem Amendement Windthorst, demzufolge nur das baare Einkommen (ohne den Werth der Dienstwohnung) mit 15 Procent für die Miethssteuer zur Berechnung kommen soll, angenommen. Die Wehrsteuer wurde vom Reichstage abgelehnt. Die Vorlage über die Errichtung eines Reichstagsgebäudes wird dem Bundesrath demnächst zugehen, woraus man wohl schliessen kann, dass die Bemerkung des Reichskanzlers über die Verlegung des Reichstages nicht so ernst zu nehmen ist. Die Commissionen des Reichstags waren sehr fleissig. Die Commission für das Unfallversicherungsgesetz hat über die beiden Hauptpunkte der Vorlage Beschluss gefasst. An Stelle der Reichsanstalt sollen Versicherungsanstalten der Einzelstaaten treten, der Reichszuschuss ist abgelehnt und die Versicherungsprämien sollen ohne Rücksicht auf die Höhe des Lohns zu zwei Dritteln vom Arbeitsgeber und zu einem Drittel von den Arbeitern geleistet werden. Mit dem ersteren Beschluss soll der Reichskanzler dem Vernehmen nach sich einverstanden erklärt haben. Anders verhält es sich mit der Streichung des Reichszuschusses. Es ist bekannt, dass der Reichskanzler gerade auf diese Bestimmung hohen Werth legt und trat daher auch der Staatssecretär von Bötticher aufs Nachdrücklichste für dieselbe ein. Nichtsdestoweniger sprach sich sowohl in der Commission als auch im Plenum eine aus allen Parteien, mit Ausnahme der Conservativen, sich rekrutirende Majorität so entschieden gegen dieselbe aus, dass wohl mit Bestimmtheit angenommen werden kann, dass das Gesetz mit diesem Princip nicht zur Annahme gelangen wird, obgleich dem Vernehmen nach die Verhandlungen zwischen der Regierung und der conservativ-klerikalen Coalition nicht ganz aussichtslos sein sollen. — In der Gewerbeordnungscommission hat die zweite Lesung der Innungsvorlage begonnen. Die Stempelsteuercommission hat in voriger Woche die erste Lesung des Gesetzes zu Ende geführt. — Die von den Ausschüssen beantragte Vermehrung der Mitgliederzahl des Deutschen Volkswirthschaftsrathes ist vom Bundesrath abgelehnt worden. Die Reichsregierung scheint Bedenken zu tragen, den kleineren Staaten eine gesonderte Vertretung im Volkswirthschaftsrathe zu bewilligen. — Ein Antrag auf Einführung eines Zolls auf frische Weintrauben und auf Erhöhung des Zolls auf Mühlenfabrikate liegt dem Bundesrath bereits vor und wird also auch noch an den Reichstag gelangen. Von weiteren wichtigeren Vorlagen an den Reichstag sind voraussichtlich noch zu erwarten ein Nachtragsetat für die Kosten des Deutschen Volkswirthschaftsraths und vielleicht einige Verlängerungen und Erneuerungen von Handelsverträgen, insbesondere der Handelsvertrag mit Oesterreich-Ungarn. Die Unterzeichnung dieses Vertrages kann jeden Tag erfolgen und muss derselbe dem Reichstag schon deshalb vorgelegt werden, weil der bisherige Vertrag mit dem 31. Juli d. J. abläuft. — In den letzten Tagen waren, namentlich in Börsenblättern, wieder vielfach Gerüchte von neuen Eisenbahnverstaatlichungen verbreitet. Einige Blätter wussten sogar wieder einmal von Differenzen zu berichten, welche zwischen dem Finanzminister und dem Minister der öffentlichen Arbeiten in Betreff der Erwerbung neuer Eisenbahnen zum Vorschein getreten sein sollen. Wie positiv versichert wird, haben seit vielen Monaten über einen solchen Gegenstand keine Verhandlungen zwischen den genannten Ministern stattgefunden. In der „Nordd. Allg. Ztg." wird speciell die Nachricht eines hiesigen Börsenblattes von einer angeblich bevorstehenden Verstaatlichung der Bergisch-Märkischen Eisenbahn unter Angabe der Ankaufsdetails als ihrem ganzen Inhalt nach auf Erfindung beruhend bezeichnet. Wenn nun in einem hiesigen

Blatte ferner mitgetheilt wird, dass die angeblichen Differenzen sich auf die Frage der Kündigung von Actien „der verstaatlichten Privatbahnen behufs Herabsetzung des Zinsfusses beziehen“, so wird von zuverlässiger Seite auch diese an sich schon incorrecte Notiz als eine aus der Luft gegriffene Erfindung bezeichnet.

Der Sommerfahrplan der Deutschen Eisenbahnen, vom 15. Mai gültig, bringt nicht allein die übliche Vermehrung der Personenzüge, welche auf den Reise- und Badeverkehr zurückzuführen ist, sondern auch eine erhebliche Anzahl neuer localer Verbindungen, denen ein längerer Bestand gesichert zu sein scheint. In erster Reihe steht die Einrichtung zweier Nachtschnellzüge zwischen Berlin und Frankfurt a. M. Die Abfahrt erfolgt von dem Potsdamer Bahnhofe um 8,15 Abends und wird Frankfurt über Nordhausen und Kassel am anderen Morgen um 7,15 früh erreicht. In der entgegengesetzten Richtung soll der neue Zug um 11 Uhr Abends Frankfurt a. M. verlassen und am anderen Tage um 10,35 Vorm. in Berlin anlangen. Eine fernere Neuerung soll die Relationen zwischen der Provinz Schlesien einerseits, Bayern und dem Südwesten Deutschlands andererseits über Dresden und Hof fördern. Zu diesem Zwecke werden zwei Tagesschnellzüge zwischen Görlitz, beziehungsweise Kohlfurt und Reichenbach eingelegt. Nach Abfahrt von Breslau um 10,15 Vorm. würde Dresden um 4,11 Nachm. und München am andern Tage um 8 Uhr Morgens erreicht. In umgekehrter Richtung erfolgt die Abfahrt von München um 7,5 Abends, von Dresden um 10,15 Vorm. und die Ankunft in Breslau um 4 Uhr Nachm. — Im Allgemeinen zeigt sich seit längerer Zeit eine gewisse Stabilität der Deutschen Fahrpläne, welche nicht minder den Reisenden, wie den Bahnverwaltungen zu Statten kommt und wohl unzweifelhaft mit der Vollendung der durchgehenden Hauptlinien für den internationalen Verkehr im Zusammenhange steht.

Die Marienburg - Mlawkaer Bahn veröffentlicht ihre Bilanz pro 1880. Nach derselben besteht das Capital der Gesellschaft aus 12 786 000 *M.* Stammprioritäten und 12 786 000 *M.* Stammactien, ausserdem existiren 54 000 *M.* Stammprioritäten und 54 000 *M.* Stammactien, für welche die Einzahlung bisher noch aussteht. An schwebenden Schulden sind nur 41 064 *M.* 80 ₰ vorhanden. Der Reservefonds ist statutarisch auf 360 000 *M.* fixirt. Dieser Betrag ist nicht blos erreicht, sondern bereits um 1 395 *M.* überstiegen. Der Erneuerungsfonds weist nach 2½jährigem Betriebe 272 637 *M.* auf, das sind ca. 11 pCt. des Anlagecapitals. Ausserdem existirt noch ein Reservefonds von 553 736 *M.* oder von ca. $2^1/_6$ pCt. Da die Bahn keine Prioritätsactien zu verzinsen hat, stellt sich die Situation für die Besitzer der Stammprioritäten naturgemäss um vieles günstiger als bei anderen Bahnen, und in der That ist die Gesellschaft bisher stets in der Lage gewesen, für die Stammprioritäten 5 pCt. zu vertheilen. Es ist hierbei noch zu berücksichtigen, dass der Hauptverkehr der Bahn, welcher von Polen und Russland herrührt, in Folge der schlechten Ernten der jüngsten Jahre gelitten hatte; die Wiederkehr besserer Ernten würde die Einnahmenverhältnisse der Bahn wesentlich fördern. Gelangt auf diese Weise die Bahn erst dazu, auch ihre Stammactien mit 5 pCt. zu versinsen, so kommt der Ueberschuss von Neuem den Stammprioritäten zu Statten, die bis zu einer Verzinsungshöhe von $6^2/_3$ pCt. an den Einnahmen theilnehmen. Wie bekannt, sind die Stammprioritäten der Bahn zur Zeit von der Discontogesellschaft zum Curse von 92 pCt. hier eingeführt worden; nachdem der Cours auf 95 pCt. gestiegen war, führten die ungünstigen Ernten in Russland einen Rückgang auf etwa 86 pCt. herbei. Dieser Umstand bildete auch den Grund dafür, warum die Stammactien an der Börse nicht eingeführt worden sind und vielmehr bis heute in den Händen der ersten Zeichner ruhen.

Die Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft kann dem erstatteten Geschäftsberichte zufolge auf günstige Betriebsresultate des Jahres 1880 zurückblicken. Der Ueberschuss hat, namentlich in Folge der Zunahme der Personenfrequenz, sich um ca. 100 000 *M.* gegen das Vorjahr gesteigert. Die Dividende hat in Folge dessen auf 8⅔ pCt. festgesetzt werden können. Ausserdem ist der Pensions- und Unterstützungscasse der Beamten der Eisenbahngesellschaft wiederum eine nicht unerhebliche Zuwendung gemacht und ist der Reservefonds mit einer Zulage bedacht, welche denselben auf die Höhe von 1 926 383 *M.* 75 ₰ gebracht hat. Dass die unter den sonstigen Einnahmen zur Verrechnung gekommenen Einnahmen gegen die früheren Jahre eine erhebliche Vermehrung aufweisen, erklärt sich dadurch, dass nach dem seit dem 1. Januar 1880 zur Einführung gelangten Buchungsformular, welches für alle Deutschen Bahnen übereinstimmend festgestellt ist, die Vergütungen für Wahrnehmungen des Betriebsdienstes für andere Bahnverwaltungen und für die Ueberlassung von Betriebsmitteln an andere Bahnen und ferner die Erträge aus den Veräusserungen von Materialien unter den Einnahmen zu berechnen waren, während diese früher von den entsprechenden Ausgaben in Abzug gebracht wurden. Die Ausgaben erscheinen demnach für das Jahr 1880 gleichfalls entsprechend höher als in den früheren Jahren. Im Einzelnen ist über die Betriebsresultate des Jahres 1880 in der Hauptsache Folgendes zu bemerken: Die Gesammteinnahme der Holsteinischen und Schleswigschen Bahnen belief sich im Jahre 1880 auf 9 451 588 *M.* 70 ₰, die Betriebsausgaben betrugen nach Abzug der aus dem Schleswigschen Reservefonds für Erneuerungen von Oberbaumaterial entnommenen Zuschüsse 5 171 832 *M.* 31 ₰, der Ueberschuss beträgt also 4 279 756 *M.* 39 ₰, davon mussten zur Verzinsung und Amortisation verwendet werden 2 453 837 *M.*, es bleibt also ein Rest von 1 825 919 *M.* 39 ₰, worüber vom Verwaltungsrath auf Antrag der Direction in folgender Weise disponirt ist: Als Dividende von 8⅔ pCt. auf 41 000 Actien gezahlt 1 599 000 *M.*, der Pensions- und Unterstützungscasse sind überwiesen 10 000 *M.*, dem Reservefonds desgleichen 216 919 *M.* 39 ₰.

Ueber die Glückstadter Hafen- und Eisenbahnbauprojecte liegen im Anschluss an die kürzlich erfolgte Anordnung der Vornahme von Vorarbeiten für die Linie Berlin-Mölln-Elmshorn interessante und beachtenswerthe Meldungen vor, welche besagen, dass das Haus Wellers, Owen & Elwens in London bei der Staatsregierung um die Concession zum Bau eines Dockhafens bei Glückstadt eingekommen und gleichzeitig um die Erlaubniss zur Vornahme der Vorarbeiten für einen Schifffahrtscanal zwischen Glückstadt und Kiel nachgesucht hat. Wie weiter aus Glückstadt gemeldet wird, ist dieses Gesuch von dem dortigen Magistrat auf das Wärmste unterstützt und hofft man dort um so mehr auf die Berücksichtigung desselben, als die Petenten bereit sind, den Nachweis zu führen, dass sie die zur Ausführung erforderlichen Geldmittel bereit haben. Wie es scheint, stehen die Engländer mit Berliner Bankhäusern in Verbindung. In Berlin soll der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten dem Glückstadter Hafenbauprojecte seine lebhafte Theilnahme widmen und, wie es scheint, hat auch die höchste Provinzialinstanz das volle Verständniss für die Bedeutung der Angelegenheit. Die Baukosten dürften sich auf 6 Millionen Mark (!) belaufen, und wenn die Zustimmung der Staatsregierung gewonnen wird, so ist an der Ausführung nicht zu zweifeln. Kommt dann auch die projectirte Staatsbahn Berlin-Mölln-Elmshorn, welche direct auf Glückstadt führt, zu Stande, so ist für Berlin ein Vorhafen geschaffen, dessen Bedeutung für den Deutschen Export nicht zu unterschätzen ist. In Glückstadt haben übrigens bereits Englische Ingenieure die erforderlichen Arbeiten zur Fertigstellung der speciellen Pläne und Kostenanschläge ausgeführt, so dass die Unternehmer wohl an die Zustimmung der Regierung glauben müssen.

Der Elbeumschlagplatz Tetschen-Laube scheint dem Deutschen Eisenbahnverkehre namhafte Concurrenz zu bereiten. Ein dortiges Speditionshaus berichtet darüber: Der Export von Gütern aus Oesterreich nach Deutschland, England, Holland etc., welche per Bahn anlangten und per Schlepper weiter nach Hamburg — ein, wenn auch nur kleiner Theil nach Magdeburg — verschifft wurden, ist seit Eröffnung der Schifffahrt, das ist seit dem 20. März, ein sehr bedeutender gewesen; es wurden 49 volle Kahnladungen von je 5 000 bis 10 000 Centner thalwärts expedirt. Der Zufluss von Gütern war besonders in der zweiten Woche dieser Schifffahrtssaison so mächtig, dass dieselben auf den Binnenbahnstationen ein bis zwei Tage zurückgehalten werden mussten, um einer Verkehrsstopfung auf der Endstation Tetschen-Laube vorzubeugen. Das war leider ein Uebelstand. Indess die Verwaltung der Oesterreichischen Nordwestbahn trifft jetzt die umfassendsten Massregeln, um einen solchen Fall nicht wieder eintreten zu lassen, um in schlanker Weise die hierher rollenden und schwimmenden Waaren stets promptest ein- und ausschiffen zu können. Die Einladestellen werden vermehrt. Hunderte von Arbeitern sind beschäftigt, das Terrain der Schleppbahn in Laube zu vergrössern, die Quais um das Dreifache zu verlängern, Schiebegeleise werden eingelegt, um die entleerten Waggons aus der Reihe der beladenen Waggons herauszunehmen, ein zweiter Dampfkrahn und ein Handkrahn werden noch aufgestellt. So wird mit Eifer und Intelligenz gearbeitet und gestrebt, Tetschen-Laube zu einem bedeutenden und reussirenden Umschlagsplatz zu machen. Die Thalverschiffungen bestanden zum grössten Theile aus Rohzucker; es wurden hiervon 10 854 000 kg exportirt, die ihren Weg über Hamburg weiter nach England und auch Holland nahmen. Weitere Exportartikel sind Brodzucker, Mehl, Raps, Gerste, Malz, Bohnen, Hafer, Papier, Blei, Wein etc. Die Rohzuckerverschiffungen haben in der letzten Hälfte dieses Monats bedeutend nachgelassen, da Zuckerpreise zu sehr gestiegen sind und die Käufer in England sich zurückhaltend zeigen. Im Import figurirt zumeist Roheisen, ausser diesem Petroleum, Leinöl, Thran, Reis, Caffee, Baumwolle, Blau- und Rothholz etc. In der letzten Woche wurden hier per Schlepper nach Hamburg gesandt: 1 280 000 kg Rohzucker, 80 000 kg fabr. Zucker, 340 000 kg Getreide, 60 000 kg Mehl, 10 000 kg Papier, 20 000 kg Holzpapierstoff, 5 000 kg Kleesaat, 25 Kisten Glas. Von Importkähnen langten 10 in dieser Zeit an, aus denen verladen wurden: 260 000 kg Roheisen, 17 200 kg Petroleum, 150 000 kg Steinnüsse, 80 000 kg Reis, 10 000 kg Soda, ca. 10 000 kg diverse Güter.

Die Nachweisung über die im Monat März 1881 auf Deutschen Bahnen (ausschliesslich der Bayerischen) beförderten Züge und deren Verspätungen giebt (nach der Aufstellung im Reichseisenbahnamt) folgende Ziffern: Es wurden auf 47 grösseren Bahnen beziehungsweise Bahncomplexen mit einer Gesammtbe-

triebslänge von 28 998,35 km befördert an fahrplanmässigen Zügen: 12 121 Courier- und Schnellzüge, 81 940 Personenzüge, 51 956 gemischte Züge und 79 332 Güterzüge; an ausserfahrplanmässigen Zügen: 1 795 Courier-, Schnell-, Personen- und gemischte Züge und 27 239 Güter-, Materialien- und Arbeitszüge. Im Ganzen wurden 609 152 691 Achskm bewegt, von denen 179 834 830 auf die fahrplanmässigen Züge mit Personenbeförderung entfallen. Es verspäteten von den 146 017 fahrplanmässigen Courier-, Schnell-, Personen- und gemischten Zügen im Ganzen 1 021 oder 0,70 pCt., (gegen 0,92 pCt. in demselben Monat des Vorjahres, und 0,75 pCt. im Vormonat). Von diesen Verspätungen wurden jedoch 435 durch das Abwarten verspäteter Anschlusszüge hervorgerufen, so dass den aufgeführten Bahnen nur 586 Verspätungen (= 0,40 pCt.) zur Last fallen (gegen 0,46 pCt. im Vormonat). In demselben Monat des Vorjahres verspäteten auf den eigenen Strecken der in Vergleich zu ziehenden Bahnen von 136 498 beförderten fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung 669 oder 0,49 pCt., mithin 0,09 pCt. mehr. In Folge der Verspätungen wurden 244 Anschlüsse versäumt (gegen 239 in demselben Monat des Vorjahres und 195 in Vormonat).

Italienische Correspondenz.

Revision der Kessel der Tramwaylocomotiven. Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat die nachstehende Verfügung bezüglich der Revision der Kessel der Tramwaylocomotiven erlassen:

1. Die Platten der neuen Kessel sollen im cylindrischen Theile bei dem grössten Arbeitsdrucke keine grössere Faserspannung als höchstens 4 kg pro Quadratmillimeter erleiden.

2. Höherer Arbeitsdruck als 12 Atmosphären ist nicht zulässig.

3. Wenn der Arbeitsdruck im neuen Kessel gleich 12 Atmosphären ist, so ist dieser Druck um eine halbe Atmosphäre jedes Jahr für 4 Jahre zu vermindern. Diese Verminderung ist nur 3 Jahre lang fortzusetzen, wenn der ursprüngliche Dampfdruck 11 Atmosphären und nur 2 Jahre lang, wenn derselbe bei dem neuen Kessel 10 Atmosphären betrug.

4. Die innere Untersuchung des Kessels muss mindestens in jedem vierten Betriebsjahre stattfinden.

Massnahmen gegen Eisenbahndiebstähle. Am 19., 20. und 22. April cr. wurden in Florenz Conferenzen zwischen den Vertretern der Minister der öffentlichen Arbeiten, des Innern und der Justiz, sowie der drei wichtigsten Italienischen Eisenbahnverwaltungen abgehalten zu dem Zwecke, weitere energische Massregeln zur Verhütung der namentlich beim Gepäck und bei den längeren Kursen vorkommenden Diebereien in Vorschlag zu bringen. Die Commission soll eine Reihe praktischer Vorschläge formulirt haben, welche zeigen, dass die Eisenbahnverwaltungen weder Kosten noch sonstige Opfer scheuen, um den Diebstählen zu steuern.

Tarifreglement. Am 23. April cr. fanden in Florenz weitere Conferenzen zwischen den Vertretern der drei Haupteisenbahnverwaltungen statt behufs Festsetzung der Grundlagen für die Reform und die einheitliche Gestaltung des Tarifreglements. Es wurde im Princip festgestellt, dass das die Bedingungen für den Transport enthaltende Reglement (das Betriebsreglement) von dem Tarifreglement zu trennen sei und wurden zwei Subcommissionen ernannt, welche die betreffenden, demnächst der Besprechung im Plenum zu unterziehenden Entwürfe ausarbeiten sollen. (Mon. d. Str. f.)

Holländische Eisenbahngesellschaft. Einnahmen pro December 1880 (NB. nachträglich, weil erst jetzt festgestellt). Länge 354 km. Befördert wurden 340 904 Personen gegen 315 021 in 1879. (Die beförderten Güterquantitäten wurden nicht mitgetheilt.) Die Einnahmen betrugen: aus dem Personenverkehr 339 726 fl., aus dem Frachtenverkehr 388 726 fl., in Summa incl. Extraordinarien 728 452 fl., Differenz gegen denselben Monat im Vorjahre + 126 890 fl., bis ultimo des Monats 5 204 663 fl., Differenz gegen das Vorjahr + 479 889 fl. Im ganzen Jahre 1880 wurden befördert 3 899 509 Personen und im Ganzen vereinnahmt: aus dem Personenverkehr 3 711 414 fl., aus dem Frachtenverkehr 1 493 249 fl., in Summa incl. Extraordinarien 5 204 663 fl.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Tarif-Bekanntmachungen.

I. Localtarife.

In Betreff der Frachtberechnung für **halbe Wagenladungen lebender Thiere** sind ergänzende Bestimmungen erlassen, worüber in den betreffenden Expeditionen das Nähere zu erfahren ist. Hannover, den 3. Mai 1881. Königliche Eisenbahn-Direction. (1210)

Berlin - Anhaltische Eisenbahn. In unserem **Localverkehr** tritt im Anschluss an die bestehende Vorschrift, durch welche bestimmte Normalstückzahlen für halbe Wagenladungen lebender Thiere festgesetzt sind, eine Zusatzbestimmung in Kraft, wonach unter Beachtung jener Normalstückzahlen der Frachtberechnung für eine halbe Ladung die Hälfte des Flächenraums des verwendeten Wagens, jedoch nicht mehr als 7 qm zu Grunde gelegt wird. Berlin, den 5. Mai 1881. Die Direction. (1204)

Die für unsere Station Frankfurt a./O. mit Rücksicht auf die Messe bisher bestandene **Zuschlagsfrist**, zu den im §. 57 des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands vom 1. Juli 1874 normirten Lieferfristen, von 3 Tagen, während der Zeit von 3 Wochen vor bis 10 Tage nach der Messe, wird fortan auf einen Tag für die Zeit von 14 Tagen vor Beginn bis 8 Tage nach Schluss der Messe eingeschränkt. Guben, den 29. April 1881. Die Direction der Märkisch-Posener Eisenbahngesellschaft. (1194)

Oberschlesische Eisenbahn. Die für Eil- und Frachtgüter während der Wollmarktsperiode auf Station Breslau vom 5. bis 13. Juni und auf Station Posen vom 9. bis 16. Juni berechnete **Zuschlagslieferfrist** von je einem Tage (cfr. al. c der zusätzlichen Bestimmung zu § 57 des Betriebsreglements im Nachtrag No. 7 (S. 22) unseres Local-Gütertarifs) kommt in Wegfall. Breslau, den 29. April 1881. Königl. Direction. (1215)

Crefelder Eisenbahn. Mit dem 15. Mai ds. Js. wird die diesseitige Station Niep, an der Strecke Hüls-Moers, für den Personen- und Güterverkehr eröffnet. Mit dem genannten Tage treten für diese Station nachfolgende **Nachträge zu unseren Localtarifen** in Kraft:

1. Nachtrag IV zum Tarif für die Beförderung von Personen im Localverkehr, vom 1. Juli 1879;
2. Nachtrag III zum Tarif für die Beförderung von Reisegepäck, vom 15. November 1878, Heft 2;
3. Nachtrag X zum Local-Gütertarif, vom 1. Januar 1878, Heft 1;
4. Nachtrag II zum Tarif für die Beförderung von Leichen, Equipagen und anderen Fahrzeugen, sowie von lebenden Thieren, vom 1. Januar 1881. (1122)

Crefeld, im Mai 1881. Die Direction.

Oberhessische Eisenbahnen. **Im Localverkehr der Oberhessischen Eisenbahnen** tritt im Anschluss an die bestehende Vorschrift, durch welche bestimmte Normalstückzahlen für halbe Wagenladungen lebender Thiere festgesetzt sind, vom 1. Juni d. J. ab eine Zusatzbestimmung in Kraft, wonach unter Beachtung jener Normalstückzahlen der Frachtberechnung für eine halbe Ladung die Hälfte des Flächenraums des verwendeten Wagens, jedoch nicht mehr als 7 qm zu Grunde gelegt wird. Giessen, den 4. Mai 1881. Grossherzogliche Direction. (1213)

K. K. priv. Kronprinz Rudolfbahn. Mit 20. Mai d. J. gelangt der XII. Nachtrag zum **Local - Gütertarife** der K. K. priv. Kronprinz Rudolfbahn zur Einführung.

Derselbe enthält:

I. Ergänzung der Tarifbestimmung für die Abfertigung der Equipagen, Pferde oder Fohlen und Maulthiere bei Beförderung mit Güterzügen.

II. Ausnahmetarif IX für rohe Borke (Rinde).

III. Ausnahmetarif X für gemahlene Borke (Lohe).

IV. Ausnahmetarif XI für Brennholz nach Klagenfurt und Villach loco.

V. Ausnahmetarif XII für Desinfectionsgebühr bei Hornviehtransporten im Localverkehre.

VI. Ausnahmetarif XIII für sämmtliche Artikel im Localverkehre mit Berücksichtigung der Frachtsätze auf Alternativ-Routen.

VII. Ausnahmetarif XIV für Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten, Mahlproducte und Mehl bei Aufgabe in beliebigen Quantitäten.

Dieser Nachtrag liegt bei der K. K. Betriebsverwaltung in Wien, sowie bei der Betriebsdirection in Steyr und in den Stationen zur Einsicht auf und ist daselbst auch käuflich zu beziehen. Wien, im Mai 1881. Der K. K. Betriebsverwalter der Kronprinz Rudolfbahn. (1189)

II. Tarife für directe Verkehre mit besonderen Namen.

Im **Bergisch - Märkisch - Grand Central Belge-Verbands-Güterverkehr** treten mit dem 30. Juni 1881 die in dem Tarif für den allgemeinen Güterverkehr (Theil I) vom 1. Januar 1880 und in dem Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen, Cokes und Briquets in Wagenladungen von 10 000 kg, gültig ab 10. November 1879, angegebenen Frachtsätze für den Verkehr mit Weelde-Merxplas ausser Kraft. Vom 1. Juli 1881 ab erfolgt die Abfertigung von nach Weelde-Merxplas bestimmten Gütersendungen gemäss der Bestimmung im Abschnitt III, § 50, No. 3, Absatz 3 des Betriebsreglements für die

Eisenbahnen Deutschlands vom 1. Juli 1874. Elberfeld, den 9. Mai 1881. Königliche Eisenbahndirection. (1126)

Berlin - Braunschweig - Halberstadt - Lausitzer Verband. Mit dem 10. Mai cr. gelangt für den Verkehr zwischen Weiche Wolffen und Prödel ein directer Frachtsatz des Ausnahmetarifs 4 (für Braunkohlen etc. Steine etc.) in Höhe von 25 Mark pro 10 000 kg zur Einführung. Berlin, den 4. Mai 1881. Die Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn - Gesellschaft (als geschäftsführende Verwaltung). (1205)

Deutsch - Russischer Eisenbahn - Verband. Vom 15. Mai 1881 neuen Stils ab treten im Verkehr der Station Memel mit den unten näher bezeichneten Russischen Stationen nachbenannte Ausnahmefrachtsätze in Kraft:

1. Für Theetransporte in Quantitäten von 5 000 kg und darüber:

im Verkehr mit:	pro 100 kg
St Petersburg	= 0,76 *M.* und 1,39 Rubel
St. Petersburg Zollstation	= 0,76 „ „ 1,41 „
Moskau (Nic.-E.)	= 0,76 „ „ 1,90 „

2. Für die Beförderung folgender Artikel in Wagenladungen von 610 Pud = 10 000 kg in einheitlicher Rubelwährung:

a) Hanf, Hanfheede und Hanfgarn (sogenanntes Seilergarn) im Verkehr mit Stationen der Orel-Witebsker Eisenbahn;

b) Feld-, Wald- und Wiesensamen im Verkehr mit Stationen der I. Gruppe Russischer Eisenbahnen der Linie Dünaburg-Zarizyn, sowie mit Moskau, Station der Nicolai-Eisenbahn;

c) Getreide, Hülsenfrüchte und Oelsamen im Verkehr mit Stationen der I. Gruppe Russischer Eisenbahnen der Linie Dünaburg-Zarizyn resp. der Libau-Romnyer Eisenbahn.

Ferner ermässigt sich vom gedachten Tage ab die Markfracht für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchte und Oelsamen in Quantitäten von 610 Pud = 10 000 kg im Verkehr zwischen Memel einerseits und einzelnen Stationen der Libau-Romnyer Eisenbahn andererseits.

Exemplare der dieserhalb herausgegebenen, nachstehend näher bezeichneten Tarifnachträge sind von den betheiligten Stationen käuflich zu beziehen.

1. II. Nachtrag zum Anhang VI des Gütertarifs vom 1. Januar 1880 n. St.
2. I. Nachtrag zum Ausnahmetarif für Getreide- etc. Transporte vom 20. December 1880 n. St.
3. II. Nachtrag zum directen Tarif für Getreide- etc. Transporte im Verkehr mit Stationen der Libau-Romnyer Eisenbahn vom 15./27. November 1879.
4. I. Nachtrag zum Anhang des letztgenannten directen Getreide- etc. Tarifs.

Die Frachtsätze der Nachträge ad 2 und 4 gelten nur für solche Transporte, welche unter zollamtlicher Controle spätestens innerhalb 6 Monate vom Tage ihres Eintreffens in Memel seewärts zur Ausfuhr gelangen. Die näheren Bedingungen bezüglich der Controle und des Nachweises der Wiederausfuhr sind bei der Königlichen Güterexpedition in Memel zu erfahren. Bromberg, den 4. Mai 1881. Königliche Eisenbahn-Direction als geschäftsführende Verwaltung. (1127 J)

Mit Giltigkeit vom 1. Mai lfd. Jrs. wurde der **IV. Nachtrag zum Main-Weser-Bayerischen Verbandsgütertarife** vom 1. Juni 1878 ausgegeben. München, am 4. Mai 1881. Generaldirection der K. B. Verkehrsanstalten. Betriebs-Abtheilung. (1200)

Im **Gypsverkehr** ab Sperenberg treten für Stationen der Berlin-Görlitzer Eisenbahn sofort ermässigte Frachtsätze in Kraft. Dieselben sind bei den diesseitigen Stationen, sowie bei der unterzeichneten Abtheilung — Militärbahnhof in Schöneberg — zu erfahren. Schöneberg, den 2. Mai 1881. Betriebsabtheilung der Königlichen Militäreisenbahn. (1181 J)

Im **Niedersächsisch-Ostdeutschen Verbande** wird für den Verkehr mit Wittenberge des Königlichen Eisenbahndirectionsbezirks Magdeburg die Instradirung via Stendal vom 1. Juli cr. aufgehoben und findet vom genannten Tage ab eine directe Abfertigung von und nach Wittenberge des Königlichen Eisenbahndirectionsbezirks Magdeburg und der Berlin - Hamburger Bahn nur via Nauen statt. Bromberg, den 3. Mai 1881. Königliche Eisenbahndirection als geschäftsführende Verwaltung. (1201 J)

Norddeutsch-Schweizerischer Güterverkehr. Zum Tarifheft II. des Norddeutsch-Schweizerischen Gütertarifs gelangt mit Gültigkeit vom 15. Mai l. J. der Nachtrag I. — enthaltend Taxen für den directen Güterverkehr mit den Stationen Genf transit, Delle transit und Verrières transit, sowie geänderte und neue Frachtsätze für die Stationen Gera, Leipzig, Plagwitz-Lindenau und Zeitz — zur Ausgabe.

Exemplare des Nachtrags können durch Vermittelung der Güterexpeditionen käuflich bezogen werden. Karlsruhe, den 6. Mai 1881. Für die Verwaltungen des Norddeutsch - Schweizerischen Verkehrs: Generaldirection der Grossh. Badischen Staats-Eisenbahnen. (1209)

Mit 15. Mai l. J. wird der **Nachtrag II zum Tarifheft I** für den **Oesterreichischen Eisenbahnverband** in Wirksamkeit treten. Derselbe enthält directe Frachtsätze zwischen Hohenstein, Lenesic und Stadtl einerseits und Wiener Bahnhöfen andererseits; zwischen Wien Lagerhaus und Stationen der betheiligten Oesterreichischen Bahnen andererseits; zwischen den Prager Bahnhöfen einerseits und Oesterreichischen Stationen andererseits; ferner Transitfrachtsätze zwischen Wien (Südbahn) transit, Prag (Kaiser Franz - Josefbahn) und Prag (Smichow) einerseits und Stationen der Aussig-Teplitzer-, Kaiser Ferdinands- und Mährisch - Schlesischen Nordbahn, Mährisch-Schlesischen Centralbahn und Prag-Duxerbahn andererseits.

Ausnahmetarif für Borstenviehtransporte von Stationen der Kaiser Ferdinands Nordbahn nach Prag (Oesterreichische Staatsbahn und Nordwestbahn) und Prag (Smichow) transit und endlich Druckfehlerberichtigungen.

Die auf Seite 35, 44, 76 und 86 des Tarifhefts I und auf Seite 14 und 15 des Nachtrags I hiezu enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr mit Stationen der a. p. Kaiser Ferdinand- und Mährisch-Schlesischen Nordbahn, ferner der directe Tarif zwischen Stationen der Oesterreichischen Staatsbahn - Gesellschaft und der Mährisch-Schlesischen Centralbahn dto. 10. December 1876 sammt allen Nachträgen werden hierdurch ausser Kraft gesetzt. Exemplare des Nachtrags sind bei allen betheiligten Verwaltungen und namentlich auch bei der Verkehrsdirection der Oesterreichischen Staatseisenbahngesellschaft in Wien, Pestalozzigasse 8 zu beziehen. (1219 RM)

Ostdeutsch - Oesterreichischer Verband. Vom 1. Juni d. Js. ab gelangt für den Transport von Schwefelkiesrückständen bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder bei Frachtzahlung hierfür im Verkehre zwischen Breslau Oberschlesischer Bahnhof und M. Ostrau (K. F. N. B.) ein Ausnahmefrachtsatz von 0,54 *M.* pro 100 kg zur Erhebung. Breslau, den 3. Mai 1881. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn. (1214)

Rheinisch-Westfälisch - Belgisch-Englischer Güter-Verkehr via Herbesthal-Antwerpen-Harwich. Am 1. Juni ds. Js. wird ein neuer Tarif für die directe Beförderung von Gütern zwischen Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Köln (rechts- und linksrheinischer) einerseits und London und Harwich, Stationen der Grossen Englischen Ostbahn andererseits via Herbesthal - Antwerpen unter Aufhebung des Rheinisch-Belgisch-Englischen Gütertarifs vom 1. Januar 1880 und des dazu erschienenen Nachtrags vom 10. März 1880 in Kraft treten. Durch denselben werden die jetzt noch in Kraft bestehenden directen Frachtsätze für den Verkehr der Stationen der Linien von Venlo nach Cleve und von Duisburg nach Quakenbrück zur Aufhebung kommen, mit der Massgabe indess, dass sie ebenso wie die sich etwa vortheilhafter erweisenden bisherigen Frachtsätze noch 6 Wochen nach dem Tage der erfolgten Publication Anwendung finden.

Auskunft über den neuen Tarif, beziehungsweise über die eintretenden Frachtermässigungen und Frachterhöhungen ertheilen die Tarifbureaux der Königlichen Eisenbahn-Directionen (rechts- und linksrheinische) zu Köln, der Herr General-Agent E. A. Osswald in Köln, Domhof No. 12, sowie sämmtliche an dem bezüglichen Verkehr betheiligte Stationen der vorbezeichneten Directionsbezirke, woselbst auch Exemplare des Tarifs zum Kostenpreise abgegeben werden. Köln, den 5. Mai 1881. Königliche Eisenbahn-Direction (linksrheinische). (1199)

Mit 10. Mai d. J. tritt im **Sächsisch-Württembergischen Verkehr** für den Transport von Steinkohlen und Cokes ab Zwickau nach der Württembergischen Station Bopfingen ein Frachtsatz von 98 *M.* pro 10 000 kg in Kraft. Dresden, am 3. Mai 1881. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen. von Tschirschky. (1167)

Die Station Röhrmoos der Königlich Bayerischen Staatseisenbahn ist in den **Stettin - Berlin-Bayerischen Verbandstarif** vom 1. Januar 1881 aufgenommen worden. Die bezüglichen Frachsätze sind bei den Güterexpeditionen der Endbahnen zu erfahren. Dresden, am 5. Mai 1881. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung. (1216)

Mit 15. Mai 1881 gelangen im **Stettin-Märkisch-Sächsischen Verbande** a) directe Frachtsätze für den Verkehr zwischen Stettin (B. St. B. und B. S. F. E.), sowie Stettin Dunzigbahnhof und Prenzlau einerseits und Schmölln bei Bischofswerda andererseits; b) Frachtsätze des Ausnahmetarifs 6 für den Transport von Braunkohlen und Braunkohlenbriquets ab Rositz nach Stationen der Berliner Nordbahn zur Einführung, welche bei den betreffenden Güterexpeditionen erfragt werden können. Dresden, am 5. Mai 1881. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung. (1123)

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Der im **V. Nachtrag** des **9. Südwestdeutschen Tarifhefts** enthaltene **Ausnahmetarif für Holz** findet fortan auf den Verkehr mit sämmtlichen Verbandstationen der Hessischen Ludwigsbahn Anwendung. Karlsruhe, den 6. Mai 1881. Generaldirection. (1208)

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit Gültigkeit vom 10. d. Mts. gelangt der **XI. Nachtrag zum 8. Südwestdeutschen Tarifheft** zur Ausgabe, welcher neue und theilweise veränderte Entfernungen bezw. Frachtsätze für die Pfälzischen Stationen Scheidt und Münster a. Stein enthält.

Exemplare sind bei den Verbandstationen gratis zu beziehen. Karlsruhe, den 5. Mai 1881. Generaldirection. (1211)

Westdeutscher Eisenbahn - Verband. Zu den Heften 17, 21, 30, 32, 36, 38, 46, 48, 51, 53, 167 u. 175 des West-Nordwestdeutschen Verbandsgütertarifs sind Ergänzungsblätter, zum Theil II desselben Tarifs der 9. Nachtrag und zum Theil II des Hanseatisch-Rheinisch - Westdeutschen Verbandsgütertarifs der 6. Nachtrag zur Ausgabe gelangt. Dieselben, welche unter Anderem Ermässigungen bezüglich der Frachtsätze von und nach Cassel-Unterstadtbahnhof enthalten, können von den Verbandsgüterexpeditionen bezogen werden. Hannover, den 1. Mai 1881. Namens sämmtlicher Verbandsverwaltungen: Königliche Eisenbahndirection. (1195)

III. Tarife für andere directe Verkehre.

Königlicher Eisenbahn-Directionsbezirk Köln (linksrheinischer) und Hessische Ludwigsbahn. Zu dem Gütertarife vom 1. Januar cr. im vorbezeichneten Verkehr ist der vom 1. Mai cr. ab gültige Nachtrag I. erschienen, welcher ermässigte Frachtsätze für Mannheim, sowie Kilometerzeiger für Darmstadt-Rosenhöhe enthält und bei unseren Güterexpeditionen einzusehen resp für den Preis von 0,10 ℳ daselbst käuflich zu haben ist. Königliche Eisenbahn-Direction (linksrheinische). (1203)

Mit Gültigkeit vom 1. Mai cr. treten folgende Tarife in Kraft:

1. Für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im Verkehre zwischen Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke **Köln (linksrheinisch), Köln (rechtsrheinisch) und Eberfeld** einerseits und Stationen **der Pfälzischen Eisenbahnen andererseits.** Preis 20 ₰. Durch denselben werden die nachstehend aufgeführten Tarife aufgehoben:

a) Reglement und Tarife für die Beförderung von Fahrzeugen im Verkehre zwischen Stationen der Rheinischen Eisenbahn einer- und Stationen der Pfälzischen Eisenbahnen andererseits via Bingerbrück vom 1. Januar 1876 nebst Nachträgen.

b) Reglement und Tarife für die Beförderung von Fahrzeugen im Verkehr zwischen Stationen der Rheinischen Eisenbahn einer- und Stationen der Pfälzischen Eisenbahnen andererseits via Trier-Bexbach vom 15. Januar 1876 nebst Nachträgen.

c) Der Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im Westdeutschen Verbande bezüglich des Verkehrs zwischen Bergisch-Märkischen und Pfälzischen Stationen.

Soweit sich die Frachtsätze nach den vorstehend sub a), b) und c) genannten Tarifen billiger stellen, als nach dem neuen Tarif, bleiben die ersteren bis zum 15. Juni cr. in Gültigkeit.

Der Frachtberechnung nach diesem Tarife werden die in den Kilometerheften 1 bis 3 des Güter-Tarifs vom 1. April cr. für den Rheinisch-Westfälisch-Pfälzischen Güter-Verkehr enthaltenen Entfernungen zu Grunde gelegt.

2. Im Rheinisch-Westfälisch-Niederländischen Verkehre via Venlo für die Beförderung von Steinkohlen etc. in regelmässigen Extrazügen von 250 000 bis 400 000 kg im Verkehre zwischen Stationen des Eisenbahn - Directions - Bezirks Köln (rechtsrheinisch) einerseits und Stationen der Niederländischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft andererseits. Verkaufspreis 5 ₰.

3. Im Rheinisch-Niederdeutschen Eisenbahn-Verbande — unter Aufhebung des betreffenden Ausnahmetarifs vom 1. Juli 1880 — ein neuer, vorläufig bis Ende Mai 1882 gültiger, theilweise ermässigter Ausnahme-Tarif für die Beförderung von Steinkohlen, Kokes und Briquets in Sendungen von mindestens 50 000 kg von Stationen der Eisenbahndirectionsbezirke Elberfeld, Köln (rechtsrheinisch) und Köln (linksrheinisch), sowie der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn nach Stationen der Altona-Kieler, der Eutin-Lübecker, der Holsteinischen Marsch-, der Lübeck-Büchener und der Westholsteinischen Eisenbahn. Verkaufspreis 15 ₰.

Die in diesem Tarife enthaltenen Frachtsätze für Kiel und Lübeck finden auch auf den Rücktransport überseeischer Eisenerze in Sendungen von mindestens 50 000 kg nach den betreffenden Kohlenversandstationen Anwendung, wenn die Verladung auf sonst leer zurückgehenden Kohlenwagen erfolgt. Köln, den 30. April 1881. Königl. Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische), ad 1 und 3 zugleich Namens der betheiligten Verwaltungen. (1182)

Für den Verkehr zwischen den Stationen **Wegberg B. M. und Ratingen des Directionsbezirk Köln rechtsrhein.** treten am 10. Mai directe Frachtsätze in Kraft. Elberfeld, den 7. Mai 1881. Königliche Eisenbahn-Direction, Namens der betheiligten Verwaltungen. (1206)

Der in dem directen Steinkohlentarife **der Rechte-Oder-Ufer- und Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn** vom 1. August 1878 enthaltene Frachtsatz von Emanuelsegen nach Breslau (B. S. F.) und Schmiedefeld wird fortan um 0,01 ℳ pro 100 kg ermässigt. Breslau, den 7. Mai 1881 — VI. 2042. — Directorium der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn-Gesellschaft. Direction der Rechte-Oder-Ufer Eisenbahn-Gesellschaft. (1125)

Am 15. d. Mts. treten für den **Transport von Steinkohlen und Cokes** in Ladungen von je 10 000 kg ab **Lugau, Oelsnitz b. L. und Zwickau nach Stationen der Berliner Ringbahn directe Frachtsätze** in Kraft. Dieselben sind bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren. Dresden, am 3. Mai 1881. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung des Berlin-Sächsischen Verbandes. (1196)

IV. Specialtarife für bestimmte Transport-Artikel.

Oberschlesische Eisenbahn Die Giltigkeitsdauer des am 15. April 1879 in Kraft getretenen Nachtrages zum diesseitigen **Local - Ausnahmetarife für den Transport von Steinkohlen und Cokes** vom 1. Januar 1875, enthaltend ermässigte Frachtsätze für Sendungen nach Glogau zur Weiterverfrachtung auf der Oder, wird unter den durch unsere Publication vom 11. März 1880 modificirten Verfrachtungsbedingungen bis incl. den 14. April 1882 prolongirt. Breslau, den 30. April 1881. Königliche Direction. (1192)

Oberschlesische Eisenbahn. Am 15. Mai 1881 treten für **Erztransporte** aus Ungarn bei Aufgabe in Mengen von mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen, oder bei Zahlung der Fracht für dieses Quantum von Oderberg nach den Stationen des Oberschlesischen Bergwerks- und Hüttenreviers **Ausnahmefrachtsätze** in Kraft, welche bei den betheiligten Stationen zu erfahren sind. Breslau, den 2. Mai 1881. Königliche Direction. (1191)

Oberschlesische Eisenbahn. Mit dem 10. Mai d. Js. tritt zu unserem **Local-Ausnahmetarif für Steinkohlen** und Coaks vom 1. Januar 1875 ein Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält theilweise ermässigte Frachtsätze für die Stationen Jägerndorf und Leobschütz und ist von den betheiligten Stationen, sowie von unserem Verkehrs-Bureau zu beziehen. Breslau, den 29. April 1881. Königliche Direction. (1193)

Oberschlesische Eisenbahn. Für den Transport von **Steinkohlen** und **Coaks** zwischen unserer Station Karolinegrube und den nachbezeichneten Stationen treten fortan nachstehende **ermässigte Frachtsätze** in Kraft:

a) im diesseitigen Localverkehr:
nach Glogau 0,804—, Driebitz und Klopschen 0,864—, Quaritz 0,884—, Waltersdorf 0,904 –, Sprottau 0,964— und Buchwald 0,984 ℳ,

b) im Verkehr nach der Breslau-Freiburger Bahn:
nach Raudten, Gramschütz, Steinau und Wohlau 0,804 ℳ pro 100 kg.

Breslau, den 3. Mai 1881. Königliche Direction. (1190)

Rechte-Oder-Ufer Eisenbahn-Gesellschaft. Am 10. Mai d. Js. tritt mit vorläufiger Gültigkeit bis Ende September 1881 zu unserm **Local-Ausnahmetarif für Oberschlesische Steinkohlen** ein Nachtrag III. in Kraft. Derselbe enthält ermässigte Frachtsätze von den jenseits Schoppinitz belegenen Stationen, sowie von Carolinegrube und Schassé-Grube in der Richtung nach Breslau, sowie ermässigte Frachtsätze von sämmtlichen Gruben - Stationen nach den Stationen Zawadzki, Sandowitz, Keltsch, Tworog bezw. Friedrichshütte. Druckexemplare sind auf den Stationen zu haben. Breslau, den 7. Mai 1881. VI. 2033. Direction. (1124)

Die mit Bekanntmachung vom 12. März d. Js. eingeführte Frachtberechnung für **lange Nadelholzstämme in rohem Zustande** (Stamm- und Rundholz), soweit zu deren Transport je zwei Wagen von zusammen 20 000 kg Tragkraft pro Frachtbriefsendung verwendet werden und die Fracht hierfür bezahlt wird, nach den Sätzen des Specialtarifs III, findet nunmehr auch auf den Verkehr der mitverwalteten Altenburg-Zeitzer, Gaschwitz - Meuselwitzer, Zittau-Reichenberger und Wüstenbrand-Lugauer Privateisenbahnen Anwendung. Die neue Frachtberechnung gilt hiernach nunmehr für den Gesammtbereich der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen und der mitverwalteten Privatbahnen. Dresden, am 5. Mai 1881. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen. von Tschirschky. (1217)

Mit 1./13. Mai a./n. Styls 1881 gelangt für **Schwefeltransporte** von Krakau nach Bachmatsch tr. für Stationen der Libau-Romnyerbahn ein **Ausnahmetarif** zur Einführung, welcher directe Frachtsätze für diesen Artikel bei Aufgabe als Stück- und Wagenladungsgut enthält.

Exemplare dieses Tarifes sind bei der Betriebsdirection in Lemberg und im Oeconomate in Wien zu beziehen. Wien, 3. Mai 1881. Die General-Direction der K. K. priv. Galizischen Karl - Ludwigbahn. (1218)

2. Eröffnungen etc.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Zufolge einer Mittheilung der Königlichen Generaldirection der Sächsischen Staatsbahnen wird am 15. d. Mts. auf der Secundärbahn Pirna-Berggiesshübel die zwischen dem Bahnhofe Pirna und der Haltestelle Rottwerndorf neu hergestellte Haltestelle für den Personenverkehr Pirna (Haltestelle) eröffnet werden.

Berlin, den 6. Mai 1881.

Einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirection (linksrh.) zu Köln zufolge ist die neu erbaute 1,78 km lange Trenkelbach-Zechenbahn, welche von Station Kreuzgraben der Fischbachthalbahn abzweigt, am 21. April cr.

für den Kohlen- und Güterverkehr der Königlichen Bergwerksverwaltung eröffnet worden.
Berlin, den 6. Mai 1881.

Zufolge einer Mittheilung der Kaiserlichen Generaldirection der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen wird die auf der Bahnstrecke Strassburg-Avricourt zwischen den Stationen Hochfelden und Dettweiler gelegene und von ersterer 5 km, von letzterer 4 km entfernte Haltestelle Wilwisheim am 15. Mai cr. für den Personen-, Gepäck- und Güterverkehr eröffnet werden.
Berlin, den 6. Mai 1881.

Einer Mittheilung der Generaldirection der Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen zufolge ist auf der Heidelberg-Speyerer Bahn (zwischen den Stationen Schwetzingen und Altlussheim) eine Haltestelle für Personen-Transport eingerichtet worden, welche den Stationsnamen Thalhaus führen und am 15. d. Mts zur Eröffnung kommen wird.
Berlin, den 8. Mai 1881.

Einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahn-Direction (linksrheinische) zu Köln zufolge werden am 15. Mai die neu errichteten Haltestellen Salzig in Kilom. 116,7 der Strecke Köln-Bingerbrück u. Holzheim in Kilom. 74,4 der Strecke Neuss-Düren für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.
Berlin, den 9. Mai 1881.
Die geschäftsführende Direction.

Am 15. Mai cr. werden die Haltestellen Caternberg und Feldhausen (an der Strecke Essen-Winterswyck) sowie die Haltestelle Gerlingen (Strecke Finnentrop-Rothemühle) für den Personenverkehr eröffnet.
Bezüglich der auf den genannten Haltestellen anhaltenden Züge wird auf den am 15. Mai cr. in Gültigkeit tretenden Placatfahrplan verwiesen.

3. Verkehrs-Störungen etc.

Badische Staatseisenbahnen. Mit dem 15. Mai d. J. wird der in Folge Bergsturzes seit längerer Zeit eingestellt gewesene Verkehr auf unserer Strecke Eberbach-Neckarelz (Neckarthalbahn) wieder aufgenommen werden. Karlsruhe, den 5. Mai 1881. Generaldirection der Gr. Bad. Staatseisenbahnen.

4. General-Versammlungen.

K. K. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Für die auf den 12. Mai l. Js. ausgeschriebene Generalversammlung der Actionäre der K. K. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn ist bis zum statutenmässigen Termine (28. April d. Js.) die nach § 28 der Statuten zur Beschlussfähigkeit erforderliche Anzahl von 6 250 Stück Actien nicht deponirt worden; es wird daher diese Generalversammlung im Sinne des § 29 der Statuten vertagt.
Der Verwaltungsrath beehrt sich demnach die Herren Actionäre neuerlich zur

XXVIII. (ordentlichen)
Generalversammlung

einzuladen, welche Freitag, den 3. Juni d. Js., um 10 Uhr Vormittags am Wiener Bahnhofe der Oesterreichischen Nordwestbahn (Ankunftsseite, Saal für Erwartende) stattfindet.
Statutengemäss ist diese Generalversammlung ohne Rücksicht auf die Zahl der anwesenden Actionäre und der repräsentirten Actien beschlussfähig, die Verhandlungen sind jedoch auf das Programm der vertagten Versammlung beschränkt.
Gegenstände der Tagesordnung sind daher:
1. Mittheilung des Geschäftsberichtes für das Jahr 1880.
2. Bericht des Revisionsausschusses über den Rechnungsabschluss des Jahres 1880.
3. Erneuerungswahl dreier Mitglieder des Verwaltungsrathes nach § 37 der Statuten.
4. Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung des Rechnungsabschlusses des Jahres 1881.

Gemäss § 26 und 29 der Statuten wollen jene Herren Actionäre, welche der Generalversammlung beizuwohnen beabsichtigen und welche nicht schon deponirt haben, die Actien sammt den nicht fälligen Coupons längstens bis 20. Mai d. Js. 12 Uhr Mittags entweder bei der gesellschaftlichen Hauptcasse in Wien, Administrationsgebäude am Nordwestbahnhofe, oder bei der Direction der Discontogesellschaft in Berlin oder bei den Herren M. A. von Rothschild & Söhne in Frankfurt a. M. deponiren und die Legitimationskarten beheben.
Mit den Actien zugleich sind die von dem Deponenten eigenhändig zu unterzeichnenden Consignationen in doppelter Ausfertigung einzubringen.
Eine Consignation wird mit der Erlagsbestätigung versehen, zurückgestellt.
Nach § 25 der Statuten geben je 10 Actien das Recht auf Eine Stimme; kein Actionär kann mehr als 30 eigenberechtigte Stimmen in sich vereinigen; als Bevollmächtigter kann Niemand mehr als 20 Stimmen übernehmen.
Die Actionäre können nur durch Personen vertreten werden, die selbst Mitglieder der Generalversammlung sind und haben in einem solchen Falle die auf der Rückseite der Legitimationskarte beigesetzte Vollmacht auszufüllen und eigenhändig zu unterzeichnen.
Nach der Generalversammlung können die deponirten Actien gegen Rückgabe der Empfangsbestätigung an dem Erlagsorte wieder behoben werden.
Consignationsblanquette werden bei den Erlagskassen unentgeltlich verabfolgt. Wien, 5. Mai 1881. Der Verwaltungsrath. (Nachdruck wird nicht honorirt.) (1188)

5. Ausloosungen etc.

K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Bei der am 2. Mai 1881 auf Grund des mit hohem K. K. Finanz-Ministerial-Erlasse vom 27. Januar 1866, Zahl 4788, genehmigten Tilgungsplanes in Gegenwart eines K. K. Notars vorgenommenen XIII. Verloosung der Silber-Prioritäts-Obligationen, Emission 1866, à 300 fl. Oe. W., wurden folgende 121 Nummern gezogen:
75 97 109 290 377 382 398 530 565 766 968 1057 1112 1149 1377 1400 1483 1534 1627 1945 2134 2465 2675 2747 3006 3512 3600 3639 3642 4115 4254 4444 4511 4739 5005 5083 5236 5247 5604 5917 5945 6052 6150 6832 7520 7823 7985 8042 8051 8093 8122 8228 8234 8321 8323 8511 8535 8649 8670 8957 8986 9171 9181 9442 9463 9503 9505 9606 9721 9784 9996 10099 10188 10564 10566 10776 10878 11161 11209 11229 12270 12423 12541 12617 12691 12771 12957 13224 13324 13476 13581 13669 13709 13823 13874 13974 13984 14126 14208 14231 14242 14477 14521 14525 14570 14734 14741 14765 14792 14816 14876 15035 15097 15099 15703 15824 15993 16021 16289 16366 16396.
Von den früheren Ziehungen sind noch unbehoben:
Ziehung 1870: No. 12795.
Ziehung 1871: No. 8687 8820 12849.
Ziehung 1872: No. 9047 11607 12248 12268 12291 15116.
Ziehung 1873: No. 8767 12255 15495.
Ziehung 1874: No. 1720 8847 8916 14473.
Ziehung 1875: No. 8563 8630 8644 11992 11999 12217 12228 13204.
Ziehung 1876: No. 2007 6537 8602 8904 9033 12336 13287 13554 14235.
Ziehung 1877: No. 1077 2619 3375 7978 8774 12287 12901 13692 14052.
Ziehung 1878: No. 2015 3823 4745 6078 8671 8745 8793 9021 9025 9026 9370 12833 12860.
Ziehung 1879: No. 394 1804 2037 3138 3169 3667 3701 3847 5046 7006 8679 9003 9916 12348 13494.
Ziehung 1880: No. 207 751 1267 4761 5040 5335 5842 7440 8529 8738 8760 9609 9939 10020 12162 12585 12710 12865 12907 13092 13300 13436 13716 13789 14124 15775.
Die am 2. Mai 1881 gezogenen Obligationen, deren Verzinsung mit Ende Juli 1881 aufhört, werden vom 1. August 1881 an, sowie alle von den früheren Ziehungen noch unbehoben aushaftenden Obligationen, wenn sie mit allen dazu gehörigen Coupons nebst Talon präsentirt werden, bei der Hauptcasse der Gesellschaft in Wien zum Nominalwerthe in effectivem Oesterr. Silber eingelöst.
Auf hiesigem Platze übernehmen im Auftrage der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn
die Deutsche Bank und
die Direction der Disconto-Gesellschaft
diese Obligationen spesen- und provisionsfrei in Reichsmark umgerechnet nach demjenigen Wiener Cours, welcher nach Vereinbarung der Oesterreichischen Eisenbahnen den genannten Zahlstellen periodisch bekannt gegeben wird.
Für fehlende Coupons wird der entsprechende Werth von dem Einlösungsbetrage in Abzug gebracht. Berlin, im Mai 1881. Vom Verwaltungsrathe. (1207)

6. Dividendenauszahlung.

Pfälzische Eisenbahnen. Die Generalversammlung der Actionäre der vereinigten Pfälzischen Eisenbahnen hat unterm 29. April d. J. beschlossen, dass die staatlich garantirten Präcipualbezüge (ausser den bereits bezogenen Actienzinsen von 4 pCt. bezw. 4½ pCt.) als Dividende für das Jahr 1880 ausbezahlt werden, wie folgt:
1. Für die Pfälzische Ludwigsbahn:
Fünf und zwanzig Gulden = zwei und vierzig Mark sechs und achtzig Pfennig pro Actie gegen Einlieferung des Dividenden-Coupons pro 1880.
2. Für die Pfälzische Maximiliansbahn:
Fünf Gulden = acht Mark sieben und fünfzig Pfennig pro Actie gegen Einlieferung des Dividenden-Coupons pro 1880.

Diese Dividenden können bei den nachstehenden Bankhäusern
in Frankfurt a/M. bei M. A. v. Rothschild & Söhne und bei Ph. Nic. Schmidt,
„ Mannheim bei W. H. Ladenburg und Söhne und bei der Rheinischen Creditbank,
„ München bei der Bayerischen Vereinsbank,
„ Nürnberg bei der K. Hauptbank und ihren Filialen,
„ Berlin bei der Direction der Discontogesellschaft und bei S. Bleichröder,
„ Neustadt bei L. Dacqué,
„ Ludwigshafen bei der Directionshauptcasse
sofort bezogen werden.
Nachdem auf die Nordbahnactien gemäss der Fusionsgrundlagen ausser den bereits bezogenen 4 pCt. Zinsen kein weiterer Präcipualbezug entfällt und eine Superdividende sich nicht ergeben hat, so wird der Dividendenschein der Nordbahnactien pro 1880 für werthlos erklärt. Ludwigshafen, 30. April 1881. Die Direction der Pfälzischen Bahnen. v. Jaeger. (1151)

(Fortsetzung der offiz. Anz. auf S. 511.)

Börsen: Berlin, Basel, Frankfurt a. M., Hamburg, Leipzig, Paris, Wien=B., Ba., F., H., L., P. u. W.
*Papiere, deren Zinsen vom Staate garantirt sind.

Coursblatt vom 30. April 1881.

Redigirt von R. Grossschupf.

Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Aachen-Mastricht	$4\frac{1}{2}$	B.	101,60	%
do. II. Emiss.	5	B.	103	% à 500, 200, 100 Thlr.
do. III. Emiss.	5	B.	103	%
Alföld-Fiumaner	5 i. S.	W.	96,75	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Altenburg-Zeitz	$4\frac{1}{2}$	L.	103,75	% à 100 Thlr.
Altona-Kiel	$4\frac{1}{2}$	L.	102,90	% à 200 u. 100 Thlr.
Amsterdam-Rotterdam	5	B.	—	% à 1000 Fl. Holl.
Aussig-Teplitz conv.	$4\frac{1}{2}$ i. G	L.	104	% à do. = do.
Bergisch-Märkische I. Serie	$4\frac{1}{2}$	B.	102,20	% à 100 Thlr.
do. II. Serie	$4\frac{1}{2}$	B.	102,20	% à do.
do. III. Serie * $3\frac{1}{2}$	$3\frac{1}{2}$	B.	94,40	% à do.
do. III. Serie C.	$3\frac{1}{2}$	B.	91,10	% à 100 Thlr.
do. IV. Serie	$4\frac{1}{2}$	B.	102,20	%
do. V. Serie	$4\frac{1}{2}$	B.	102,20	% à 500, 200 u. 100 Thlr.
do. VI. Serie	$4\frac{1}{2}$	B.	104,25	%
do. VII. Serie conv.	$4\frac{1}{2}$	B.	102,60	% à 1000, 500, 200 u. 100 Th.
do. VIII. Serie	$4\frac{1}{2}$	B.	102,30	% à 3000, 1000 u. 500 M
do. IX. Serie	5	B.	107	%
do. Nordbahn conv.	$4\frac{1}{2}$	B.	102,90	% à 500 u. 100 Thlr.
do. Düsseldorf-Elberfeld I. Serie	4	B.	—	%
do. do. II. Serie	$4\frac{1}{2}$	B.	—	% à 100 Thlr.
do. Dortmund-Soest I. Serie	4	B.	—	%
do. do. II. Serie	$4\frac{1}{2}$	B.	—	%
do Aachen-Düsseldorf I Emiss.	4	B.	—	% à 200 Thlr.
do. do. II. Emiss.	4	B.	—	%
do. do. III. Emiss.	$4\frac{1}{2}$	B.	—	% à 100 Thlr.
do. Ruhrort-Crefeld-Gladbach I. Em.	$4\frac{1}{2}$	B.	102	% à 200 Thlr.
do. do. II. Emiss.	4	B.	—	%
do. do. III. Emiss.	$4\frac{1}{2}$	B.	102	% à 100 Thlr-
Berlin-Anhalt Lit. A. B.	4	B.	101,60	% à 500 u. 100 Thlr.
do. Lit. C.	$4\frac{1}{2}$	B.	101,60	% à do. = do.
do. (Oberlausitzer)	$4\frac{1}{2}$	B.	—	%
Berlin-Dresdener*	$4\frac{1}{2}$	B.	103,50	%
Berlin-Görlitz conv.	$4\frac{1}{2}$	B.	102,70	% à 100 Thlr.
do. Lit. B.	$4\frac{1}{2}$	B.	102	% à 100 Thlr.
do Lit. C.	$4\frac{1}{2}$	B.	102	% à 100 Thlr.

Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Berlin-Hamburg I. Emiss.	4	B.	—	% à 500, 200, 100 und
do. II. Emiss.	4	B.	—	% 50 Thlr.
do. III. Emiss. conv.	$4\frac{1}{2}$	B.	103,30	% à 1000, 500, 200 u. 100 Th.
Berlin-Potsdam-Magdeburg A. u. B.	4	B.	100,70	%
do. C.	4	B.	100,70	% à 200, 100 u. 25 Thlr
do. D.	$4\frac{1}{2}$	B.	104	% à 1000, 500 u. 100 Thlr.
do. E.	$4\frac{1}{2}$	B.	103,50	% à 200 Thlr.
do. F.	$4\frac{1}{2}$	B.	—	% à 300—3000 M
Berlin-Stettin II. Emiss. * $3\frac{1}{2}$	4	B.	100,75	% a 1000, 500, 200 und
do. III. Emiss. * $3\frac{1}{2}$	4	B.	100,75	% 100 Thlr.
do. VI. Emiss. * $3\frac{1}{2}$	4	B.	100,75	% à do.
Böhmische Nordbahn	5 i. S.	L.	85,90	% à 200 Th. = 300 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1871	5 i. S.	L.	85,50	% à do. = do.
Böhmische Westbahn Emiss. 1861*	5 i. S.	W.	100,50	% à do. = do.
do. Emiss. 1869*	5 i. S.	W.	99,75	% à do. = do.
do. Emiss. 1873	5 i. S.	W.	—	% à do. = do.
Braunschweigische	$4\frac{1}{2}$	B.	102,25	% à 1000, 500 u. 100 Thlr.
Breslau-Schweidnitz-Freiburg Lit. D. E. F.	$4\frac{1}{2}$	B.	—	% à 500 und 100 Thlr.
do. Lit. G.	$4\frac{1}{2}$	B.	—	% à 1000, 500 u 100 Thlr.
do. Lit. H.	$4\frac{1}{2}$	B.	102,80	% à 1000, 200 u. 100 Thlr.
do. Lit. J.	$4\frac{1}{2}$	B.	102,80	% à do. do.
do. Lit. K.	$4\frac{1}{2}$	B.	102,80	% à 3000, 600 u. 300 M
do. von 1876	5	B.	107	% à 1000, 500 u. 300 M
Breslau-Warschauer	5	B.	104	%
Brünn-Rossitz Oesterr. Franz-Staatsb.	5 i. S.	L.	103,50	% à 100 Th. = 150 fl. ö. W. i. S.
do. do. von 1872	5 i. S.	L.	103,50	% à do. = do.
Buschtěhrader (Böhm. Nordw. B) Em. 1868	5 i. S.	L.	86,90	% à do. = do.
do. Emiss. 1871	5 i. S.	L.	86,40	% à do. = do.
do. Emiss. 1872	5 i. S.	L.	86	% à do. = do.
Chemnitz-Würschnitz	4	L.	101,25	% à 100 Thlr.
Cöln-Minden	$4\frac{1}{2}$	B.	102,50	%
do. II. Emiss.	4	B.	100,80	%
do. III. Emiss. * $3\frac{1}{2}$	4	B.	100,80	% à 1000, 500, 200 und
do. do. Lit. B * $3\frac{1}{2}$ n. Ba.	$4\frac{1}{2}$	B.	102,50	% 100 Thlr.
do. IV. Emiss. $3\frac{1}{2}$	4	B.	100,80	%
do. V. Emiss.	4	B.	100,80	%
do. VI. Emiss.	$4\frac{1}{2}$	B.	102,50	% à do.
do. VII. Emiss.	$4\frac{1}{2}$	B.	102,50	%
Cottbus-Grossenhain	$4\frac{1}{2}$	L.	103,75	% à 100 Thlr.

Eisenbahn-Priorit.-Obligationen.	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Cottbus-Grossenhain Lit. B.	5	L.	104,50	%
Donau-Drau*	5 i. S.	W.	91,75	% à 200 do.
Dux-Bodenbach	5	L.	90	% à 100 Th. = 150 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1871	5	L.	86,95	% à do. = do.
do. Emiss. 1874	5	L.	103,75	% à do. = do. i. G.
Erzherzog Albrechtsbahn*	5 i. S.	W.	97,25	% à 100 fl. ö. W.
do.	5 i G.	W.	111	% à 500 fl.
Fünfkirchen-Barcser*	5 i. S.	W.	100	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Galizische Carl-Ludwigsbahn*	5 i. S.	L.	92,50	% à 200 Th. = 300 fl. ö. W. i. S.
do. II. Emiss.*	5 i. S.	L.	92,50	% à do. = do.
do. III. Emiss.*	5 i. S.	L.	92,50	% à do. = do.
do. IV. Emiss.*	5 i. S.	B.	92,60	% à do. = do.
Gloggnitzer	5	W.	—	fl. ö. W. pr. 100 fl. C.-M.
Gömörer Staatsbahn*	5 i. S.	L.	99,25	% à 100 Th. = 150 fl. ö. W. i. S.
Gotthardbahn I. u. II. Ser.	5	B.	98,20	% à 1000 Fs. 300 Fs. = 80 Th.
do. III. Ser.	5	B.	98,20	% à do. = do.
do. IV. Ser.	5	B.	97	% à do. = do.
Graz-Köflach	$4\frac{1}{2}$	L.	75,60	% à 100 Th. = 150 fl. ö. W. i. S.
do.	5	L.	82,25	% à do. = do.
do. Emiss 1872	5	L.	82,25	% à do. = do.
Halle-Sorau-Guben * Lit. A. B.	$4\frac{1}{2}$	B.	103	% à 100 Thlr.
do. * Lit. C.	$4\frac{1}{2}$	B.	103	% à do.
Hessische Ludwigsbahn	$4\frac{1}{2}$	F.	$102\frac{1}{2}$	% in fl. S. W. à 175 u.
do. do.	4	F.	$99\frac{3}{8}$	% in Th. à 105 kr. 350 fl.
do. do.	5	F.	106	% 200 Thlr. à 105 kr.
Homburger I. Emiss.	$4\frac{1}{2}$	F.	$102\frac{3}{4}$	% à 1000, 500 u. 100 fl. S. W.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	CM5	W.	106,25	% 100 fl CM à 1000,
do.	öW5	W.	101,25	% 100 fl ö W 500, 100 fl
do. Mähr.-Schles. Strecke 1871/72.	5 i. S.	W.	104,60	do. per do.
do. Anl. 14,4 Mill. 1872.	5 i. S.	W.	108	do. per do.
do. Anl. 1876	5 i. S.	W.	104	do. per do.
Kaiser Franz-Josefsbahn* Em. 1867	5 i. S.	W.	102,60	% 100 fl. ö. W. i. S.
do.* 1873	5 i. S.	W.	102	
do.* 1879	5 i. S.	W.	102	
Kaiserin Elisabethbahn *Em. 1860/61	5 i. S.	W.	99,75	% à 300, 600 und
do. *Emiss. 1862	5 i. S.	W.	99,70	900 fl. ö. W. i. S.*)
do. *Linz-Budweis	5 i. S.	W.	102,75	Im Börsenverkehr mit
do. Emiss. 1870	5 i. S.	W.	101,40	5% v. ö. W. fl. 100 gehan-
do. *Emiss. 1872	5 i. S.	W.	102,50	delt. (Stücke ö. W. fl. 200
do. *Salzburg-Tyrol	5 i. S.	W.	101,50	in Silber.)
Kaschau-Oderberg*	5 i. S.	B.	84	% do. a do.
do.* Gold-Prior.	5 i G	B.	98,25	
Kronprinz-Rudolfsbahn*	5 i. S.	B.	86,90	% à 200 fl. ö W.
do. Emiss. 1869*	5 i. S.	B.	86,90	% à 300 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1872*	5 i. S.	B.	86,90	% à do.
do. (Salzkammergut)*	5 M.	W.	114,25	% à 200 fl. = 500 fcs.
Leipzig-Dresden Partial.	$3\frac{1}{2}$	L.	131	% à do.
do. von 1854	4	L.	100,50	% à 100 und 50 Thlr.
do. von 1860	4	L.	100,50	% à 100 Thlr.
Leipzig-Dresden von 1866	4	L.	101	% à 100 Thlr.
do. von 1866	$4\frac{1}{2}$	L.	103,50	% à do.
Leipzig-Gaschwitz-Meuselwitz	$4\frac{1}{2}$	L.	102,50	% à 300 M.
Lemberg-Czernowitz*	5 i. S.	B.	83,10	% à 200 Th. = 300 fl. ö. W. i. S.
do. II. Emiss.*	5 i. S.	B.	86,40	% à do. = do.
do. -Jassy* III. Emiss.	5 i. S.	B.	83,50	% à do. = do.
do. do. * IV. Emiss.	5 i. S.	B.	82,30	% à do. = do.

Eisenbahn-Stamm-Actien und Stamm-Prior.-Actien.	Dividenden und Zinsen in % 1875	1876	1877	1878	1879	1880	Börsen-Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Aachen-Mastricht	1	1	$\frac{1}{2}$	$\frac{1}{2}$	$\frac{3}{4}$	—	4	B.	40	% a 200 Thlr.
Alföld-Fiumaner	5	5	5	$5\frac{3}{15}$	5	—	5	W.	174,50	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Altenburg-Zeitz	$6\frac{1}{3}$	6	$4\frac{19}{30}$	$5\frac{3}{18}$	$6\frac{1}{2}$	—	4	L.	144	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior.	$5\frac{2}{3}$	$5\frac{5}{12}$	5	5	$5\frac{13}{15}$	—	5	L.	132,50	% à 100 Thlr.
Altona-Kiel	$7\frac{2}{3}$	8	8	$6\frac{2}{3}$	8	$8\frac{2}{3}$	4	B.	165,40	% à 100 Spec. = 150 Thlr.
Amsterdam-Rotterdam	5,95	$5\frac{4}{5}$	$5\frac{3}{5}$	$6\frac{7}{40}$	$6\frac{1}{4}$	—	1	B.	129,75	% à 250 fl. holl. = 145 Thlr.
Arad-Körösvölgy	—	—	$5\frac{1}{2}$	9	—	—	o. Z.	B-P	—	% à 100 fl. ö. W.
Aussig-Teplitz	$8\frac{1}{2}$	10	11	11	$12\frac{1}{2}$	14	5	L.	243	Th. pr. 150 fl. C.M. à 200 fl.
Baltische	3	3	3	3	3	—	3	B.		% 125 RS. = 136 Thlr. M.
Bergisch-Märkische	4	$3\frac{3}{3}$	$3\frac{1}{3}$	4	$4\frac{1}{4}$	$5\frac{1}{3}$	4	B.	57,60	% à 100 Thlr.
Berlin-Anhalt	8	6	$5\frac{3}{4}$	5	5	6	4	B.	116,40	% à 200 „
Berlin-Dresden	$2\frac{1}{2}$	0	0	0	0	0	4	B.	127,10	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	$2\frac{1}{2}$	0	0	0	0	0	5	B.	20,60	—
Berlin-Görlitz	0	0	0	0	0	0	4	B.	58,80	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	5	0	0	1	$3\frac{1}{4}$	$3\frac{1}{3}$	5	B.	23,70	% à 200 „
Berlin-Hamburg	10	11	$11\frac{1}{2}$	$10\frac{1}{2}$	$12\frac{1}{2}$	$14\frac{1}{4}$	4	B.	84,50	% à 200 „
Berlin-Potsdam-Magdeburg	3	$3\frac{1}{2}$	$3\frac{1}{2}$	$3\frac{1}{2}$	4	—	4	B.	253,50	% à 100 „
Berlin-Stettin	9	$8\frac{3}{10}$	$7\frac{1}{10}$	$3\frac{1}{3}$	$4\frac{3}{4}$	$4\frac{3}{3}$	$4\frac{3}{3}$	B.	—	% à 200 „
Böhmische Nordbahn	$2\frac{1}{2}$	0	0	0	0	—	o. Z.	W.	117,80	fl. ö. W. pr. 150 fl. ö. W.
Böhmische Westbahn* $5\frac{3}{10}$	5	5	5	5	6	7	5	W.	134	do. pr. 200 fl. do.
Breslau-Schweidnitz-Freiburg	$5\frac{2}{3}$	5	$2\frac{1}{2}$	$3\frac{1}{3}$	$4\frac{3}{4}$	$4\frac{3}{4}$	4	B.	288	% à 200 Thlr.
Breslau-Warschau Stamm-Pr.	0	0	0	0	0	—	5	B.	106,50	% à 200 „
Buschtěhrader Lit. A.	$3\frac{1}{2}$	$2\frac{1}{2}$	0	2,66	4,76	—	4	L.	50,50	Thl. pr. 150 fl ö W à 525 fl ö W.
do. Lit. B.	0	0	0	0	0	—	4	L.	123,50	do. à 200 fl ö W.
Chemnitz-Würschnitz	$11\frac{3}{4}$	$16\frac{1}{5}$	$16\frac{1}{3}$	$13\frac{3}{3}$	$6\frac{1}{2}$	—	4	L.	80	% à 100 Thlr.
Cöln-Minden*	$4\frac{3}{10}$	$5\frac{1}{3}$	$5\frac{1}{20}$	6,3	6	6	6	B.	150,50	% a 200 „
Cotthus-Grossenhain	7	5	0	$\frac{1}{3}$	$1\frac{1}{2}$	—	4	L.	151,25	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	6	5	5	5	5	—	5	L.	63,25	% a 200 „
Donau-Drau* (Battasz.-Domb.)	5	5	5	5	5	—	5	W.	103	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Dux-Bodenbach Lit. A. B.	0	0	0	0	0	4	4	B.	166,50	% pr. do.
do. Prior.-Actien Lit. A.	—	—	—	—	—	5	5	L.	128,50	% à ö. W. fl. 100 i. S.
do do. Lit. B.	—	—	—	—	—	5	5	L.	124	% à do.
Erzherzog Albrechtsbahn*	1	0	0	0	$1\frac{1}{4}$	$1\frac{1}{2}$	o. Z.	W.	121,50	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Fünfkirchen-Barcser*	5	0	0	5	5	—	5	W.	96	do. pr. do.
Galizische Carl-Ludwigb. * $5\frac{3}{10}$	6	7	9,28	8,313	7,733	—	5	W.	207,75	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Gotthardbahn 90% Einz.	6	6	6	6	6	6	(6)	B.	287,50	% à 500 Fs. 300 = 80 Thlr.
Graz-Köflach	$1\frac{1}{3}$	0	0	0	0	—	o. Z.	W.	63,25	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Halle-Sorau-Guben	0	0	0	0	0	0	4	B.	195	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior.	0	0	0	0	$3\frac{1}{2}$	5	5	B.	24.75	% à 200 „
Hessische Ludwigsbahn	6	5	5	4	4	4	4	F.	99.75	% à 250 fl. S. W. u. 200 Thlr.
Holsteinische Marschbahn									98	
(alte Glückstadt-Elmshorner)	1	1	$2\frac{1}{2}$	$2\frac{2}{3}$	2	—	4	H.		à 100 Spec. = 450 M.
do. Lit. B.	—	—	—	—	—	—	4	H.	—	à 450 M.
do. Stamm-Prior.									—	
(alte Glückstadt-Itzehoer)	$4\frac{1}{2}$	$4\frac{1}{2}$	$4\frac{1}{2}$	$4\frac{1}{2}$	$4\frac{1}{2}$	—	$4\frac{1}{2}$	H.		à 100 Spec. = 450 M.
do. Stamm-Prior. Lit. B.	—	—	—	—	5	—	$4\frac{1}{2}$	H.	—	à 450 M.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	$9\frac{1}{4}$	$12\frac{1}{2}$	$14\frac{1}{2}$	$14\frac{1}{2}$	$14\frac{1}{2}$	—	5	W.	—	fl. ö. W. pr. 100 fl. C. M. à fl. 1000, 500, 200 C. M.
Kaiser Franz-Josephsb.*	5	5	5	5	5	—	5	W.	242,50	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W i. S.
Kaiserin Elisabethbahn*	5	5	5	5	5	—	5	W.	189,75	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
K. Elisabethbahn *Linz-Budweis	5	$4\frac{1}{3}$	5	5	5	—	5	W.	211	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
do.* Salzb.-Tirol III. Em. 1873	5	5	5	5	5	—	5	W.	191	do. per do.
Kaschau-Oderberg*	5	4	4	4	4	—	4	W.	185,25	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö W. i. S.
Kronprinz Rudolfsbahn* $5\frac{3}{10}$	5	5	5	5	5	—	5	W.	152,50	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Leipzig-Gaschw.-Meus. St.-Pr.	2	$1\frac{1}{3}$	$\frac{3}{5}$	$2\frac{1}{2}$	$3\frac{1}{12}$	—	5	L.	164	% à 200 Thlr.
Lemberg-Czernowitz-Jassy*	5	5	5	5	5	—	5	W.	96	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S
									180,50	

*) 5 % Zinsen abzüglich 10 % Einkommensteuer und Stempel; im Börsenverkehr mit $4\frac{1}{2}$ % ö. W. fl. 100 gehandelt

Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Ludwigshafen-Bexbach	4½	F.	101¾	% } à 1000, 500 u. 100 fl. S. W.
do.	4	F.	100½	%
Magdeburg-Halberstadt	4½	B.	102,40	% à 100 Thlr.
do. do. von 1865	4½	B.	102,40	% à 100 u. 500 Thlr.
do. do. von 1873	4½	B.	102,40	% à do. u. do.
do. Wittenberge, Stamm	3	B.	84,20	% à 200 Thlr.
do. do. Priorit.	4½	B.	—	
do. (Magdeb.-Leipzig) Lit. A	4½	B.	104,90	% à 300—1500 M.
do. do. Lit. B	4	B.	101	% à do.
Mährische Grenzbahn*	5 i.S.	L.	72	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Mähr.-Schles. Centralbahn	o. Z.	W.	47,50	% à 300 fl. do.
Märkisch-Posen conv.	4½	B.	102,75	% à 500 u. 100 Thlr.
Münster-Enschede*	4½	B.	—	% à 500 M.
Niederschlesisch-Märkische I. Ser.	4	B.	—	%
do. II. Ser.	4	B.	100,50	% } à 62½, 100 u. 500 Thlr.
do. conv. I. u. II. Ser.	4	B.	100,40	%
do. III. Ser.	4	B.	101,75	%
Nordhausen-Erfurt I. Em.	4½	B.	—	% à do
Oberschlesische A.	4	B.	—	%
do. B.	3½	B.	93,30	%
do. C.	4	B.	—	%
do. D.	4	B.	—	% } à 1000, 500 und 100 Thlr.
do. E.*	3½	B.	93,60	%
do. F.* 3½	4½	B.	103,25	%
do. G.	4½	B.	—	%
do. H.* 4	4½	B.	103,10	%
do. von 1873	4	B.	—	%
do. von 1874	4½	B.	103,80	% } à 100—1000 Thlr.
do. von 1879	4½	B.	105,20	%
do. von 1880	4½	B.	104,80	%
do. Niederschles. Zweigb.	3½	B.	—	% à 200 und 100 Thlr.
do. Stargard-Posen	4	B.	—	%
do. do. II. Emiss.	4½	B.	—	% } à 100 und 50 Thlr.
do. do. III. Emiss.	4½	B.	—	%
Oesterr. Nordwestbahn*	5 i.S.	W.	103	% à 200 fl. ö. W. i. S.
do. Litt. B.	5 i.S.	W.	102,25	% à do.
do. Em. 1874	5 M.	W.	120	% à 600 M.
Oesterr. Staats-Eisenbahn*	3	W.	175,50	fl. ö W. pr. 500 frcs. à 500 frcs.
do.* II. Emiss.	3	W.	171	do. per do.
do. Ergänzungsnetz*	3	W.	170,50	fl. ö. W. pr. do. à do.
do. I. Emiss.	5 i.S.	W.	—	do. per 200 fl. ö. W. i. S.
do. II. Emiss.	5 i.S.	W.	—	do. per do.
Oesterr. Südbahn* (Lombard.)	3	W.	128,50	fl. ö. W. pr. do. à do.
do.*	5 i.S.	W.	115	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Ostpreuss. Südbahn conv.	4½	B.	—	% à 500 und 100 Thlr.
Ostrau-Friedland	5 i.S.	L.	79,50	% à 200 Th. = 300 fl. ö. W. i. S.
Pardubitz-Reichenberg*	5	W.	97	% à fl. ö. W. pr. 100 fl. C.M.
do.*	5 i.S.	W.	100	% à 200 Tb. = 300 fl. ö. W. i. S.
do.* III. Emiss.	5 i.S.	W.	99,75	% à do.
do.* Emiss. 1875	5 M.	W.	117,50	% à 400 M.
do.* Emiss. 1879	5	W.	96	% à 100 fl. ö. W. i. B.
Pfälzische Maxbahn	4½	F.	101½	% à
Pfälzische Nordbahn	4½	F	101½	% à
Pilsen-Priesen	o. Z.	L.	67,50	% 100 Tb. = 150 fl. ö. W. i. S.
Prag-Dux	o. Z.	L.	68,75	% 100 Th. = 150 fl. ö. W i. S.
do. Emiss. 1872	o. Z.	L.	68,75	% 100 Th. = do.
Rechte Oderufer	4½	B.	—	% à 5000, 1000, 500 u. 300 M.
Rheinische	4	B.	—	%
do.*	3½	B.	94	% } à 250, 200 u. 100 Thlr.
do. III. Emiss. v. 1858—1865	4½	B.	102	%
do. v. 1869, 71 u. 73 conv.	4½	B.	102	%
do. Cöln-Crefelder	4½	B.	—	% à do.
Rhein-Nahe-Bahn*	4½	B.	102,75	% } à 1000, 500 und 100 Thlr.
do. II. Emiss.*	4½	B.	102,75	%
Russische* (Mosco-Rjäsan)	5	B.	102,50	% à 200 Thlr.
do. * (Rjäsan-Kozlow)	5	B.	99,25	% à do.
do. * (Kozlow-Woronesch)	5	B.	96,50	% à do.
do. * (Jelez-Woronesch)	5	B.	—	% à 136 Th r
do. * (Jelez-Orel)	5	B.	94	% à
do. * (Kursk-Charkow)	5	B.	94	% à
do. * (Kursk-Kiew)	5	B.	99,25	% à 1000, 500 u. 200 Thlr.
do. * (Schuja-Ivanovo)	5	B.	94,75	% à
do. * (Poti-Tiflis)	5	B.	—	% à 680 und 136 Thlr.
Schleswigsche v. Altona-Kiel abgest	4½	L.	103	% à 1000, 500, 200 u. 100 Th.
I. Siebenbürger*	5 i.S.	W.	91	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Theissbahn*	5	B.	—	% à 1000 u. 200 fl. ö. W.
Thüringische I. Emiss.	4	B.	100,75	%
do. II. Emiss.	4½	B.	—	% } à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. III. Emiss.	4	B.	100,75	%
do. IV. Emiss.	4½	B.	—	%
do. V. Emiss.	4½	B.	—	% à 300—3000 M.
do. VI. Emiss.	4½	B.	—	% à 100 Th. = 150 fl. ö. W. i. S.
Turnau-Kralup-Prag	5 i.S	L.	86,50	% à do. do.
do. Emiss. 1870	5 i.S.	L.	86,40	% à do. do.
do. Emiss. 1872	5 i.S.	L.	85,60	% à do. do.
do. Emiss. 1874	5 i.S.	L.	—	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Ungarisch-Galizische*	5 i.S.	B.	80,50	% à 300 fl. do.
Ungarische Nordostbahn*	5 i.S.	B.	79,90	% { à 200 fl. i. S. oder 400 M. oder 500 frcs.
do.	5 M.	W.	91,50	% à 300 fl. do.
Ungar. Westbahn* (Sthlw.-Raab-Graz)	5 i.S.	W.	96	% à 200 fl. do.
do. (do.) Emiss. 1874	5 i.S.	W.	92	% à 200 fl. do.
Vorarlbergor*	5 i.S.	W	101,25	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Warschau-Terespol*	5	B.	95,30	% à 500 und 100 Thlr.
Warschau-Wien II. Emiss.	5	B.	103,30	% à do.
do. III. Emiss.	5	B.	103,30	% à do.
do. IV. Emiss.	5	B.	102,50	% à 500, 200 u. 100 Thlr.
Werrabahn	4½	L.	102,15	% à 500, 200 u. 100 Thlr.

Eisenbahn-Stamm-Actien und Stamm-Prior.-Actien	Dividenden und Zinsen in % 1875	1876	1877	1878	1879	1880	Börsen-Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Leoben-Vordernberg	0	0	0	0	1	—	o. Z.	W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Ludwigsh.-Bexb. (Pfälz. L.-B.)*	9	9	9	9	9	9	4	F.	205¾	% à 500 fl. S. W.
Lübeck-Büchen	5	5	5	5⅓	6½	—	4	H.	—	% à 200 Thlr.
Lüttich-Limburg	0	0	0	0	0	—	4	B.	15,80	% à 500 Fs. 300 = 80 Thlr.
Magdeburg-Halberstadt	6	8	8	9½	6	6	6	B.	151,90	% } à 100 Thlr.
do. Litt. B.	3½	3½	3½	3½	4⅓	3½	3½	B.	91	%
do. Litt. C.	5	5	5	5	5	5	5	B.	126,10	%
Mähr.-Schles. Centralbahn	0	0	0	0	0	—	o. Z.	W.	32	fl. ö. W. pr. 200 fl. i. S
Mährische Grenzbahn	0	0	0	0	0	—	o. Z.	W.	36,50	do. pr. do.
Märkisch-Posener	0	0	0	0	0	0	4	B.	30,25	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior	3½	3¾	4½	5	5	—	5	B.	104	% à 200 „
Mecklenburgische Friedr.-Franz	7	7	7	7	7	—	4	B.	154,10	% à 500 M.
Münster-Hamm*	4	4	4	4	4	4	4	B.	100,10	% à 100 Thlr.
Neust.-Weissenb.* (Pfälz. Max.)	5½	5½	5⅓	5½	5½	—	4½	F.	128	% à 500 fl. S. W.
Niederschlesisch-Märkische*	4	4	4	4	4	4	4	B.	100,75	% à 100 Thlr.
Nordhausen-Erfurt	4	4	4	4	4	—	4	B.	27,10	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	0	1½	$2\frac{2}{15}$	3⅓	5	—	5	B.	95	% à 100 u. 500 Thlr.
Oberlaus. (Kohlf.-Falkbg.) St.-Pr.	0	0	0	0	0	—	5	L.	48,25	% à 200 Thlr.
Oberschlesische Litt. A. C. D. E.	10½	9⅔	8½	8½	9⅗	$10\frac{6}{5}$	3½	B.	210,60	% à 100 „
do. Litt. B.* 3½	10½	9⅔	8½	8½	9⅗	$10\frac{6}{5}$	3½	B.	165,60	% à 100 „
Oesterr. Nordwestbahn*	5	5	4,15	4	4	$4\frac{1}{5}$	5	W.	204,50	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
do. Litt. B.	2,65	0	0	0	2½	5	5	W.	240,50	do. pr. do. in S.
Oestr. Staatsb.* $5\frac{2}{10}$ (Oest. Franz.)	6½	5⅗	6	6	6	—	5	W.	330	fl. ö. W. pr. Stck. v. frcs. 500.
Oesterr. Südbahn* (Lombard.)	0	0	0	0	0	—	5	W.	111	fl. ö. W. pr. 200 fl. Einz.
Ostpreuss. Südbahn	0	0	0	0	0	0	4	B.	38,90	% à 200 Thlr.
do. Stamm-Prior.	5	5	5	5	5	2½	5	B.	79,10	% à 200 „
Ostrau-Friedland	0	0	5	0	—	—	5	W.	71	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Pardub.-Reichnb.* (S.-Ndd. V.-B.)	4½	4½	4	4	4	—	5	W.	154,75	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Pfälz. Nordbahn*	4	4	4	4	4	—	4	F.	99	% à 500 fl. S. W.
Prag-Dux	0	0	0	0	0	—	o. Z.	W.	59,75	fl. ö. W. pr. 150 fl. ö. W. i. S.
Rechte Oderufer	6⅓	6⅔	6⅓	7	7,3	$7\frac{11}{12}$	4	B.	150,60	% à 200 Thlr.
do. Prior.-Stamm	6⅓	6⅔	6⅓	7	7,3	$7\frac{11}{12}$	5	B.	148,50	% à 200 „
Rheinische	8	7½	7	7	7	6½	6½	B.	163,50	% à 250 „
do. Litt. B.	4	4	4	4	4	4	4	B.	101,25	% à 250 „
Rhein-Nahe-Bahn	0	0	0	0	0	0	4	B.	17,40	% à 200 „
Rumänische	2½	1	2	2	$3\frac{3}{8}$	$3\frac{1}{8}$	5	B.	68	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	8	8	8	8	8	—	8	B.	—	% à 150 „
Russische Bahnen*	5,92	6,28	6,56	7,025	7,255	—	5	B.	134,50	% à 125 Rb. = 134 Thlr.
Saal-Bahn Stamm-Prior.	1⅓	0	0	0	0	—	5	B.	68	% à 100 Thlr.
I. Siebenbürger*	5	5	5	5	5	—	5	W.	165	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Stargard-Posen*	4½	4½	4½	4½	4½	4½	4½	B.	103,40	% à 100 Thlr.
Stuhlweissenburg-Raab-Graz*	5	5	5	5	5	—	5	W.	169,50	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W i. S.
Thüringische	8½	9¼	7½	8	8½	9½	4	B.	180,25	% à 100 Thlr.
do. Em. v. 1868 (Gotha-Leinef.)*	4	4	4	4	4	4	4	B.	100,90	% à 100 „
do. Litt. C (Gera-Eichicht)*	4½	4½	4½	4½	4½	4½	4½	B.	107,10	% à 100 „
Tilsit-Insterburg	0	0	0	0	0	0	4	B.	21	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	3	4	3,9	4	3,1	$3\frac{1}{10}$	5	B.	—	% à 100 „
Theissbahn* $5\frac{2}{10}$	5	5	6,75	5,75	7,15	—	5	W.	249	fl. ö. W. pr. 200 fl. Einz.
Turnau-Kralup-Prag	3	3	3	0	0	—	5	W.	283	fl. do. pr. do.
K. Ung. priv. Nordostbahn*	5	5	5	5	5	—	5	W.	165	fl. ö. W. pr. 200 fl. i. S.
I. Ungar.-Galizische*	5	—	—	—	—	—	5	W.	167	fl. do. pr. do.
Vorarlberger*	5	5	5	5	5	—	5	W.	—	fl. do. pr. do.
Warschau-Terespol*	5	5	5	5	5	—	5	B.	—	% à 100 R. S. = 107 Thlr.
Warschau-Wien	7½	6⅔	5	9,155	11⅔	—	5	B.	297,50	Mark pr. 60 Rb.
Weimar-Gera* bis 1886	4½	2¼	4½	4½	4½	4½	4½	L.	51,50	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior.	2½	0	0	0	0	—	5	L.	36,50	% à 200 „
Werrabahn	1	⅜	$1\frac{1}{3}$	1⅔	2	—	4	B.	62	% à 100 „
Schweizer Centralbahn	5	4½	2	2	0	—	o. Z.	Ba.	—	frcs. pr. 500 frcs. Einz.
do. Nordostbahn	8	3	—	—	—	—	„	Ba.	—	frcs. pr. 500 „ „
Vereinigte Schweizerbahnen	0	0	0	0	0	—	„	Ba.	—	frcs. pr. 500 „ „
Schweizer Westbahn	0	⅗	0	0	0	—	„	Ba.	—	frcs. pr. 500 „ „
Französische Orléans	—	—	—	—	—	—	„	P.	—	frcs. pr. 500 „ „
do. Nordbahn	—	—	—	—	—	—	„	P.	—	frcs. pr. 400 „ „
do. Ostbahn	—	—	—	—	—	—	„	P.	—	frcs. pr. 500 „ „
do. Südbahn	8	—	—	—	—	—	„	P.	—	frcs. pr. 500 „ „
do. Westbahn	—	—	—	—	—	—	„	P.	—	frcs. pr. 500 „ „
Paris-Lyon-Mittelmeer	11	—	—	—	—	—	„	P.	—	frcs. pr. 500 „ „

Patentangelegenheiten.

Die Ziffer bezeichnet die Nummer des Patents in der Patentrolle (P.R.); das Datum bezeichnet den Beginn des Patents.

Kl. 19. Eisenbahn-, Strassen- und Brückenbau.

J. Gowans, Edinburg, England, Vertreter: J. Lorum, in Firma: P. Barthel, Frankfurt a/M. — Verbesserungen in der Herstellung von Strassen unter Benutzung eiserner Platten — 27. Mai 1880 — P.R. 13906.

A. Haarmann, Osnabrück — Verbesserungen am eisernen Langschwellenoberbau für Eisenbahnen (III. Zusatz zu P.R. 255) — 20. November 1880 — P.R. 13950.

Th. Henning, Bruchsal, Basel — Vorrichtung zur Verminderung der Reibung bei Eisenbahnweichen — 24. December 1880 — P.R. 13954.

Kl. 20. Eisenbahnbetrieb.

M. Schlochauer & Comp., Berlin — Neuerungen an Bügeln für Decken und deren Befestigung bei offenen Güterwagen, Lastwagen und Zelten aller Art (Zusatz zu P.R. 1921) — 10. November 1880 — P.R. 13946.

P.A. 44471/80. Friedrich Reimherr, Dortmund — Schmiervorrichtung an Achslagern von Eisenbahnfuhrwerken — 16. April.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin SW. (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 9. Jahrgang 1881. **Berlin, am 13. Mai 1881.**

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Der Redaction bis zum 10. Mai incl. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2mal im Monat und ist als selbstständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Colli mit Buchstaben sign.:

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A B	501 503	2	Säcke	Kartoffeln	100	1	Schwerin	Mecklb. Fr.-Frzb.	gez. Mittelwalde
2	A C	1239	1	Fass	leer	25	2	Mainz	Hess. Ludwigsb.	
3	A S	1	1	Pack	lebende Sträucher	24	3	Schneidemühl	K. E.-D. Bromberg	
4	B	—	1	Rost	—	1	4	Speldorf	K. E.D. Köln R.Rh	
5	B	37	1	Sack	Kartoffeln	51	5	Duisburg	„	
6	B	63	1	Pack	eiserne Pfannen	21	6	Hamburg	K. E.-D. Hannover	
7	B	19/20	2	Fässer	leer	—	7	Nierstein	Hess. Ludwigsb.	
8	B J S	163	1	Kiste	leer	39	8	Rheine	K. E. D. Köln Rh. R.	
9	B P M E	69	1	—	eiserner Latirbaum	10	9	Stendal	Magdeb.-Halberst.	
10	B T	212	1	Kiste	—	100	10	Speldorf	K. E. D. Köln R.Rh.	
11	C N	173	1	„	Messingwaaren	32	11	München Centralb.	Bayer. Stsb.	
12	C R	33	1	Sack	Kartoffeln	45	12	Buckau	Magdeb.-Halberst.	
13	C S C	44	1	Fass	Oel	197	13	Venlo	Niederländ. Stsb.	
14	C V	1/4	2	Kisten	Marmorwaaren	347	14	Kufstein	Bayer. Stsb.	
15	D	20	1	Petrol.-Fass	leer	33	15	Bremen	K. E.-D. Hannover	
16	D	31	1	„	leer	35,5	16	„	„	
17	D C	350	1	Sack	Sämereien	11	17	München Centralb.	Bayer. Stsb.	
18	E M	20	1	Fass	leer	6	18	Speldorf	K. E. D. Köln R. Rh.	
19	F L B	1708	1	„	leer	6	19	Essen Rh.	„	
20	G E	171	1	Kette	—	—	20	„	„	
21	G K	850	1	Kiste	?	32,5	21	Buckau	Magdeb.-Halberst.	
22	G W	821	1	Fass	leer	13	22	Oberlahnstein	K. E.D. Frankf. a/M.	
23	H	—	1	Kiste	hölzerne Modelle	18	23	Geestemünde	K. E.-D. Hannover	
24	H	4	1	Fass	Plomben	—	24	Mainz	Hess. Ludwigsb.	
25	H D	32	1	Petrol.-Fass	leer	34	25	Bremen	K. E.-D. Hannover	
26	HH	10	1	Pack	?	?	26	Nordhausen	K.E.D.Frankf. a/M.	bez. Leinefelde
27	H L	2	1	Decke	—	—	27	Kreiensen	Braunschweig.	
28	H M	1024	1	Fass	Branntwein	100	28	Mainz	Hess. Ludwigsb.	
29	HP C	30980	1	Korb	l. Blechkanne u. 1 Packet	—	29	Nierstein	„	
30	J J	1	1	Kiste	?	70	30	Magdeburg	Magdeb.-Halberst.	
31	J L	10	1	Oxhoftfass	leer	36,5	31	Bremen	K. E.-D. Hannover	
32	J R	183	1	Kiste	?	19	32	Soest	„	
33	{ roth K }	—	1	—	Eisenrad	10,5	33	Halberstadt	Magdeb.-Halberst.	
34	K	1/3	3	Ballen	Wolle	347	34	Venlo	Niederländ. Stsb.	
35	K	7/8	2	Verschläge	leere Kisten	72	35	Frankfurt Westb.	Hess. Ludwigsb.	
36	K G	3010	1	Fass	leer	20	36	Strassburg	Elsass-Lothring.	
37	K M	168	1	Decke	E. D. S.	—	37	Berlin	Magdeb.-Halberst.	
38	L	10	1	Pack	l. Säcke	35	38	Leipzig	„	
39	L	1452	1	Ballen	baumw. Waaren	47	39	Detmold	K. E.-D. Hannover	
40	L E	9	1	Kiste	Eisenwaaren	17,5	40	Elberfeld	K. E.D. Köln R. Rh.	
41	M	9905	1	Rolle	Papier	—	41	Mainz	Hess. Ludwigsb.	
42	M A H	155	1	Verschlag	Eisenblech	22	42	Soest	K. E.-D. Hannover	beschrieben:
43	M B S	387/90	4	Säcke	leere Säcke	119	43	Bremen	„	Neustadt Reg.-
44	M & C	4092/93	2	Kisten	?	228	44	Göttingen	K.E.D.Frankf. a/M.	Bez. Cassel
45	M G	179	1	Kiste	Leinen	175	45	Emmerich	K. E. D. Köln R. Rh.	
46	MK W	789	1	Korb	Terpentinöl	45	46	Friedberg	K. E.-D. Hannover	
47	O	1702	1	Ballen	gefüllt	16	47	Mainz	Hess. Ludwigsb.	
48	P J S	63	1	Fass	Wein	16	48	Speldorf	K. E.-D. Köln R.Rh.	
49	R	23	1	Ballen	gefüllt	49	49	Mainz	Hess. Ludwigsb.	
50	R S	762	1	„	gefüllt	49	50	„	„	
51	S	1	1	Kiste	Holzschablonen	31	51	Seesen	Braunschweig.	
52	S	550	1	Ballen	?	19¼	52	Hannover	K. E.-D. Hannover	bez. Aachen-Neisse
53	S A	125/6	2	Kisten	Bücher	29,5	53	Bremen	„	bez. Barmen-Oldenburg
54	S & D	17	1	Sack	Cacaobohnen	65	54	Darmstadt	Main-Neckarbahn	
55	S & G	2320	1	Pack*)	—	6,5	55	Magdeburg	Magdeb.-Halberst.	*) in grauer Leinwand
56	S K	{ 185 392 }	2	Bündel	Säcke	22	56	Mainz	Hess. Ludwigsb.	

LaufendeNr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo	LaufendeNr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
57	S & K	151	1	Collo	Eisen —	1	57	Buckau	Magdeb.-Halberst.	
58	S M	—	28	—	Ofentheile —	28	58	Vohburg	Bayer. Staatsb.	
59	V 502½	1787/8	2	Kisten	? —	178	59	Hamburg	K. E.-D. Hannover	beschrieben: Bonn-Hamburg
60	W	1	1	Kiste	Betten —	50	60	„	„	
61	W	10	1	Sack	Kartoffeln —	92	61	Dortmund W.	K. E.-D. Köln R.Rh.	
62	W	871	1	Ballen	Bettfedern —	42	62	Münster	„	
63	W B & Co.	—	1	Fass	leer —	42	63	Leinefelde	K.E.-D.Frankf.a/M.	
64	W P	8598	1	Kiste	anschein. Butter —	28	64	Barmen M.	K.E.-D. Köln R.Rh	
65	W R	1186	1	Korb	Flüssigkeiten —	7	65	Wanne	„	
66	W S	100	1	Koffer	gefüllt —	46	66	Hanau	K.E.-D.Frankf.a/M.	
67	Z	6	1	Sack	Stärke —	31	67	Rothenburg a. T.	Bayer. Staatsb.	
68	Z	1417	1	Fass	Wein —	228	68	Magdeburg	Magdeb.-Halberst.	
					B. Colli mit Adressen sign.					
69	A P B Hemelingen	3049	1	Bierfass	leer —	12	69	Bremen	K. E.-D. Hannover	
		4322	1	„	do. —	21				
70	A. Rolnik Burgsteinf.	5668	1	„	leer —	22	70	Dortmund W.	K. E.-D. Köln R. Rh.	
71	Buckau	51	1	—	Kette —	—	71	Wernigerode	Magd.-Halberstadt.	
72	Dietrich	3081	1	Fass	Bier —	60	72	Düsseldorf Rh.	K.E.-D. Köln R.Rh.	
73	Friederike Schäfer Ratibor	—	1	Korb	Carriol —	22	73	Ratibor	Oberschlesische	
74	Gr. Rohrheim	—	2	—	alte Privat-Wagendecken	—	74	Gross Rohrheim	Hess. Ludwigsb.	
75	Hannover Altenbeken	60	1	—	Plan und 1 Leine —	—	75	Halberstadt	Magdeb.-Halberst.	
76	Herrn Hermann Gartner Hamburg	—	1	Koffer	unbekannt —	24	76	Breda	Niederl. Staatsb.	
77	Piano- und Fortepiano-Fabrik von R. Siegel in Stade	3316	1	Pianokiste	leer —	123,5	77	Bremen	K. E.-D. Hannover	
78	Rösch	977	1	ass	„ —	13	78	Hamm	K. E.-D. Köln R. Rh.	
79	Rohling & Storp	—	1	Pack	Säcke —	19	79	Münster	„	
80	Scholander Rom	—	1	—	schwarze Tasche —	8	80	Magdeburg	Magdeb.-Halberst.	
81	Singtpeter	3815	1	Fass	leer —	28	81	Dortmund W.	K. E.-D. Köln R. Rh.	
82	Th. Bartsch in Kostczyn	—	1	—	leeres Fass, defect —	—	82	Pudewitz	Oberschlesische	
83	Vereins-Brauerei Rixdorf	—	1	Vierteltonne	leer —	12	83	Kreutz	K. E.-D. Bromberg	
84	Weisskalk-Brennerei D. Bohl Letmathe	—	1	—	Decke —	—	84	Lengerich	K. E.-D. Köln R.Rh.	
					C. Colli m. Nummern sign.:					
85	—	1½	1	—	Uhrgewicht —	1	85	Bebra	K.E.-D. Frankf.a/M.	
86	—	14 u. 12	2	—	Leinen —	3	86	Weiden	Bayer. Staatsb.	bez. Gebrüder Dietrich in Düsseldorf
87	—	3081	1	Fass	gefüllt —	64	87	Oberlahnstein	K.E.-D. Frankf.a/M.	
					D. Colli mit Figuren sign.:					
88	△	960	1	Ballen	Baumwollwaaren —	—	88	Mainz	Hess. Ludwigsb.	
89	△ AJC	7831	1	Fass	Wein —	63	89	Salzwedel	Magdeb.-Halberst.	
90	△ EL	21767	1	Nord-häuser-Fass	leer —	19	90	Bremen	K. E.-D. Hannover	
91	S & C △	7865	1	Fässchen	Flüssigkeit —	11	91	Breslau	Oberschlesische	
92	△ 55	2273	1	Fass	leer —	37	92	Buckau	Magdeb.-Halberst.	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Signatur: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Lagerort: Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können.)
93	▽ G — B F H F	3462	1	Kiste	Nudeln —	8	93	Lingen	K. E. D. Köln	
94	◇2085◇	—	1	Ballot	? —	30	94	Nürnberg	Bayer. Staatsb.	
					D. Colli ohne Signatur:					
95	—	—	1	—	eiserne Achse mit Rädern zu einem Kinderwagen gehörig	0,5	95	Göttingen	K. E. D. Hannover	
95a	—	—	1	Ballon	Säure —	101	95a	Sonneberg	Werrabahn	
96	—	—	1	—	rothbuchene Bohle, 5 m lang, 13 cm breit 2 cm stark	62	96	Ohlau	Oberschlesische	
97	—	—	1	—	Brechstange —	4	97	Clausthal	Magd.-Halberstadt	
98	—	—	1	—	Brechstange —	4,5	98	Breslau	B. S. F.	
99	—	—	1	—	eiserne Brechstange	6	99	Braunschweig	Braunschweig	
100	—	—	15	—	tannene Bretter —	—	100	Kattenvenne	K. E. D. Köln	
101	—	—	4	Bund	Flachs —	34	101	Friedeberg	K. E. D. Bromberg	
102	—	—	7	Butterkübel	leer —	15,5	102	Bremerhaven	K. E. D. Hannover	
103	—	—	1	Collo	Gusseisen (Ofentheil)	4	103	Hameln	"	
104	—	—	1	Collo	Ofenthür —	2	104	Bremerhaven	"	
105	—	—	1	—	weissleinene Decke —	—	105	München Ostbhf.	Bayer. Staatsb.	6 m lang 3 m breit 14 eiserne Ringe.
106	—	—	8	—	Eisentheile —	2	106	Lehrte	K. E. D. Hannover	
107	—	—	1	—	Exstirpatorhaken —	1	107	Nordhausen	"	
108	—	—	1	Fässchen	leer —	10,5	108	Osthofen	Hess. Ludwigsb.	
109	—	—	1	—	Ein 3,52 m langes Futteral von Wachsleinewand	—	109	Frankfurt a/O.	Niederschl.-Märk.	
110	—	—	1	—	Gasrohr mit Brenner	1,5	110	Nordheim	K. E. D. Hannover	
111	—	—	1	kleiner Glaskast.	leer —	—	111	Cham	Bayer. Staatsb.	weiss und grün angestrichen.
112	—	—	1	—	Holzstamm, 2 m lang, 65 cm stark	300	112	Cosel-Kandrzin	Oberschlesische	
113	—	—	1	—	Hund —	—	113	Braunschweig	Braunschweig.	
114	—	—	1	—	weisser Korb —	2	114	Eydtkuhnen	K. E.-D. Bromberg	
115	—	—	3	—	leere Korbflaschen —	8,5	115	Lehrte	K. E. D. Hannover	Auf freier Strecke gefunden.
116	—	—	1	—	Kuppel —	—	116	Speldorf	K. E. D. Köln R.Rh.	
117	—	—	1	—	Leine —	—	117	Mainz	Hess. Ludwigsb.	
118	—	—	4	Päckchen	Fläschchen —	0,5	118	Deutzerfeld	K. E. D. Köln R.Rh.	
119	—	—	1	Päckchen	Medicingläser —	1	119	Münster	"	
120	—	—	1	Pack	Kapseln in hellbr. Papier eingeschl., 26 St.	—	120	Cassel	K. E. D. Hannover	
121	—	—	9	—	leere Petroleumfässer	279	121	Hamburg	"	
122	—	—	1	—	bunte Reisetasche —	6	122	"	"	Unabgeford. Gepäck zu Schein No. 332. Geestemünde-Hamburg. Lagert seit 16. März cr Zug 129.
123	—	—	1	—	eis. Rohr, 6,8 m lang	44	123	Herne	K. E. D. Köln R.Rh.	
124	—	—	2	—	Roststäbe —	9	124	Salzbergen	"	
125	—	—	1	Sack	Guano —	50	125	Frankfurt Ostbhf.	Hess. Ludwigsb.	
126	—	—	1	Sack	Schwämme —	2	126	Hannover	K. E. D. Hannover	Unabgeford. Gepäck zu Schein No. 909. Springe-Hannover. Lagert seit 7. März cr.
127	—	—	1	Stab	Flacheisen, 5,32 m lang	10	127	Trotha	Magd.-Halberstadt	
128	—	—	1	Stange	Eisen —	27	128	Bremen	K. E. D. Hannover	
129	—	—	2 2	Stück Pack	Balken Stricke	—	129	Cassel	"	
130	—	—	1	Stück	Flacheisen, 2 m lang	4	130	Göttingen	"	
131	—	—	12	Stück	Ofenroste —	51	131	Cöthen	Berlin-Anhalt	
132	—	—	2	Stück	Schwellen —	—	132	Breslau	Oberschlesische	
133	—	—	3	Stück	Unterlagen mit je 2 eisernen Bolzen	—	133	Hamburg	K. E. D. Hannover	
134	—	—	2	—	Vorlegebretter —	4	134	Hamm	K. E. D. Köln R.Rh.	
135	—	—	8	Stück	Vorstecker aus dünnen Schalbrettern bestehend, ca. 2 m lang	—	135	Berlin	B. P. M. Bahnhof	beklebt: von Neheim-Hüsten nach Breslau.

Fortsetzung der offiziellen Anzeigen von Seite 506.

7. Fahrplan-Aenderung.

Eisenbahn-Directionsbezirk Bromberg.

Gegen den durch die Zeitungsbeilagen publizirten Sommerfahrplan finden folgende Aenderungen im Gange der Züge vom 15. Mai d. J. ab statt:

I. Strecke Berlin-Konitz-Eydtkuhnen.

Gemischter Zug No. 323.

Marienburg Abfahrt 10.2 Vorm.
Altfelde " 10.31 "
Grunau " 10.53 "
Elbing " 11.27 "

Gemischter Zug No. 320.

Königsberg Abfahrt 12.48 Nachm.

II. Strecke Danzig-Neufahrwasser.

		Gemischter Zug No. 111	117
		Nm.	Nm.
Danzig Lege Thor	Abfahrt	10.43	4.42
Danzig Hohe Thor	Ankunft	10.55	4.54
	Abfahrt	10.58	4.56
Neufahrwasser	Ankunft	11.17	5.15

III. Strecke Bromberg-Dirschau.

Gemischter Zug No. 388.

Laskowitz Abfahrt 7.12 Nachm.
Terespol " 7.52 "
Prust " 8.36 "
Klahrheim Abfahrt 9. 2 Nachm.
Maximilianowo " 9.30 "
Bromberg Ankunft 9.50 "

IV. Strecke Frankfurt a. O.-Cüstrin.

Personenzug No. 61.

Cüstrin Abfahrt 10.52 Vorm.
Cüstriner-Vorstadt Ankunft 10.59 "

V. Strecke Schneidemühl-Neustettin.

	Gemischter Zug No. 501	503	505
	Vm.	Vm.	Nm.
Schneidemühl Abfahrt	5.37	10. 1	3.34

Gemischter Zug No. 502 504 506
Vm. Nm. Nm.
Schneidemühl Ankunft 8.31 2.35 8.31
VI. Strecke Zollbrück-Rügenwalde.
Gemischter Zug No. 452.
Järshagen Abfahrt 4.30 Vorm.
Rötzenhagen „ 4.37 „
Schlawe Ankunft 4.53 „
Bromberg, den 30. April 1881. Königliche Eisenbahndirection. (1212)

8. Submissionen.

Main-Neckar-Bahn. Verkauf alter Materialien. Die auf mehreren Stationen der Main-Neckar-Bahn lagernden alten Materialien als: Schienen, Schmiedeisen, Gusseisen, Feuerbüchsplatten von Kupfer, Bandagen aus Stahl und Eisen, Drehspäne etc. sollen Donnerstag den 19. l. Mts. Vormittags 10 Uhr durch Submission vergeben werden.

Der Hauptmagazins-Verwalter zu Darmstadt wird über diese Materialien bis zum bezeichneten Termine Auskunft geben und können die Verkaufsbedingungen, sowie das Verzeichniss der zum Verkaufe kommenden Materialien gegen eine Gebühr von 40 ₰ auf frankirte Anfrage von demselben bezogen werden.

Die Gebote müssen bis zu obengenanntem Termine bei dem Hauptmagazins-Verwalter in Darmstadt frankirt, verschlossen und mit der Aufschrift „Verkauf alter Materialien betreffend" eingereicht werden. Darmstadt, den 4. Mai 1881. Der Betriebs-Inspector Gessner. (1202)

Die Lieferung des Bedarfs an Locomotiv-Kohlen für die Zeit vom 1. Juli 1881 bis 30. Juni 1882 soll im Wege der Submission vergeben werden.

Die Lieferungsbedingungen liegen während der Dienststunden in unserm Materialien-Bureau, Fürstenwallstrasse 10 hier aus, können auch von demselben gegen Einsendung von 1 ℳ und eventuell 20 ₰ Porto bezogen werden.

Reflectanten haben ihre Offerten mit der Bezeichnung

„Offerte auf Lieferung von Locomotiv-Kohlen"

bis Freitag, den 20. Mai cr. Vormittags 9 Uhr an unser Materialien-Bureau hier einzureichen. Magdeburg, den 4. Mai 1881. Königliche Eisenbahn-Direction. (1198)

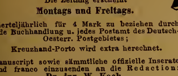
Submission von Braun- und Torfkohlen. Die für den diesseitigen Directionsbezirk im laufenden Etatsjahre erforderlichen Braunkohlen zum Beheizen stationärer Dampfkessel und Torfkohlen für die Werkstätten sollen in öffentlicher Submission vergeben werden.

Die bezüglichen Bedingungen liegen in unserem Generalbureau hier Fürstenstr. No. 1—10 zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen frankirte Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Die Eröffnung der mit der Aufschrift
Offerte auf Lieferung von Braun- bezw. Torfkohlen.
versehenen, frankirt und verschlossen bis spätestens zum 24. Mai cr. Vormittags 11 Uhr an das diesseitige Materialienbureau in Magdeburg, Fürstenwallstrasse No. 10 einzureichenden Angebote findet in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten statt. Magdeburg, den 3. Mai 1881. Königl. Eisenbahn-Direction. (1121)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin SW. (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 37. **Zeitung des Vereins** 1881.



Die Zeitung erscheint
Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin SW., Kleinbeerenstr. 3.
Commissionär für den Buchhandel:
Adolph Refelshöfer,
Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.



Beilagen zur Zeitung und
Privat-Inserate
wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei
von **H. S. Hermann,**
Berlin SW., Beuth-Strasse 8,
einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3000 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Einundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 16. Mai 1881.

Eisenbahnen „von untergeordneter Bedeutung."

Unter diesem Titel hat der Grossherzoglich Sächsische Baurath W. Hostmann, welcher sich seit einer Reihe von Jahren eingehend mit der Frage der Secundärbahnen praktisch und theoretisch beschäftigt, im „Wochenblatt für Architekten und Ingenieure" einen Aufsatz veröffentlicht, welchen wir Folgendes entnehmen:

Der Verfasser ist der Ueberzeugung, dass an eine gesunde Entwickelung unseres Verkehrswesens gar nicht zu denken ist, so lange in den massgebenden Kreisen fast aller Staaten Deutschlands noch die landläufigen und der Natur der vorliegenden Aufgabe so wenig entsprechenden Anschauungen und Begriffe von „Secundärbahnen" und „secundärem Betriebe" herrschen.

In ca. 15jähriger Thätigkeit bei Bau und Betrieb von Hauptbahnen in Süd- und Norddeutschland, und zwar sowohl bei Staats- wie bei Privatbahnen, hat er Gelegenheit gehabt, die Art und Weise kennen zu lernen, wie Seitens der grossen Bahnverwaltungen fast überall der „geringe Verkehr", besonders wenn er mit einigen Weitläufigkeiten für die sonst so geordnete Verwaltung verbunden ist, oft geradezu wegwerfend behandelt wird, und wie in Folge davon in diesen Kreisen und zwar sowohl bei Technikern wie bei Nichttechnikern den Secundärbahnen und damit der Bewegung des „geringen Verkehrs" bisher wenig oder gar keine Beachtung geschenkt wurde. Derselbe knüpft daran folgende Bemerkung:

„Wenn nun auch in neuester Zeit der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen, welcher bekanntlich das ganze Verkehrswesen, soweit es die Eisenbahnen betrifft, beherrscht und zu dessen Entwickelung so gewaltig beitrug, beschlossen hat, der Frage mehr Beachtung wie bislang zu schenken, und auch bereits durch seine verschiedenen Commissionen allerlei Erhebungen anstellen lässt, so ist das ja gewiss ein gutes Zeichen, allein es bedarf noch ganz anderer Anregungen, wenn diese so überaus bedeutungsvolle Frage endlich einmal in einer Weise in Fluss kommen soll, wie es ihre Wichtigkeit für die wirthschaftliche Entwickelung ganzer Landestheile, sowie unsere Eisen- und Maschinenindustrie und auch die Landwirthschaft dringend und von Jahr zu Jahr mehr verlangen.

Die ganze wirthschaftliche Lage Deutschlands drängt mit jedem Jahre mehr dahin, nachdem die Maschen des grossen Verkehrsnetzes schon ziemlich eng gezogen sind, nunmehr auch dem „geringen Verkehr" gerecht zu werden, auch die abgelegeneren, verkehrsarmen oder gebirgigen Gegenden durch Beschaffung billiger und regelmässiger Verkehrswege mit in das grosse Netz zu ziehen und dadurch viele Gegenden wieder concurrenz- und lebensfähig zu machen, deren Industrien hauptsächlich deshalb so sehr gelitten haben, weil ihnen die billige und regelmässige Verbindung mit den grossen Verkehrsadern fehlt. Diese Gewalt der Thatsachen ist es, die alle Hindernisse schliesslich beseitigen und zur Ausführung eines ausgedehnten Netzes von Secundärbahnen führen wird. Wenn wir Deutschen nicht in vielen Sachen so gar schwerfällig wären, so würden wir auch diese Frage längst gelöst und dadurch Millionen über Millionen nutzbringender verwerthet haben, als solches leider bislang in vielen Fällen durch Anlage von Hauptbahnen geschehen ist.

Fragt man sich nun, weshalb der Bau von Secundärbahnen so ausserordentlich langsam vorangeht, so liegt ja gewiss ein Theil der Ursache mit daran, dass die Idee des Ankaufs der Bahnen durch den Staat die Thätigkeit für Herstellung neuer Bahnen mindestens gehemmt hat; allein die bedeutendere Ursache liegt doch wohl darin, dass einerseits in vielen Staaten z. B. in Preussen und zur Zeit auch in den Süddeutschen Staaten dem Baue derartiger Bahnen zu viel Schwierigkeiten bei der Concessionirung in den Weg gelegt werden, weil man sich nicht von der Idee der grossen Eisenbahn und des damit verbundenen complicirten Verwaltungsapparates trennen kann, und dann andererseits hauptsächlich darin, weil das, was wir jetzt Secundärbahnen, oder „Bahnen von untergeordneter Bedeutung" zu nennen pflegen, Verkehrswege sind, deren Herstellung und Verwaltung im Vergleich zum Zweck eine viel zu kostspielige und complicirte ist. So erklärt es sich, dass Deutschland noch keine 500 km Secundärbahnen besitzt, während z. B. Frankreich schon ca. 4 500 km im Betriebe hat.

So lange man Seitens der betreffenden Regierung — z. B. in Bayern für die als Localbahn veranschlagte Linie Bischofsheim-Mellrichstadt — pro Kilometer 123 000 ℳ ausschliesslich Grunderwerb und Betriebsmittel verlangt, oder, wie die letzte Vorlage im Preussischen Landtage, im Mittel 107 000 ℳ pro Kilometer, kann doch wohl von einem „secundären Charakter" dieser Bahnen keine Rede sein. Mag auch die Anlage obiger Bahnen in der Art und Weise gerechtfertigt sein, wie sie die betreffenden Regierungen verlangen: Bahnen, die einem „geringen Verkehr" entsprechen, also Bahnen von „untergeordneter Bedeutung" sind sie nicht, sondern solche, welche täglich zu Hauptbahnen erhoben werden können.

Darin liegt gerade das Bedenkliche der eingeschlagenen Richtung, dass man Anlagen verlangt, welche ermöglichen, dass in ganz kurzer Zeit, ohne bauliche Aenderungen, der Betrieb für Hauptbahnen eingerichtet werden kann, und diese Forderung ist es eben, welche der Herstellung von „Bahnen untergeordneter Bedeutung" so sehr hemmend entgegentritt. So lange Forderungen Seitens der Staatsbehörden gestellt werden, wie bis jetzt der Fall, und besonders so lange Seitens der Militärverwaltung verlangt wird, dass auf diesen Bahnen auch Militärzüge gefahren werden müssen, von 60 oder mehr Achsen, ist an eine Entwickelung unseres Secundärbahnwesens gar nicht zu denken. Derartige Bahnen haben mit den Bahnen von „untergeordneter Bedeutung" nichts zu thun, sie sind Vollbahnen mit liberaleren Betriebsbedingungen, welche man viel besser „Vollbahnen II. Ordnung" nennen würde."

Will man dagegen in der That auch dem „geringen Verkehr“ die Segnungen regelmässiger und billiger Beförderung zu Theil werden lassen und damit den mit jedem Jahre schärfer hervortretenden Unterschied zwischen den an grossen Verkehrsadern liegenden Städten und dem Lande, besonders den abgelegenen gebirgigen Gegenden, thunlichst wieder auszugleichen suchen, so muss man nach der Ansicht des Verfassers ganz und gar von dem, was man jetzt gewohnt ist „Secundärbahnen“ zu nennen, absehen. Derselbe sagt sodann:

„Für die billigere und vortheilhaftere Vermittelung des „geringen Verkehrs“ können Bahnanlagen, die im Bau pro Kilometer 40—50 000 ℳ oder mehr, und deren Betrieb 3—4 000 ℳ pro Kilometer und Jahr kosten, nicht als angemessen erachtet werden, da bei so hohen Bausummen wohl in den seltensten Fällen die Bahnen sich angemessen rentiren werden. Es muss vielmehr ein Transportmittel geschaffen werden, welches einerseits wenig Kosten verursacht und andererseits doch im Stande ist, einen regelmässigen Verkehr auf die billigste Art und Weise zu bewerkstelligen. Da nun alle Versuche mit Dampfstrassenfuhrwerken ohne Schienenunterlage, die seit ca. 50 Jahren gemacht sind, nur bewiesen haben, dass zum regelmässigen und ständigen Transport von auch nur geringeren Lasten, besonders in unserem Klima, eine Schienenunterlage nicht wohl entbehrt werden kann, dass also auch der so viel beschriebene „Bollée“ nicht geeignet sein dürfte, die „Secundärbahnen“ zu ersetzen, so erübrigt für kleine Verkehrsmassen nur ein Transportmittel, und das ist die Schmalspurbahn, insbesondere die schmalspurige Strassenbahn. Dass die Schmalspurbahnen thatsächlich billiger sind im Bau und Betrieb, als die normalspurigen Bahnen, ist längst nachgewiesen, und die Betriebsresultate des Jahres 1880 auf der Feldabahn, die demnächst veröffentlicht werden dürften, werden dies aufs Neue bestätigen.

Es ist wohl einleuchtend, dass Bahnen, die im Bau höchstens 20—30 000 ℳ pro Kilometer und im Betriebe 1 500—2 000 ℳ pro Jahr und Kilometer kosten, geeigneter zur Bewegung des „geringen Verkehrs“ sind, als Bahnen, welche 40—50 000 ℳ im Bau und 3—4 000 ℳ im Betriebe kosten, und man kann sich daher nur wundern, dass in Deutschland dies Bahnsystem so wenig angewandt wurde, trotzdem doch von den verschiedensten Seiten schon seit Jahren auf dasselbe energisch hingewiesen worden ist.

Dass dies Bahnsystem nicht in die Maschen des grossen Verkehrsnetzes hineingehört, also weder für den „Massenverkehr“ noch für den „Durchgangsverkehr“ geeignet, sondern nur für den „geringen Verkehr“ und mehr als Zufuhrader für die grossen Bahnen zu betrachten ist, liegt auf der Hand. Bei dem Charakter der Bahn als Zufuhrweg fällt aber auch das Bedenken fort, dass die Schmalspurbahnen für militärische Zwecke weniger geeignet sind, als die normalspurigen. Für Jeden, der es mit seinem Deutschen Vaterlande ehrlich meint, ist dessen militärische Kraft wohl das zuerst Anzustrebende und in Betracht Kommende, und wenn deshalb bei den normalspurigen Bahnen entsprechende Vorschriften gemacht werden, so ist das selbstverständlich. Eine andere Frage ist aber, ob ein Bahnsystem, das für den „geringen Verkehr“ ganz besonders geeignet ist, deshalb mehr oder minder auch dort ausgeschlossen bleiben soll, wo die höheren Kosten die Anlage einer Hauptbahn von vorn herein aussichtslos erscheinen lassen, weil es für strategische Zwecke nicht so nützlich zu machen ist, wie die normalspurigen Bahnen es sind. Aus den gleichen Rücksichten würde man die Ausführung jedes Localweges als Chaussee vorzuschreiben berechtigt sein.

Wenn man sich vergegenwärtigt, welche grossen Vortheile die Schmalspurbahn für den „geringen Verkehr“ bietet, wenn man ferner erwägt, dass derartige Bahnen in sehr vielen Fällen, besonders im Gebirge erreichbar, während normalspurige Bahnen einfach unmöglich sind, dann scheint es doch, dass diese Frage wohl noch einer näheren Erwägung bedarf, denn gar leicht ist „das Bessere der Feind des Guten“. Will man in der That ernstlich daran denken, den Unterschied zwischen den Städten und dem Lande, der zu Ungunsten des Landes und somit auch der Landwirthschaft von Jahr zu Jahr mehr hervortritt, auszugleichen, so muss man von Seiten des Staates die Anwendung des billigsten Transportmittels mehr befürworten und zu befördern suchen, anstatt der Herstellung von Schmalspurbahnen, wenn auch nicht gerade entgegenzutreten, so doch mindestens mehr als gleichgültig gegenüber zu stehen.

Will man aber auch an dieses so einfache und zweckmässige Transportmittel den Massstab der „Eisenbahn“ anlegen und es in jene schwerfälligen Formen zwängen, die wir bei der Verwaltung unserer Eisenbahnen gewohnt sind, dann wird auch mit der Schmalspurbahn der Zweck verfehlt werden, denn es wird dann sowohl Bau wie Betrieb auch dieser Bahnen zu theuer werden und daher eine ausgedehnte Anwendung derselben unterbleiben. Dass jene schwerfälligen Verwaltungsformen für derartige Bahnen nicht erforderlich sind, beweisen sowohl die kleine Ocholt-Westersteder Bahn, wie besonders die nun ca. 1½ Jahre im Betrieb befindliche ca. 45 km lange, schmalspurige Feldabahn. Dank der Liberalität der Grossherzoglich Sächsischen Staatsregierung konnte dort der Betrieb lediglich dem Bedürfniss entsprechend eingerichtet werden. — Dass auch ohne die vielen, oft recht überflüssigen Vorschriften selbst unter zum Theil schwierigen Verhältnissen ein ebenso sicherer wie pünktlicher Betrieb ausgeführt werden kann, ist bei der Feldabahn zur Genüge dargethan worden.

Dringend nothwendig ist es aber, dass man sich in unseren massgebenden Kreisen daran gewöhnt, in den Schmalspurbahnen keine „Eisenbahnen“ zu sehen, sondern ein Transportsystem, das vermöge der geringen Geschwindigkeiten und der geringen bewegten Lasten viel eher mit dem unserer Strassenfuhrwerke als mit dem der Eisenbahnen verglichen werden, und deshalb auch eines grossen Theiles der für „Eisenbahnen“ nöthigen Vorschriften entbehren kann.

Erst wenn dies geschieht, wird das System der Schmalspurbahnen zur richtigen Geltung kommen, in unserem Verkehrswesen eine Rolle spielen und auf die wirthschaftliche Entwickelung ganzer Landestheile, denen mit unseren jetzigen „Eisenbahnen von untergeordneter Bedeutung“ nie und nimmer geholfen werden kann, von grossartigem Einflusse werden“.

Verein Deutscher Maschineningenieure.

Versammlung am 8. April 1881.

(Schluss.)

Von grosser Einwirkung waren die Eisenbahnen auf die Steigerung der Production des Roheisens, um so mehr, als ja das Eisen bei den Eisenbahnen selbst in grossen Massen verwendet wird. Die ausgedehnte Anwendung des Eisens überhaupt ist ja hervorgerufen durch sehr schätzenswerthe Eigenschaften desselben, verbunden mit geringen Herstellungskosten.

Die Roheisenproduction betrug z. B.:

	1835	1878
auf der ganzen Erde		300 Mill. Zoll-Ctr.
in England	20 Mill. Zoll-Ctr.	126 „ „
„ Nordamerika	5 „ „	43 „ „
„ Deutschland	3 „ „	37 „ „

Ein gewaltiger Fortschritt ist auch bei den Hebemaschinen zu verzeichnen.

In Rom wurde in den Jahren 1585/86 ein Obelisk von 500 000 kg Gewicht von seinem bisherigen Standpunkte nach einem anderen geschafft und musste zu diesem Zwecke der Obelisk zunächst niedergelegt werden.

Zu dieser letzten Operation waren seiner Zeit erforderlich: 907 Menschen, 75 Pferde und 40 Erdwinden.

Zum Umlegen des Obelisken von Luxor im Jahre 1831 (in Aegypten), der ein Gewicht von 231 000 kg besass, waren 8 Flaschenzüge und 8 Menschen erforderlich; von den Letzteren hatte jeder etwa 15½ kg Kraft auszuüben.

Auch die Bergwerksmaschinen traten seit Anwendung der Dampfkraft in ein ganz neues Stadium und verdankt es der Bergmann der Entwickelung des Maschinenbaues durch die Dampfmaschine, wenn er jetzt in früher unerreichten Tiefen unbehelligt von Wasser und schlechten Wettern arbeiten kann. Der Bergbau hob sich namentlich in Bezug auf Gewinnung von Kohle durch die Entwickelung der Eisenbahnen. Es wurde der Massentransport der Kohle möglich.

	Kohlengewinnung 1845	Kohlengewinnung 1875	In 30 Jahren Zunahme in Procenten
Grossbritannien . .	630 Mill. Ctr.	2 500 Mill. Ctr.	297
Belgien	99 „ „	293 „ „	196
Vereinigte Staaten .	88 „ „	828 „ „	841
Preussen	70 „ „	835 „ „	1 093

Wir kommen nun zu den Fabrikationsmaschinen.

Die ersten Anfänge des Maschinenwesens überhaupt bestanden in der Herstellung und Anwendung von Werkzeugen und sowie auch noch heute der Theil der mechanischen Technologie, der die Kenntniss der Bearbeitung der Metalle und des Holzes behandelt, eine der Hauptgrundlagen für das Studium des Maschinenbaues ist, ebenso bildete die Herstellung von Werkzeugen und deren Verwendung zu nützlichen Zwecken den Anfang oder die erste Grundlage des Maschinenwesens.

Das Werkzeug dient bekanntlich als Hülfsmittel, um von der Kraftquelle eine Uebertragung der Kraft nach derjenigen Stelle, wo eine Formveränderung eines oder mehrerer Körper bewirkt werden soll, zu veranlassen. Die ersten Anfänge der Werkzeuge sind schwer nachzuweisen. Es kommen zuerst Werkzeuge zur Bearbeitung der zunächst liegenden Naturproducte des Holzes und der Steine vor (Sägen, Beile, Messer). Eine weitere Entwickelung findet dann bei Ackerbau treibenden Völkern statt.

Das erste Werkzeug, bei dem durch eine Drehbewegung eine bestimmte Wirkung erzielt wurde, soll eine Vorrichtung zum Anmachen von Feuer gewesen sein. Ein nach unten zugespitzter Holzstab erhält einen Druck nach unten und gleichzeitig eine hin- und hergehende Drehbewegung durch eine Schnur.

Die Bewegung dieses Stabes geschah bei den Indogermanischen Urvölkern mittelst der beiden Hände, welche erst später durch eine Schnur ersetzt wurden.

Dieses Werkzeug hat man später zum Bohren in Stein benutzt, wobei der bohrenden Spitze Schleifsand und Wasser zugeführt wurden. Bei den ältesten Drehbänken sind ähnliche Einrichtungen vorhanden.

Von den frühzeitig entwickelten Maschinen ist noch die Mahlmühle zu erwähnen. Die Erfindung, Mehl aus Getreide herzustellen, ist schon sehr alt und geschah in der ältesten Zeit vor Chr. Geb. mittelst Stampfen in mörserartigen Gefässen, während das Zerkleinern des Getreides zwischen Mühlsteinen erst später stattfand. Die erste Fabrikationsmaschine ist wahrscheinlich die Getreidemühle.

Uralt sind Maschinen zum Spinnen und Weben; sie waren frühzeitig unentbehrliche Hausgeräthe; diese Beschäftigung war Hausarbeit, ausgeübt von Frauen. In Kleinasien, Aegypten u. s. w. blühte schon frühzeitig die Kunst der Weberei. Als Rohmaterialien wurden Wolle, Leinen, Seide und Baumwolle verwendet. Später als die Webstühle schwerer wurden, mussten Männer die Arbeit übernehmen und es entstand ein Gewerbe daraus.

Die Aufgabe der Maschine ist ja vor Allem, die Menschenhand bei Herstellung gewisser Gegenstände für die Bedürfnisse des menschlichen Lebens zu ersetzen oder zu unterstützen, und so namentlich auch die Arbeit besser und in kürzerer Zeit auszuführen. Es ist dies vor Allem bei den Fabrikationsmaschinen zur Ausführung gekommen.

Unter den Fabrikationsmaschinen sind diejenigen der Textilindustrie zu erwähnen und namentlich die zur Bearbeitung der Baumwolle, der dritten Grossmacht unter den Rohproducten (Kohle und Eisen die beiden andern Grossmächte). In England waren im Jahre 1878 vorhanden: 40 Millionen Spindeln und 500 000 Stühle, wobei 480 000 Arbeiter thätig waren, für Deutschland waren 5 Millionen Spindeln, in Nordamerika 1878: 10 Millionen Spindeln, in Frankreich 1876 etwa 5 Millionen Spindeln im Betriebe.

Die Werkzeuge erhalten grosse Geschwindigkeiten, so z. B. bei den Messerwellen der Holzbearbeitungsmaschinen mit 2 500 Umdrehungen pro Minute, den Feinspinnmaschinen mit 6 000 Umdrehungen pro Minute.

Durch grosse Geschwindigkeit wird auch die Leistungsfähigkeit erhöht. Bei der Tuchfabrikation fertigt ein Arbeiter mit der Handscheere pro Stunde im Maximum 2,3 qm, während eine Cylinderscheermaschine 190 qm pro Stunde fertig zu stellen vermag. Die zierliche Strickmaschine liefert in einem Tage mehr Strümpfe, als die fleissigste Arbeiterin in Monaten zu fertigen im Stande ist. Nähmaschinen mit Dampfbetrieb machen 1 200 bis 1 500 Stiche pro Minute, während eine geübte Näherin nur etwa 50 Stiche pro Minute mit der Hand liefern kann. Buchdruckerhandpressen ergeben etwa 250 Abdrücke pro Stunde, während Schnellpressen in derselben Zeit bis 20 000 Abdrücke fertig bringen.

Die schwersten Dampfhämmer folgen der geringen Kraft eines Menschen. Der grösste Dampfhammer der Jetztzeit befindet sich in Creusot (Werke von Schneider & Comp.); das Fallgewicht beträgt 70 t, bei einem Hube von 5,5 m und werden Stahlblöcke von 100—120 t bearbeitet. Der Ambos befindet sich in einer Chabotte von Gusseisen, welche 890 t wiegt.

Wo viel Licht, da ist auch Schatten und konnte es daher auch nicht fehlen, dass bei dieser fast gewaltsam zu nennenden Umgestaltung der ganzen menschlichen Erwerbthätigkeit durch die Dampfmaschine sich auch Uebelstände bemerkbar machten.

Es ist nicht richtig, die Maschinen und ihr Eindringen in die Industrie zum Ersatze der Menschenhand von vorn herein deshalb zu verurtheilen, weil gewisse Nachtheile hiermit verbunden waren. Diese Uebelstände zu beseitigen und nicht das Abschaffen der Maschinen ist die Aufgabe der Gegenwart bezw. der Zukunft. Jede Aenderung des Bestehenden hat mehr oder weniger Uebelstände im Gefolge, welche erst im Laufe der Zeit beseitigt werden können und zwar treten diese Nachtheile um so schärfer hervor, je rascher oder je gewaltsamer der Umschwung sich vollzogen hat. Es ist hier nicht der Ort, alle die Schattenseiten des Maschinenwesens aufzuzählen; ich will nur die wesentlichsten Vorwürfe hier mittheilen:

Es wird den Maschinen vorgeworfen:

1. die Arbeiter würden brotlos bei Vermehrung der Maschinen,
2. die Handwerke würden durch die Grossindustrie unterdrückt,
3. eine Abnahme der Geschicklichkeit des einzelnen Arbeiters träte ein.

Ad 1. Hierzu ist zu bemerken, dass die Menschenhand beim Maschinenbetriebe nicht überflüssig wird. Die Einführung neuer Maschinen entzieht zwar vorübergehend einer Anzahl von Arbeitern ihre bisherige Beschäftigung. Durch die Erweiterung des Absatzgebietes werden aber sofort neue und meist lohnendere Erwerbsquellen aufgedeckt.

Beispielsweise sollen die Zahlen der in sämmtlichen Fabriken der Vereinigten Staaten von Nordamerika beschäftigten Arbeiter als Beleg hierfür dienen:

	Fabrikarbeiter	Gesammtbevölkerung
1850	958 079	23 000 000
1860	1 311 246	31 000 000
1870	2 053 996	39 000 000

Hieraus ergiebt sich, dass trotz der ausserordentlichen Zunahme von Menschenkraft ersetzender Maschinen, was in Amerika im ausgedehnten Masse stattfand, in den 20 Jahren von 1850 bis 1870 sich die Zahl der Fabrikarbeiter mehr als verdoppelt hat, während die Gesammthevölkerung nur um etwa 67 pCt. zunahm.

Ad 2. Durch die ausgedehnte Anwendung der Dampfmaschinen entstand die Grossindustrie, durch welche dem Handwerke insofern der Boden entzogen wurde, als demselben ebenso billige Arbeitskräfte nicht zur Verfügung standen, wie der Grossindustrie.

Hiergegen giebt es 2 Mittel und zwar:

1. die Kraftvermiethung; 2. Anwendung von Kleinmotoren. Die erstere Methode, wobei von einem grossen Motor mehr oder weniger kleine Arbeitsleistungen gegen entsprechende Geldentschädigung abgegeben werden, ist schon mehrfach angewendet worden. Sie ist indessen, da die Arbeitsmaschinen in nicht zu grosser Entfernung von der Kraftquelle aufgestellt werden müssen, nicht allgemein verwendbar.

Von den für Kleinbetrieb sich eignenden Motoren sind namentlich Luft- und Gasmaschinen als Kinder der Neuzeit zu erwähnen. Schon im Anfange dieses Jahrhunderts versuchte man den Wasserdampf bei Kraftmaschinen anfangs durch Luft und später durch Gas zu ersetzen. Diese Versuche ergaben indess ungenügende Resultate; sie waren aber insofern von Nutzen, als sich dabei die Erzielung einer guten Leistung bei kleinen Dimensionen der Kraftmaschine herausstellte.

Da nun ausserdem ihre Gefahrlosigkeit sie für den Kleinbetrieb als sehr geeignet erscheinen liess, so nahm ihre Anwendung ausserordentlich schnell zu und bilden dieselben heute eine kräftige Waffe des Handwerkes im Kampfe mit der Grossindustrie.

Ad 3. Geschicklichkeit der Arbeiter.

Gesteigerte Production bei womöglich sich immer verbessernder Qualität ist eine Forderung, die an jede gewerbliche Thätigkeit, allgemein an jede Arbeit gestellt werden muss.

Dieses Ziel wird ohne Zweifel um so vollkommener erreicht, je mehr Aufmerksamkeit und Fleiss der einzelnen Arbeit zugewendet wird. In weiterem Verfolg dieser Anschauung kommt man zu dem Prinzip der Arbeitstheilung. Es wird nun der Arbeitstheilung vorgeworfen, dass, wenn diese in zu ausgedehnter Weise verfolgt würde, schliesslich der Arbeiter nur als eine Art von Maschine zu betrachten sei.

Es lässt sich viel, sowohl für als gegen diese Behauptung sagen. Eine weitere Untersuchung dieses Umstandes würde uns indess zu weit führen.

An Hülfsmitteln zur Entwickelung des Maschinenwesens sind ausser den bereits erwähnten Transportmitteln hier als wesentlich zu erwähnen: Ausstellungen, Patentwesen, technisches Unterrichtswesen und Vereine.

Was zunächst die Ausstellungen anbelangt, so ist der Zweck derselben, speciell der Weltausstellungen, die in den verschiedenen Ländern verarbeiteten Rohmaterialien und die Verarbeitung selbst kennen zu lernen, sowie ferner ein Bild der Leistungsfähigkeit der Gewerbe- und Industrieerzeugnisse der einzelnen Länder sowohl in Bezug auf Qualität als auch auf Quantität zu geben.

Man kann im Wesentlichen unterscheiden: a) Internationale Ausstellungen, b) nationale Ausstellungen, c) Fachausstellungen, d) permanente Ausstellungen.

Um ein Bild des Wachsthums der Weltausstellungen zu geben, mögen folgende Daten der Ausstellungen von London und Paris dienen:

		Aussteller	Raum	Zahl der Besuchenden im Ganzen	Zahl der Besuch. d. Tag
London	1851	13 900	93 000 qm	6 000 000	42 000
Paris	1878	53 000	300 000 „	16 000 000	87 838

Die Wichtigkeit, sowie der Nutzen des Ausstellungswesens, auf denen die Maschine ja eine hervorragende Rolle spielt, wird mehr und mehr anerkannt; bezüglich der zweckmässigsten Gestaltung herrschen indess noch verschiedene Ansichten. Den Weltausstellungen wird namentlich vorgeworfen, dass eine grosse Menge Zeit erforderlich ist, um Alles besichtigen zu können (rechnet man für jeden der 53 000 Aussteller in Paris 5 Minuten, so hat man zur Besichtigung bei einer täglichen Verwendung von 6 Stunden für die Ausstellung 736 Tage oder rund 2 Jahre nöthig) und dass das Kleingewerbe und ein Theil der Grossindustrie unterdrückt wird durch die Massenhaftigkeit der Ausstellungsobjecte grosser Firmen.

Diesen Vorwürfen gegenüber wird empfohlen, Weltausstellungen in grösserem Zeitraume zu veranstalten und ferner nationale, sowie Fachausstellungen mehr zu cultiviren.

Als weiteres Hülfsmittel ist das Patentwesen zu erwähnen.

Die ersten Bestimmungen über Patente wurden in England schon im Jahre 1623 festgesetzt, in den Vereinigten Staaten 1776

und in Frankreich 1791. In den einzelnen Deutschen Staaten wurde das Patentwesen erst im Anfange dieses Jahrhunderts nach und nach geregelt und trat im Jahre 1877 das Patentgesetz für das Deutsche Reich in Kraft.

Der Zweck der Patentgesetze ist ja bekanntlich der, das geistige Eigenthum gegen Nachahmung durch Andere zu schützen und dadurch gleichzeitig den Erfindungsgeist kräftig anzuregen.

Man kann beim Patentwesen 3 Systeme unterscheiden und zwar:
1. das Vorprüfungssystem,
2. das Anmeldesystem,
3. das Aufgebotsystem.

Bei 1 und 3 wird das Patentgesuch einer Prüfung auf Neuheit des Gegenstandes unterworfen, während bei 2 patentirt wird, sobald die Anmeldung in der gesetzlichen Form geschehen ist. Bei 3 wird die Anmeldung bekannt gemacht und wird behufs Einspruchserhebung öffentlich ausgelegt.

Die Zahl der im Deutschen Reiche seit dem Bestehen des Reichspatentgesetzes ertheilten Patente beträgt bereits über 12 000. Zu erwähnen ist hierbei, dass bei einzelnen Classen das Ausland in hervorragender Weise betheiligt ist, so z. B. gehören bei der Classe 20 (Eisenbahnbetrieb) über ¼ der vorhandenen Patente Ausländern.

Für die Repräsentanten der Maschinentechnik, die eigentlichen Maschineningenieure, muss ein genügender Ersatz vorhanden sein und geschieht die Heranbildung dieses Ersatzes durch die technischen Hochschulen.

Im Deutschen Reiche sind 9 derartige Anstalten vorhanden: Berlin, München, Dresden, Stuttgart, Karlsruhe, Hannover, Aachen, Darmstadt, Braunschweig.

Die Zahl der Studirenden für Maschinenbau betrug im Wintersemester 1880/81 auf allen 9 Anstalten zusammen 763 (davon 280 in Berlin, 104 in Karlsruhe, 103 in München, 97 in Dresden etc.

Die Zahl der Bauingenieure betrug auf allen 9 Anstalten 625 und die der Architekten 927.

Es geht hieraus hervor, dass diese 3 Hauptgruppen der Techniker, Architekten, Bauingenieure und Maschineningenieure nahezu gleich vertreten sind; nicht so aber ist es mit der Stellung dieser 3 Gruppen einzeln in staatlicher und gesellschaftlicher Beziehung.

Es ist eine Jedermann bekannte Thatsache, dass man den Technikern im Allgemeinen nicht diejenige Stellung einräumt, die ihnen vermöge ihres Wissens und Könnens zukommt und ist in der jüngsten Zeit diese Frage vielfach erörtert und ventilirt; es sind auch Mittel zur Hebung des gesammten Standes in Vorschlag gebracht und ausgeführt, aber es ist das Ziel noch lange nicht erreicht.

Betrachtet man die Stellung der 3 Gruppen einzeln, so ist es die Gruppe der Maschineningenieure, welche hierin am Weitesten noch zurücksteht.

Vom Abgeordneten Berger ist wiederholt im Abgeordnetenhause die Zurücksetzung der Maschineningenieure beim Eisenbahnwesen hervorgehoben.

In der Sitzung vom 18. Februar c. (nach den stenographischen Aufzeichnungen) sagt der genannte Abgeordnete wörtlich Folgendes:

„Unter den Eisenbahntechnikern aber existirt eine Species, welche noch schlechter situirt ist, als die Bautechniker gegenüber den Juristen, ich meine die Maschineningenieure, diejenige Classe der Techniker, deren grossen Ahnherrn Stephenson wir die Erfindung der Locomotive zu verdanken haben.

Diese sind leider Gottes und namentlich in Preussen die Aschenbrödel ihrer eigenen Erfindung. Als ich vor Jahren diesen Gegenstand hier zur Sprache brachte, hat der ehemalige Handelsminister Achenbach einige ausgezeichnete Obermaschinenmeister als technische Räthe in Eisenbahndirectionen berufen, ein Versuch, der meines Wissens sehr gute Resultate gehabt. Man hoffte deshalb, derselbe würde weitere erwünschte Folgen für das maschinentechnische Fach haben, aber es hat lange Jahre dabei sein Bewenden gehabt.“

Ferner erwähnt der Abgeordnete Berger, „dass in dem ganzen so bedeutenden Eisenbahnministerium nicht eine etatsmässige Rathsstelle für das Maschinenwesen vorhanden sei.“

Von Seiten des Regierungscommissars, Ministerialdirectors Schneider, wurde in Bezug auf die letzte Bemerkung des Abgeordneten Berger erwidert, „dass im Etat einige neue Rathsstellen im Ministerium vorgesehen seien und wäre die Möglichkeit vorhanden, eine dieser Stellen mit einem Maschinentechniker zu besetzen.“

Es kann für den Stand der Maschineningenieure keineswegs als erfreulich bezeichnet werden, dass weder im Preussischen Arbeitsministerium, noch im Preussischen Handelsministerium, noch im Reichseisenbahnamt ein Maschineningenieur als Rath thätig ist.

Wie wichtig und wie sehr nothwendig eine Vertretung des Eisenbahnmaschinenwesens z. B. ist, dürfte aus Folgendem sich ergeben. Die Kosten der Zugkraft erfordern etwa 30 pCt. der gesammten Betriebsausgaben und kann man die Letzteren im Mittel zu 50 pCt. der Betriebseinnahmen annehmen. Es folgt sonach, dass die Kosten der Zugkraft den 6. Theil der Gesammteinnahme in Anspruch nehmen.

Um Uebelstände zu beheben, ist es vor Allem nothwendig, die Ursachen zu ermitteln.

Unter den vielen anzuführenden Gründen für die noch vorhandene Zurücksetzung der Techniker in staatlicher und socialer Hinsicht will ich nur die wesentlichsten anführen:

1. Die Stände, welche im Besitze von Macht und Einfluss sind, lassen sich nicht so leicht aus ihrer Stellung verdrängen.

2. Die technischen Hochschulen stehen bei uns nicht den Universitäten gleich.

Meistens wird der Einzelne nach Massgabe der Stellung der Anstalten, auf denen er seine Ausbildung erlangt hat, abgeschätzt, und folgt, dass die auf der technischen Hochschule Vorgebildeten nicht ebenso hoch geschätzt werden, wie Diejenigen, welche die Universität besucht haben.

3. Eine ungenügende Ausbildung eines guten Corpsgeistes

Als Mittel hiergegen müssen empfohlen werden:

1. Gleichstellung der technischen Hochschulen mit den Universitäten.

Die genannte Gleichstellung beider Anstalten setzt voraus, dass auch die Anforderungen in Bezug auf die Vorbildung eine wesentlich gleiche ist.

Mit dem Abschluss der Studien des Technikers ist gewissermassen der erste Abschnitt im Leben vollendet. Für den zweiten Abschnitt muss die Wirksamkeit eines guten Corpsgeistes eintreten. Es geschieht dies durch

2. Wirksamkeit von Fachvereinen.

Die Ausbildung des Vereinswesens ist ein besonders bemerkenswerther Zug unseres Jahrhunderts.

Es liegt hierbei das Bestreben zu Grunde, durch einmüthiges Zusammenwirken der Fachgenossen dem ganzen Fache oder Stande eine der Wichtigkeit desselben entsprechende Stellung nach aussen zu sichern, sowie ferner durch Vorträge und gegenseitigen persönlichen Verkehr im fachlichen Interesse anregend zu wirken.

Die Ziele derartiger Vereine werden um so sicherer erreicht, ihre Kundgebungen sind um so erfolgreicher, je mehr die gesammte Thätigkeit des Vereins selbst sich auf ein ganz bestimmtes und scharf begrenztes Gebiet concentrirt, oder mit anderen Worten, je mehr das Princip der Arbeitstheilung zur Geltung kommt. Der Verein Deutscher Maschineningenieure bezweckt die Förderung der Interessen des Maschinenfaches, sonach ein ganz scharf bestimmtes Gebiet.

Einen ähnlichen oder fast gleichen Zweck verfolgt die Genossenschaft Deutscher Civilingenieure. Die Gründung dieses Vereins resp. dieser Genossenschaft geschah vor etwa 12 Jahren; Mitglieder dieses Vereins konnten nur Ingenieure werden, welche bereits durch praktische Thätigkeit, bauliche Ausführungen ihre Fachkenntnisse bewiesen hatten.

Da zu jener Zeit Examina noch nicht bestanden, so sollte auch durch diese Aufnahmebedingung das Ansehen der Genossenschaft resp. des ganzen Standes gehoben werden.

Etwas weiter gesteckte Ziele verfolgt der Verein Deutscher Ingenieure; in diesen können auch Nichttechniker aufgenommen werden. Obgleich die Thätigkeit dieses letztgenannten, bereits seit mehr als 21 Jahren bestehenden Vereins rühmend anerkannt werden muss, so fehlt doch das geschlossene Zusammenwirken der Maschineningenieure.

Die Interessen des letztgenannten Vereins collidiren mit dem unsrigen keineswegs; es ist nur das beim Maschinenwesen so wichtige Princip der Arbeitstheilung auch hier zum Ausdruck gekommen.

Möge nun jeder von uns, meine Herren, eine Förderung der gemeinsamen Interessen des gesammten Maschinenwesens, jeder nach seinen Kräften, anstreben, um dadurch nicht nur in sachlichem Interesse anregend zu wirken, sondern uns diejenige Stellung im staatlichen und gesellschaftlichen Leben zu erringen, welche dem Maschineningenieur vermöge seines Wissens und Könnens zukommt.

Dieser mit grossem Beifall aufgenommene Vortrag gab dem Vorsitzenden Veranlassung, sich über die Bestrebungen und Erfolge der Genossenschaft der Deutschen Civilingenieure zu äussern, und wie unseren Fachgenossen ein Corpsgeist fehle, welcher vor Allem anzustreben sei.

Aufgenommen werden noch in den Verein die Herren Eisenbahndirector Samman in Jena und Maschineningenieur Husham und M. Herrmann, beide in Hannover.

Aenderung der Eisenbahntarife in England.

Unter den Handels- und Verkehrsinteressenten der Vereinigten Königreiche von Grossbritannien macht sich seit einiger Zeit eine Bewegung bemerkbar, welche eine tiefeinschneidende Aenderung der Eisenbahntarife bezweckt*). „Engineering“, ein Fachblatt, welches sich ungleich der Mehrzahl der unsrigen mit Recht auch der wirthschaftlichen Interessen von Technik und

*) Siehe auch den in No. 36 mitgetheilten Artikel über die Eisenbahntarif-Enquêtecommission in England.

Industrie widmet, verleiht dieser Bewegung Worte und schreibt etwa Folgendes:

Vielleicht ist die Ausgabe, welche der Englische Industrielle auf den Transport seiner Producte von der Productionsstätte bis zum Verkaufsorte zu rechnen hat, die bedeutendste der auf die Waare fallenden verschiedenen Ausgaben. Jedenfalls aber ist sie diejenige, deren Höhe sich am wenigsten im Voraus veranschlagen lässt; der Producent kennt genau die Arbeitslöhne, welche er zu zahlen hat, die Kosten für das Rohmaterial und alle anderen Ausgaben; aber er ist ausser Stande die Eisenbahnfracht im Voraus seinem Marktpreise in der richtigen Höhe zuzuschlagen. Allerdings kennt er die Tarife für die Eisenbahnen, welche in seinem Orte Stationen besitzen, aber dieselben bleiben nicht mehr massgebend, wofern die versandten Güter auf dem Wege zu ihrem Bestimmungsorte das Netz dieser Eisenbahnen verlassen müssen. Dieser offen zu Tage liegende Umstand ist schon an sich schwerwiegend genug, um eine ernstliche Discussion der Frage über einheitliche Gütertarife wünschenswerth erscheinen zu lassen; aber die Sache schneidet noch weit tiefer in das gesammte wirthschaftliche Leben Englands ein. Ohne Zweifel sind alle diejenigen Momente, welche auf den Exporthandel irgendwelche Einwirkung ausüben können, von der weittragendsten Bedeutung für Grossbritannien, denn offenbar spielt die Möglichkeit, die Waaren auf die denkbar billigste Weise nach den Consumtionscentren oder den Seehäfen zu bringen, dieselbe Rolle wie die Fragen über die Bodenrente und des Schutzes der heimischen Industrie durch Zölle. Die Engländer sind nicht die ersten, welche einzusehen beginnen, dass die Eisenbahngesellschaften nothwendig davon zu überzeugen sind, dass sie auch noch andere Fragen zu erwägen haben, als nur diejenige der Verzinsung ihrer Actien. Frankreich, Belgien, Deutschland und Oesterreich sind uns darin vorangegangen und haben die Tarife mit der bestimmten Absicht umgestaltet, Industrie und Handel zu begünstigen. Auch Italien hat sich bereits mit der Frage beschäftigt, und wenn dieses Land auch noch keine bestimmte Entscheidung getroffen hat, so ist es doch entschlossen auf demselben Wege vorzugehen.

Von selbst findet sich hier der Einwurf, dass in diesen Staaten die Eisenbahnen zum grössten Theile in den Händen der Regierung oder wenigstens in deren Verwaltung sind. Das ist richtig, hat aber mit der Frage an sich nichts zu thun, denn wir glauben, dass die Interessen der grossen Eisenbahngesellschaften jener Staaten doch im Grunde ganz dieselben sind, wie die Interessen unserer Gesellschaften. Auf beiden Seiten ist es ihr Beruf, dem nationalen Handel jede mögliche Erleichterung zu schaffen, und was im Auslande mit Hülfe der den Eisenbahnen geleisteten Zuschüsse gethan wird, um den Handel zu befördern, sollte ebenso in England von den Eisenbahngesellschaften selbst gethan werden, und zwar in derem eigenen Interesse, nicht etwa damit der Verkehr auf ihren eigenen Linien anwachse, sondern schon lediglich, um ihn in seiner gegenwärtigen Grösse gegenüber der Concurrenz des staatlich unterstützten Auslandes zu erhalten.

Vielleicht scheint es, als ob in dieser Beziehung die Tarife von geringerer Bedeutung sind, aber dies gilt doch nur für vereinzelte Fälle; im Allgemeinen entscheiden die Kosten des Transportes vom Werke nach dem Verschiffungsorte darüber, ob England oder das concurrirende Ausland den Weltmarkt beherrscht.

Oft werden die zur Zeit bestehenden Tarife die niedrigsten genannt, welche überhaupt noch möglich sind. In vereinzelten Fällen mag dies in der That seine Richtigkeit haben, aber dann liegt es daran, dass Concurrenzlinien im Inlande selbst einen bestimmten, umfangreichen Verkehr einander streitig zu machen streben. Dass es nicht immer der Fall ist, die Tarife also noch nicht den niedrigsten Stand erreicht haben, ist leicht zu beweisen. Eine Tonne Eisen kann aus den Belgischen Eisendistricten bis nach Staffordshire zu einem Preise geliefert werden, der etwa 3 sh. mehr beträgt, als wenn man dasselbe Material von Staffordshire nach London hätte kommen lassen. Wenn man sich erinnert, dass für diese 3 sh. das Eisen folgende Bewegungen machen, zuerst, sagen wir von Marchiennes nach Antwerpen geschafft, dort aus dem Waggon in das Seeschiff umgeladen und nach Harwich oder London gebracht werden muss, so wird es klar, dass die Transportrate, welche man der Eisenbahnlinie zwischen London und Staffordshire zugestehen kann, viel weniger betragen muss, als diejenige für Englisches Eisen von Staffordshire nach London. Hieraus folgt, dass die Eisenbahngesellschaften für einen Specialverkehr einen Specialtarif machen werden und es ist sicherlich eine Frage, welche sie in Erwägung ziehen könnten, ob sie nicht Vergünstigungen für den Export Englischen Eisens ebenso eintreten lassen sollen, wie sie deren vor einiger Zeit für die Einfuhr fremden Eisens angeboten haben.

Es steht jedoch durchaus nicht in unserer Absicht, die vorliegende Frage lediglich von dem Gesichtspunkte des Versenders oder des Empfängers zu betrachten. Es scheint vielmehr hierbei wie bei allen sonstigen Handelsinteressen der eine Gesichtspunkt so gut wie der andere sehr wohl zu erwägen nothwendig, und der einzige Weg, welcher zu einem befriedigenden Ziele führen kann, liegt darin, dass man sich bemüht, die von den beiden Interessenten erhobenen Ansprüche, nämlich thunlichst niedrige Tarife auf der einen, Sicherung eines auskömmlichen Verdienstes auf der anderen Seite, zu vereinen. Der Anomalien im gegenwärtigen System sind sehr viele und der Benachtheiligung des Publikums nicht wenige; im Interesse beider Factoren liegt es, dass diese Missstände beseitigt werden und dass den Hauptverkehrsmittelpunkten alle diejenigen irgendwie möglichen Erleichterungen verschafft werden, welche sie zur Erweiterung ihres Absatzkreises bedürfen. Eine der Hauptschwierigkeiten bei der Einführung eines gleichmässigen Meilentarifs liegt in der Thatsache, dass ein Theil der Systeme, über welches die Güter zu verkehren haben, Capitalien repräsentiren, welche es der Gesellschaft unmöglich machen, diese Güter anders als zu jenen exorbitanten Preisen zu befördern. Das complicirte System der Güterclassificirung, welches von vielen Eisenbahngesellschaften adoptirt worden ist, trägt zu dem Widerwillen gegen den jetzigen Zustand viel bei, weil dadurch den Eisenbahngesellschaften die Gelegenheit gegeben wird, die übernommenen Güter unter Umständen zu höheren Tarifen zu berechnen, als der Absender oder Empfänger ursprünglich angenommen hatte, so dass sich ein vollkommen unsicherer Zustand herausstellt. Andererseits sind aber auch unter Umständen die Versender in der Lage, ihre Güter so classificiren lassen zu können, dass sie für die niedrigsten Sätze der dem Verderben nicht ausgesetzten Artikel befördert werden. Alle diese Punkte bedürfen sicherlich der Revision, ebenso wie die für verschiedene Quantitäten variirenden Tarifsätze. Wenn diese Arrangements vereinfacht würden, dürfte jedenfalls sowohl der aufgebende sowie der befördernde Theil zufrieden gestellt werden können, und obgleich dies auf den ersten Blick von keinem Einfluss auf die Gleichmässigkeit der Tarife zu sein scheint, so wird eine kurze Erfahrung zeigen, dass schon beim Hinwegräumen einiger weniger der geringeren Schwierigkeiten das erstrebte Ziel leicht erreicht werden kann.

Eine Frage von nicht geringerer Bedeutung ist ferner jene der Concurrenztarife. Letztere verschaffen denjenigen, welche sich in der Lage befinden bei der Aufgabe von Transporten zwischen zwei oder drei Linien zu wählen, einen erheblichen Vortheil, sobald die Tarife bis auf den niedrigsten Punkt herabgedrückt sind; aber es ist augenscheinlich, dass dieselben Gesellschaften, welche hier die Tarife unnatürlich niedrig halten, sich dafür wieder überall da, wo sie das Monopol in der Hand haben, für die Verluste entschädigen müssen. Darin liegt eines der Hauptargumente für die Ausgleichung der Tarife und zwar ein solches, das von beiden Seiten anerkannt werden muss. Natürlicherweise werden die Eisenbahngesellschaften kein in die Hand gegebenes Mittel unversucht lassen, ihren Verkehr zu steigern.

Wenn die Tarife durchaus gleiche sein würden, dann würde diejenige Gesellschaft sich des grössten Zuspruches erfreuen, welche die grössten Erleichterungen und Vortheile in der Beförderung und Behandlung der Güter, der pünktlichen und unbeschädigten Ablieferung etc. bietet. Dieser Umstand müsste von der grössten Bedeutung für den Verkehr werden, besonders da wo es sich um den Transport leicht verderbender Waaren handelt.

Soll jedoch die Gleichmässigkeit der Tarife eingeführt werden, so muss schon von vorn herein darauf Rücksicht genommen werden, dass es den Eisenbahngesellschaften unmöglich gemacht wird, ihren Hauptkunden mit regelmässig wiederkehrendem Verkehr einen Theil der Transportrate wieder zurückzuzahlen, wie dies in der That schon jetzt der Fall ist.

Es würde somit darauf ankommen, einen absolut gleichmässigen Tarif für einige wenige klar auseinander gehaltene Güterclassen zu formuliren, welcher auf einer möglichst einfachen Basis, vielleicht derjenigen einer Waggonladung, zu variiren hätte. Quantitäten unter einer Waggonladung müssten natürlich einen höheren Tarif zahlen. Eine Reduction für Quantitäten von mehr als einer Waggonladung dürfte nur eintreten, wenn die Güter in solchen Massen befördert werden, dass daraus ein vollständiger Zug gebildet werden kann, welcher direct nach dem Bestimmungsorte durchläuft. Vielleicht lassen sich auch noch leichte und schwere Güter, ähnlich wie dies bei den Schiffstransporten der Fall ist, wo die leichten Güter pro Tonne bezahlt werden, classificiren.

Industrie und Handel erwarten von der Einführung einheitlicher Tarife neue Anregung; es ist nicht unwahrscheinlich, dass es diesen beiden in England allmächtigen Factoren gelingt, mit ihren Forderungen durchzudringen. F. W.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Wien, 9. Mai 1881. (Die Festwoche. Statistische Gebühr. Galizische Transversalbahn. Bahnhof Itzkany. Gross-Kikinda-Gross-Becskerek. Pest-Semlin. Staatsbahnendirection. Mährisch-Schlesische Centralbahn. Generalversammlung der Franz-Josefbahn. Nordwest-Dampfschifffahrtgesellschaft. Eisenbahnclub. Effectenhausse.)

Die Vermählungsfeier des Kronprinzen gestaltete sich zum innigsten Freuden- und Familienfest für alle Völker des weiten Oesterreichs. Finden dieselben doch in der Habsburgischen Dynastie allein die sichere Gewähr für ihre gedeihliche Fortentwickelung und die culturellen Segnungen, welche aus ihrer nur durch diese Dynastie allein möglichen Verbindung zu einem mächtigen Ganzen erfliessen. Mit den Angehörigen aller Klassen, Stände und Berufe der Monarchie stimmen alle Bediensteten der Eisenbahnen in den allgemeinen Jubel ein; auch diese gedeihen unter dem kräftigen Schutze des Allerhöchsten Kaiserhauses und sind überglücklich, ihre Ehrfurcht und Dankbarkeit ebenfalls manifestiren zu können. Der Gesangverein Oesterreichischer Eisenbahnbeamten hatte das Glück die erste Corporation zu sein, welche mit ihren Vorträgen die erhabene Königsfamilie Belgiens mit der hohen Braut in Salzburg ehrfurchtsvoll begrüssen und deren Dank entgegennehmen durfte. Die Oesterreichischen Bahnverwaltungen haben ihre ehrerbietigsten Glückwünsche in einer künstlerisch ausgeführten Adresse ausgedrückt, deren Wortlaut wir nachtragen werden. Tu felix Austria, nube! rufen auch wir Eisenbahner und hoffen aus dieser hohen Familienverbindung auch für uns die glücklichsten Folgen.

Die statistische Gebühr im Verkehre mit Ungarn wurde im volkswirthschaftlichen Ausschusse des Oesterreichischen Abgeordnetenhauses debattirt. Die Ansichten gingen nur darüber auseinander, ob diese Gebühr als Zoll oder als Abgabe anzusehen und ob der Oesterreichische Verkehr mit Ungarn eine grössere oder geringere Belästigung erfahre. Es wurde der Antrag des auch zum Berichterstatter an das Plenum hierüber gewählten Dr. Rieger des Inhaltes angenommen: „Die vorliegende Petition (des Niederösterreichischen Gewerbevereins) wird der Hohen Regierung zur eingehendsten Würdigung mit der dringenden Aufforderung abgetreten, im Wege des Einvernehmens mit der Königlich Ungarischen Regierung das Erforderliche einzuleiten, um einer Störung des Handelsverkehrs zwischen den beiden Theilen der Monarchie vorzubeugen“.

Ueber die Galizische Transversalbahn fand die Generaldebatte im Eisenbahnausschusse des Abgeordnetenhauses statt. Die Rentabilitätsberechnungen, die Vertragsbestimmungen mit der Länderbank und das System der Concurrenzbahnen in der Regierungsvorlage wurden von der Opposition stark bekämpft. Aus den für die Vorlage gehaltenen Reden heben wir folgende hervor. Handelsminister Pino protestirt gegen die erhobenen Insinuationen. Die finanzielle Seite der Unternehmung sei gesichert. Für die acht Millionen, welche der Staat übernimmt, steht die Verzinsung aus der Mehreinnahme der Bahn in gewisser Aussicht. Es wird dem Staate daher nicht die mindeste Belastung zugefügt werden. Die Regierung hält dabei fest an dem Princip der Verstaatlichung der Bahnen, will aber auch den Bau von Bahnen durch Private, der in wirthschaftlicher Beziehung sich als höchst wichtig erweist, nicht hemmen. Das Uebereinkommen wegen des Baues dieser Bahn ist auf das vorsichtigste abgeschlossen worden, und der Staat wird dabei seinen Zweck erreichen. Ministerialrath Wittek wiederholt, dass in finanzieller Beziehung für den Staat ein Schaden aus der Annahme der Vorlage nicht erwachsen werde. Die angedrohte Zahlungseinstellung und Nichtverzinsung der Prioritäten sei unbegründet. Keine Bahn hat so günstige Auspicien als gerade diese Transversalbahn. Sie wird das Bindeglied wichtiger Verkehrslinien bilden und dadurch eine hervorragende Stellung einnehmen. Die Verhältnisse des Eisenbahnwesens in Oesterreich sind gegenwärtig günstiger als je, sie bewegen sich in aufsteigender Linie; die Verkehrsverhältnisse haben sich in letzter Zeit bedeutend gebessert. Es gehe nicht an, die Transversalbahn in gleiche Linie zu stellen mit Localbahnen, beispielsweise mit Wien-Aspang. Der Transitverkehr auf der Linie Husiatyn-Saybusch allein sei auf 266 000 t jährlich zu schätzen, und der Nutzen, den die Strecke abwirft, auf 1 313 025 fl. Früher hatte schon Abg. Kozlowski (auch Vicepräsident der Ungarisch-Galizischen Eisenbahn) als erster Redner gegen den von den Gegnern der Vorlage gebrauchten Ausdruck „Schwindel“ protestirt. Er selbst, sagte Redner, habe kein richtiges Urtheil darüber, wo der Schwindel anfange, da er sich nie auf solche Höhen begeben, wo derselbe sich einzustellen pflegt. Er fühle sich aber zur Erklärung verpflichtet, dass seine Parteigenossen, welche die Vorlage als Grundlage der Specialdebatte acceptirt wissen wollen, dieselbe nie empfehlen würden, wenn ihnen nicht klar gewesen wäre, dass die auf den Capitalsaufwand, dessen Verzinsung und die auf den ganzen Finanzplan bezüglichen Details auf einer ziffermässig und sachlich richtig ermittelten Grundlage beruhen, weshalb er gegen die wider die Vorlage gebrauchten Ausdrücke protestire. Die Vorlage gäbe die sicherste Gewähr dafür, dass die Durchführung des Baues sich für den Staatsschatz relativ günstiger gestalte, als nach allen bisher gemachten Versuchen. Im Interesse des Landes Galizien würde er nur dann für einen andern Weg zur Durchführung dieser Bahn stimmen, wenn der Nachweis geliefert würde, dass dieser Weg schneller und mit grösserer Sicherheit zum Ziele führe. Ueber Antrag Dr. Rieger's (der ein tüchtiger Bahnreferent wird) wurde ein aus 5 Mitgliedern bestehendes Subcomité gewählt, welches alle fraglichen Punkte, insbesondere aber die zu erörtern habe, ob dieser allseitig als nothwendig anerkannte Bau als Staats- oder Privatbahn ausgeführt werden soll.

Die Convention mit Rumänien in Betreff des gemeinsamen Bahnhofes Itzkany (bei Szuczawa) wurde schon am 22. Februar 1873 geschlossen, aber erst am 15. Februar 1881 ratificirt. Die polizeilichen, zollamtlichen und sonstigen Functionen, die sich aus dem Anschlussverkehre zwischen den Oesterreichischen und den Rumänischen Linien der Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn ergeben, werden auf dem Oesterreichischen Bahnhofe in Itzkany verrichtet; die diesbezüglichen Bestimmungen sind im Wesentlichen den mit anderen Staaten abgeschlossenen Verträgen entnommen. Im Schlussprotocolle vom 26. Februar d. J., welches mit der Convention im „Reichsgesetzblatt“ vom 6. d. Mts. publicirt wurde, heisst es: „Die Convention wird durch zehn Jahre, vom Tage des Austausches der Ratificationen, in Giltigkeit bleiben. Nach Ablauf dieses Zeitraumes wird es dem Rumänischen Staate freistehen, einen anderen Bahnhof auf seinem eigenen Gebiete zu errichten und in demselben sein Zollamt und andere Zweige des Grenzdienstes unterzubringen. Es ist selbstverständlich, dass die vorhergehende Bestimmung in keiner Weise die den beiden Regierungen durch die betreffenden Concessionsurkunden vorbehaltenen Rechte bezüglich des Rückkaufes der concessionirten Linien und des Erlöschens der Concession berührt. Ebenso werden die Verpflichtungen der concessionirten Gesellschaft jeder der beiden Regierungen gegenüber in allen Punkten aufrechterhalten. Die Betriebs- und laufenden Erhaltungsauslagen der Station Itzkany werden, wie bisher, zu gleichen Theilen auf die Betriebsrechnungen des Oesterreichischen und des Rumänischen Netzes der concessionirten Gesellschaft repartirt. Für den Fall, als die Rumänische Regierung es nothwendig fände, von ihrem Rechte, nach Ablauf von zehn Jahren einen abgesonderten Bahnhof zu errichten, Gebrauch zu machen, hätte dieselbe diese Absicht der K. K. Regierung ein Jahr vor Erlöschen der Frist bekanntzugeben. Erfolgt die Kündigung nicht zum erwähnten Zeitpunkte, so bleiben die Bestimmungen des Protocolls, sowie jene der Convention für die Dauer von weiteren zehn Jahren in Giltigkeit, und wird diese Fortdauer stillschweigend für einen gleichen Zeitraum verlängert, wenn die Kündigung nicht bei Ablauf des neunten Jahres erfolgt“.

Um die Concessionirung der Vicinalbahn Gross-Kikinda-Gross-Becskerek wurde von der Länderbank und einem Abgeordneten angesucht. Die Verhandlungen beginnen in den nächsten Tagen. Die Eisenbahn ist 70,2 km lang, geht von der Station Gross-Kikinda der Oesterreich. Staatsbahn aus und läuft mit Berührung von Alt-Becse bis Gross-Becskerek. Die factischen Baukosten sind mit 1 666 000 fl. präliminirt, wofür 1 812 500 fl. Nominal in Prioritäten und Stammactien ausgegeben wird. Dieses Capital ist bereits gesichert, indem, wie das offiziöse Eisenbahnblatt mittheilt, 766 000 fl. von den interessirten Municipien, Gemeinden und Grundbesitzern auf Grund von bereits rechtskräftigen Erklärungen übernommen und die restlichen 900 000 fl. von der Ungarischen Landesbank zur Verfügung gestellt werden, welche die Prioritäten zum Course von 86 übernimmt. Diese Bahn wird die erste sein, welche auf Grund des neuen Gesetzes über die Vicinalbahnen zu Stande kommt.

Die Vorlage über die Pest-Semliner Bahn und deren Flügelbahnen wurde vom Communications-Ausschuss des Ungarischen Abgeordnetenhauses in Verhandlung gezogen. In der Generaldebatte giebt Minister Ordody die Erklärung ab, dass betreffs der Anschlüsse über Bulgarien und Salonichi demnächst Verhandlungen stattfinden werden, von denen ein rascher, günstiger Erfolg zu gewärtigen sei. Andreas György, Redacteur des offiziösen Eisenbahnfachblattes und der Nationalökonomischen Vierteljahrsschrift setzt auseinander, dass die Anschlüsse noch heute zweifelhaft sind, da weder Serbien noch die Pforte zum Ausbaue gedrängt werden können. Auch bezweifelte er die Ertragsfähigkeit der Bahn. Die Vorlage wurde sodann, nachdem von Seite der Regierung versichert worden, dass der Vertrag die Interessen Ungarns überhaupt und der Ungarischen Industrie insbesondere in erster Linie berücksichtige, im Allgemeinen angenommen, und es wird nur noch jener Theil des Motivenberichtes discutirt, welcher die Vertragspunkte skizzirt. Ein anderer Abgeordneter besorgt, dass Nachtragsforderungen erhoben werden könnten; Minister Ordody zerstreut diese Bedenken unter Hinweis auf die festgestellten Detailpläne. Derselbe Abgeordnete bemängelt ferner den mit 84 pCt. fixirten Emissionscours. In der Specialdebatte wird beantragt, dass die Bausumme mit 28 Millionen als Maximum aus-

gesprochen werde. Dieser Antrag wird abgelehnt und die Vorlage unverändert angenommen.

Ueber die Organisirung des Betriebes sämmtlicher staatlichen Staatseisenbahnlinien Oesterreichs finden derzeit im Oesterreichischen Handelsministerium Verhandlungen statt, um eine dem Zwecke entsprechende geschäftliche Eintheilung zu treffen. Vorläufig sollen die drei zusammenhängenden Complexe, nämlich der Kaiserin Elisabethbahn, der Kronprinz Rudolfbahn und der Niederösterreichischen Staatsbahnen, vereinigt und unter einheitliche Leitung gestellt werden, was sich schon im Hinblick auf die zu befolgende Tarifpolitik am besten empfiehlt. Die zerstreut liegenden Bahnlinien, sofern dieselben nicht auch jetzt schon direct durch Organe der Staatsverwaltung betrieben werden, wie z. B. die Dalmatiner Linien, dürften vorläufig noch im Betriebe der Anschlussbahnen verbleiben, doch wird jedenfalls eine Generaldirection für sämmtliche Staatslinien gegründet werden, woselbst alle Fäden zusammenlaufen. In dieselbe sollen alle leitenden Persönlichkeiten der so tüchtig verwalteten Kaiserin Elisabeth Westbahn, selbstverständlich Generaldirector Czedik, Betriebsdirector Obermayer und Baudirector Pischof, überdies aber Generaldirector Dr. Zehetner von der Vorarlberger Bahn berufen werden.

Für den Ausbau der Mährisch-Schlesischen Centralbahn nach 3 Richtungen und zwar von Olmütz nach Wien zum Anschlusse an die Bahn Wien-Aspang, dann durch zwei von ihren Stationen ausgehenden Eisenbahnlinien zur Verbindung mit dem Ungarischen beziehungsweise Galizischen Bahnnetze, für welche Linien die Société Belge um die Vorconcession angesucht hat, wird stark agitirt Darauf ist auch die Hausse in diesen bisher ganz missachteten Actien der Mährisch-Schlesischen Centralbahn (47,75) zurückzuführen. Ob wirklich aus ihr eine Parallelbahn zur Kaiser Ferdinands Nordbahn werden soll, ist doch sehr zweifelhaft.

Die 14. ordentliche Generalversammlung der Kaiser Franz-Josefbahn fand am 15. v. Mts. statt. Bei derselben war durch 33 Actionäre ein Actiencapital von 2 483 000 fl. mit 306 Stimmen vertreten. Im Anschlusse an den Geschäftsbericht pro 1880, von dessen Verlesung Umgang genommen wurde, hob der die Verhandlungen leitende Präsidentstellvertreter hervor, es sei gegründete Hoffnung vorhanden, dass die Bahn, die heute schon eine 4 pCt. Verzinsung des Anlagecapitals erzielt, in nicht allzu ferner Zukunft der staatlichen Subvention werde entbehren können. Ueber den hierauf erstatteten Bericht des Revisionsauschusses wurde der Rechnungsabschluss pro 1880 — ohne Debatte, einhellig — genehmigt und dem Verwaltungsrathe das Absolutorium ertheilt. In den Verwaltungsrath wurden die ausscheidenden Mitglieder wieder- und statt des zurückgetretenen Herrn Kutschera Herr Dr. Alfred Decastallo gewählt.

Unter der Firma „Oesterreichische Nordwest-Dampfschifffahrtgesellchaft“ hat sich eine Actiengesellschaft constituirt, deren Wirkungskreis nach dem Gesellschaftstatute im Wesentlichen folgende Geschäfte umfasst: 1. den regelmässigen Betrieb der Dampfschiff-, Ketten-, Drahtseil- und Segelschifffahrt auf der Elbe und deren Nebenflüssen zum Transport von Personen und Gütern; 2. eventuell den Betrieb der Dampf- und Segelschifffahrt auf der Nordsee und dem Meere überhaupt; 3. Schleppen anderer Schiffe; 4. Gewährung von Vorschüssen auf die zur Beförderung übernommenen Güter; 5. Abschluss aller Geschäfte überhaupt, welche mit dem Transport von Personen und Gütern in Verbindung stehen. Das Actiencapital ist nach den Statuten auf 12 Millionen Gulden festgesetzt, doch werden zunächst nur 10 000 Stück voll eingezahlte Actien zu 200 fl. = 2 Millionen Gulden ausgegeben. Diese Schifffahrtunternehmung soll mit der Nordwestbahn in enge Verbindung gebracht werden, deren Generaldirector Hofrath Gross auch in den Verwaltungsrath gewählt wurde.

Der Club Oesterreichischer Eisenbahnbeamten versendet den Jahresbericht für das abgelaufene 4. Clubjahr. Wir entnehmen dem Berichte, dass dem Club 1 correspondirendes, 51 unterstützende und 756 wirkliche Mitglieder, darunter 190 auswärtige, angehören. Im Laufe des letzten Vereinsjahres fanden 24 Vorträge und 2 Discussionsabende statt und wurden verschiedene fachwissenschaftliche Excursionen, sowie gesellige Unternehmungen veranstaltet. Der Rechenschaftsbericht schliesst mit einem Cassastande von 1 870 fl. 99 kr. Die Gesammtausgaben beziffern sich auf 14 306 fl. 64 kr. Die Bibliothek enthält 627 Werke mit 799 Bänden und 50 Karten. Es werden gegenwärtig folgende Unternehmungen unter der Aegide des Clubs angestrebt: Die Veranstaltung einer Eisenbahnausstellung, die Errichtung eines Eisenbahnhospitals und die Errichtung einer fachlichen Fortbildungsschule für Eisenbahnbeamte. Der Club giebt bekanntlich das vom Professor Engelhard so tüchtig redigirte Wochenblatt „Oesterreichische Eisenbahnzeitung“ heraus.

Die Transporteffecten haussiren fortwährend. Die Ausweise über die Betriebsergebnisse zeigen aber auch fast in jeder Dekade ein namhaftes Plus und der Stand der Saaten regt die Hoffnung auf noch weitergehendere Transportzunahmen an. Dazu kommt noch, dass bei einzelnen Unternehmungen specielle Anlässe zur höheren Bewerthung ihrer Titres vorliegen, so bei der Karl-Ludwigbahn (304,75) die Convertirung ihrer Prioritätsschuld, bei der Staatsbahn (330,75) die Orient- und Böhmischen Localbahnen, bei der Südbahn (122) die neuen Ungarischen Anschlüsse u. s. w. Prioritäten waren sehr gesucht.

Mittelrheinische Correspondenz.

≈ **Mainz, 9. Mai.** (Generalversammlungen der Actionäre der Hessischen Ludwigsbahn und der Pfälzischen Bahnen. Rundreisetour nach Oberitalien über den St. Gotthard und den Brenner. Erhöhung der Fahrtaxen der Rundreisebillets nach der Schweiz.)

Die diesjährige ordentliche (46.) **Generalversammlung der Actionäre der Hessischen Ludwigseisenbahngesellschaft** fand am 30. April l. J. in Mainz statt. Nach dem ausgegebenen Namensverzeichnisse hatten sich insgesammt 1 601 Actionäre mit 2 044 Stimmen angemeldet; in der Versammlung selbst waren indess nur 112 Actionäre mit 443 Stimmen vertreten. Von Seiten der Grossherzoglich Hessischen Regierung waren die Herren Ministerialrath Weber und Oberfinanzrath Schulz von Darmstadt, sowie für die Königlich Preussische Regierung der Vorsitzende des Königlich Preussischen Eisenbahncommissariats Berlin, der Geh. Regierungsrath Herr Bensen als Vertreter anwesend; den Vorsitz führte der Präsident des Verwaltungsrathes, Herr Geh. Commerzienrath Kempf. Nach Begrüssung der erschienenen Actionäre und Constituirung des Bureaus brachte der Vorsitzende den von dem Verwaltungsrathe in der üblichen Weise über den Stand des Unternehmens erstatteten Vortrag zur Kenntniss der Generalversammlung. Derselbe constatirt zunächst die bedeutsame Stellung, welche das abgelaufene Betriebsjahr in der Entwickelungsgeschichte des Unternehmens sowohl hinsichtlich dessen inneren Gliederung als auch in dessen Beziehungen nach Aussen einnimmt. „Zum Theil haben sich in demselben Ergänzungen und Vervollständigungen neuer wesentlicher Linien vollzogen, zum Theil sind deren Betriebsverhältnisse in ihren Einwirkungen auf das finanzielle Gesammtresultat in diesem Jahre zur vollen Geltung gekommen; in den äusseren Beziehungen des Unternehmens haben die Verstaatlichnng der grossen Preussischen Privatbahnen und die hieran anknüpfenden Umwälzungen tief eingreifende Wirkungen auf die Stellung und Antheilnahme des Unternehmens im allgemeinen Transportgeschäft zur Folge gehabt. Alle diese Momente haben zusammengewirkt, die geschäftliche Thätigkeit des abgelaufenen Jahres zu einer vielfach bewegten zu gestalten“. Die neueröffneten Theilstrecken (Waldhof-Mannheim Hauptbahnhof und Höchst a./M.-Griesheim bezw. Frankfurt a./M.), wodurch einerseits die Frankfurt-Mannheimer Linie an das Netz der Badischen und Pfälzischen Linien angeschlossen wurde und damit den Charakter einer Durchgangslinie erhielt, anderseits eine Verbindung der ganz isolirten Nassauischen Linien der Ludwigsbahn zunächst mit der Frankfurt-Hanauer Bahn und mit dem Netz der Bayerischen Staatsbahnen gewonnen wurde, repräsentiren eine Länge von 16,79 km mit einem Bauaufwand von ca. 2¼ Millionen Mark, und die gegenwärtige Ausdehnung des Unternehmens stellt sich hierdurch auf 648,70 km gegen 631,91 km Ende 1879. Für die Beurtheilung der finanziellen Resultate sind jedoch die durchschnittlichen Betriebslängen zum Vergleiche zu ziehen, nämlich 570,97 km mit einem Anlagecapital von ca. 152 Millionen Mark in 1879 gegen 635,25 km und 164 Millionen Mark Anlagecapital in 1880. Bezüglich ihrer Bestrebung, die durch die neuen Verbindungen hergestellten Anschlüsse zu Gunsten der betreffenden Bahnstrecken zu verwerthen, findet sich die Verwaltung noch nicht in der Lage, über einen befriedigenden Erfolg berichten zu können. In ausführlicher Weise beschäftigt sich dann der Vortrag mit den wesentlichen und eingreifendsten Veränderungen, welche in dem abgelaufenen Jahre eingetreten sind und wovon die älteren Linien des Unternehmens und Verkehrsbeziehungen betroffen wurden, in welchen die ersteren zum Theil seit Jahrzehnten eingebürgert gewesen sind und die nunmehr in Folge der von der Verwaltung der Preussischen Staatsbahnen nach dem Uebergang mehrerer grossen Privatbahnen in die Hand des Staates ergriffenen Massnahmen eine wesentliche Verschiebung und Umgestaltung erlitten haben. Im Weiteren giebt alsdann der Vortrag Erläuterungen zu den bereits in dem Geschäftsberichte enthaltenen Details über die Einnahmen des ganzen Bahnunternehmens, die Betriebsausgaben und die Anlagecapitalien. In Bezug auf das Fortschreiten der baulichen Thätigkeit wird zuerst des Centralbahnhofs Frankfurt gedacht. Die Verhandlungen über diese bedeutende Anlage sind bis auf Nebenpunkte zu einer Verständigung gediehen und ist im Laufe des vergangenen Jahres das Expropriationsverfahren für das sämmtliche zum Centralpersonenbahnhof sowie zu den Güterbahnhöfen erforderliche Terrain eingeleitet worden. Für das sämmtliche Gelände, an welchem die Ludwigsbahn mitbetheiligt ist, hat die Abschätzung stattgefunden, und sind auf Grund der letzteren eine Reihe gütlicher Abschlüsse erfolgt. Bezüglich des grösseren Theiles des Areals befindet sich in Folge der Zögerung der Grundbesitzer, die an sich sehr reichlich bemessenen Taxen der Sachverständigen zu acceptiren, das Enteignungsverfahren noch im Gange. Mit der Bearbeitung und Feststellung der Projecte für das gemeinschaftliche Empfangsgebäude sind z. Z. die Organe der staatlichen Verwal-

tung befasst. Die Vergebung der Erdarbeiten für die mit dem Staate gemeinschaftlich herzustellenden Bahnhofstheile im Wege des Submissionsverfahrens steht unmittelbar bevor. Für die Umführung der Bahnen bei Mainz sind in Gemässheit des mit der Stadt abgeschlossenen Nachtragvertrags vom 26. Januar v. J. die Arbeiten zur Herstellung der Ueberführungsbrücke für die Bingerstrasse und der anschliessenden Anlagen sowie zur Unterführung der Wallstrasse thunlichst gefördert worden. Die Schritte, welche die Städte Mainz und Wiesbaden gemeinschaftlich bei dem Preussischen Kriegsministerium wegen Abstandnahme von der Forderung eines Pauschales von 1 050 000 *M.* anlässlich des Baues der zweiten Rheinbrücke und der Mainz-Wiesbadener Bahn unternommen haben, sind leider erfolglos geblieben. In Gemässheit des vorerwähnten Vertrags mit der Stadt Mainz wurde daher von der im Vertrage vereinbarten sofortigen Herstellung der Mainz-Wiesbadener Bahn Abstand genommen und sind nunmehr Anstalten getroffen, die Umführung der Bahn vertragsmässig bis Ende Mai 1884 zu bewerkstelligen. Die Bauarbeiten für die Fortsetzung der Odenwaldbahn von Erbach nach Eberbach sind im abgelaufenen Jahre für das Hessische Gebiet überall nach Beendigung des Expropriationsverfahrens in Angriff genommen und der knapp bemessenen Bauzeit entsprechend mit grösster Lebhaftigkeit gefördert worden. Auf Badischem Gebiete sind die schwierigen Abtheilungen der Bahnstrecke im Bau begriffen. Der geringere technische Schwierigkeiten darbietende Theil der Strecke durch das Itterbachthal ist in der jüngsten Zeit zur Vergebung gelangt. Am Schlusse bespricht der Vortrag noch die Kündigung der beiden 4½ pCt. Frankfurt-Hanauer Anlehen von 1854 und 1858 (zusammen 1,58 Millionen Gulden, wovon aber nur noch 1,45 Millionen Gulden umlaufen) und die neuerlich erhaltene Ermächtigung zur Ausgabe eines Anlehens von 10 Millionen Mark mit nur 4 pCt. Verzinsung an Stelle der im Vorjahre beabsichtigten Ausgabe einer Anleihe im gleichen Betrage, jedoch mit 4½ pCt. Verzinsung. — Nach Beendigung des Vortrags erstatteten die Revisoren ihren Bericht über die von ihnen geprüften Rechnungen des abgelaufenen Geschäftsjahres, worauf der Vorsitzende die folgenden drei Anträge des Verwaltungsrathes zur Berathung bezw. Abstimmung brachte, nämlich: I. Die Generalversammlung ertheilt auf Grund des Rechnungsbefundberichts der erwählten Revisionscommission Decharge für die Gestion des Jahres 1880. II. Die Generalversammlung beschliesst, die Dividende für das Jahr 1880 auf 4 pCt. festzusetzen und genehmigt die von der Verwaltung vorgeschlagene Vertheilung des Ueberschusses von 1880 mit 2 682 267,44 *M.* und zwar: 1. An Dividende, ausser den bereits gezahlten 2 pCt. Abschlagsdividende, auf das participirende Actiencapital von 76 057 200 *M.* eine Superdividende von 2 pCt. = 1 521 144 *M.*; 2. zur Dotation des Erneuerungsfonds der nicht garantirten Linien 800 000 *M.*; 3. Zuweisung zum Erneuerungsfonds 14 229,3 *M.*; 4. statutenmässige Tantième: a) des Verwaltungsraths 58 510,12 *M.*; b) der Beamten 58 510,12 *M.*, zusammen 117 020,24 *M.*; 5. Beitrag zur Pensionscasse der Angestellten 60 000 *M.* und 6. den verbleibenden Rest mit 169 874,17 *M.* auf neue Rechnung zu übertragen. Zu Pos. 2 dieses Antrags constatirt der Vorsitzende ausdrücklich, dass in dem Bestande des Erneuerungsfonds sowie in der beantragten Dotation von 800 000 *M.* die auf Königlich Preussischem Gebiete belegenen Strecken mitberücksichtigt sind und dass über eine quotielle Betheiligung der letzteren derzeit Verhandlungen schweben. III. Die Generalversammlung beschliesst behufs Kündigung der 600 000 fl. und 900 000 fl. bezw. 853 500 fl. 4½ pCt. Prioritätsobligationen der vormaligen Frankfurt-Hanauer Eisenbahngesellschaft vom 31. März 1854 resp. 1. Juli 1858 dem Verwaltungsrathe die Feststellung der Modalitäten der Rückzahlung und der hierzu erforderlichen neuen Capitalbeschaffung zu überlassen. Die sämmtlichen Anträge werden von der Generalversammlung einstimmig genehmigt. Das Scrutinium der inzwischen stattgefundenen verschiedenen Wahlen ergab, dass sowohl die der Anciennetät nach aus dem Verwaltungsrathe ausscheidenden Herren und zwar die Herren Geheimen Commercienräthe Karl Franz Deninger und Christian Lauteren mit je 348 und Freiherr Dr. Dael von Koeth mit 342 Stimmen, wie auch die bisherigen Herren Revisoren und Ersatzmänner des Verwaltungsraths wiedergewählt worden waren. An Stelle des seitherigen Ersatzmannes, Herrn Oberlandesgerichtsrath Dr. Röder in Darmstadt, welcher auf eine Wiederwahl resignirte, wurde der nunmehrige Bankdirector Herr Karl Friedrich Hedderich (bislang Mitglied der Specialdirection) gewählt.

Bei der am 29. April cr. zu Ludwigshafen stattgehabten ordentlichen **Generalversammlung der Pfälzischen Eisenbahngesellschaften** waren 62 Actionäre der Ludwigsbahn mit 1 726 Actien und 257 Stimmen, 26 Actionäre der Maximiliansbahn mit 810 Actien und 115 Stimmen und 19 Actionäre der Nordbahnen mit 532 Actien und 78 Stimmen theils anwesend, theils vertreten. Die Königlich Bayerische Regierung war durch den Königlichen Commissär, Herrn Geh. Rath v. Meyer repräsentirt, die Versammlungen präsidirte der Vorstand des Verwaltungsrathes, Herr v. Böcking. Nach Begrüssung der Anwesenden und Constituirung des Bureaus gab der Präsident zu Pos. I der Tagesordnung (Geschäftsbericht der Direction) im Auszuge einen kurzen Ueberblick der allgemeinen Geschäftslage der Pfälzischen Bahnen und der Hauptergebnisse des Betriebes pro 1880, sodann der Bauthätigkeit sowohl in Hinsicht auf die Ausführung der im Bau begriffenen Bahnen, als auch auf die Projecte neuer Bahnen und eröffnete alsdann die Discussion über den Geschäftsbericht zunächst für die allgemeine Generalversammlung, sodann für jene der besonderen Bahngesellschaften, wobei sich ergab, dass von keiner Seite eine Erinnerung gegen den Geschäftsbericht erhoben wurde. Zu Ziffer II der Tagesordnung (Verbescheidung der Jahresrechnungen gemäss § 45 Ziffer 2 der Satzungen) theilte der Präsident mit, dass sämmtliche Jahresrechnungen der Pfälzischen Bahnen für den gemeinschaftlichen Betrieb und den Bau pro 1880 die primitive Revision bestanden haben, und brachte sodann die Abschlüsse der gemeinschaftlichen Betriebsrechnung, sowie sämmtlicher Baurechnungen der einzelnen Gesellschaften mit dem Antrage zur Kenntniss der Versammlung: In Gemässheit des Zusatzes zu § 45 Ziffer 2 der Satzungen wolle a) die allgemeine Generalversammlung der Actionäre sämmtlicher Gesellschaften der Jahresrechnung des gemeinsamen Betriebes pro 1880; b) die besondere Generalversammlung der Ludwigsbahnactionäre 1. der Hauptbaurechnung der Ludwigsbahn pro 1880, 2. der Specialbaurechnung der Kohlengrubenbahn pro 1880; c) die besondere Generalversammlung der Maximiliansbahnactionäre der Hauptbaurechnung der Maximiliansbahn für sämmtliche Linien pro 1880, und d) die besondere Generalversammlung der Nordbahnactionäre 1. der Hauptbaurechnung der Nordbahnen für sämmtliche Linien pro 1880, 2. der Specialbaurechnung der Lauterthalbahn die Anerkennung ertheilen, welcher Antrag durch die Versammlung einstimmig angenommen wurde. Zu Ziffer III der Tagesordnung (Verfügung über den vorhandenen Reingewinn nach Massgabe der Fusionsgrundlagen) gab der Vorsitzende zunächst über das Finanzergebniss des gemeinschaftlichen Betriebes der vereinigten Bahngesellschaften pro 1880, unter Hinweis auf den bezüglichen Vortrag im Geschäftsberichte, eingehende Erläuterungen und stellte alsdann den Antrag: „Die Generalversammlung wolle sich mit der im Berichte der Direction vorgetragenen Verfügung über den Reingewinn einverstanden erklären, wonach den Actionären der Ludwigsbahn ausser den bereits bezogenen Zinsen von 4 pCt. das garantirte Präcipuum von 5 pCt. oder 25 fl. bezw. 42,86 *M.* pro Actie auf den Dividendenschein pro 1880, den Actionären der Maximiliansbahn ausser den bereits bezogenen Zinsen von 4½ pCt. das garantirte Präcipuum von 1 pCt. oder 5 fl. bezw. 8,57 *M.* auf den Dividendenschein pro 1880 auszuzahlen ist und auf den Dividendenschein der Nordbahnactien pro 1880 nichts entfällt, die Königliche Staatscasse dagegen den revisorisch festgestellten Passivrest von 1 747 951,99 *M.* auf Grund des Gesetzes vom 29. April 1869 und gemäss Ziffer V der Fusionsgrundlagen zuzuschiessen hat". Auch dieser Antrag fand durch die Generalversammlung einstimmig Annahme. Zu dem unter Ziffer IV der Tagesordnung vorliegenden Antrage der Verwaltung, lautend: „Die Generalversammlung wolle ihr auf Grund der im Geschäftsberichte Abth. I Seite 20 und 21 enthaltenen Motivirung und der in der Generalversammlung selbst gegebenen weiteren Ausführung derselben die Ermächtigung ertheilen, insoweit die Umstände es gestatten, mit Genehmigung der Königlichen Staatsregierung sämmtliche 4½ procentige Prioritätsanlehen der drei Pfälzischen Eisenbahngesellschaften in Gemässheit des vertragsmässig bestehenden bezw. urkundlich festgestellten Vorbehaltes zu kündigen bezw. in 4 procentige Prioritätsobligationen zu convertiren und zu diesem Zwecke ein neues 4 procentiges Prioritätsanlehen für jede Bahngesellschaft im Betrage des gekündigten bezw. zu convertirenden Capitales zu emittiren", gab der Präsident unter Bezugnahme auf die im Berichte pro 1880 Abth. I. Seite 20 und 21 enthaltene kurze Begründung dieses Antrages die sachbezüglichen Erläuterungen, worauf alsdann dem Antrag in der Voraussetzung, dass die Genehmigungsurkunden für die neuen 4 procentigen Prioritätsanlehen der drei Bahngesellschaften im Betrage des zu kündigenden bezw. zu convertirenden Gesammtcapitals ertheilt werden würden, seitens der einzelnen Generalversammlungen die Genehmigung ertheilt wurde. Bezüglich der Ziffer V der Tagesordnung (Erneuerungswahl des Verwaltungsrathes) ergab das Scrutinium der Actionäre der drei vereinigten Eisenbahngesellschaften, dass von 441 abgegebenen Stimmen die Herren Andreae und Benzino mit je 441 Stimmen, Herr Eckhard mit 434 und Herr Ladenburg mit 418 Stimmen wieder gewählt worden waren.

Einem vielfach ausgesprochenen Wunsche, nämlich: mit den in den letzten Jahren so beliebt gewordenen **Rundreisetouren durch Oberitalien** zugleich einen Besuch verschiedener Gegenden der Schweiz vereinigen zu können, nachkommend, hat die Hessische Ludwigsbahn in Verbindung mit den betreffenden Bahnverwaltungen ab 1. Mai l. J. eine neue Rundreisetour nach Oberitalien ab ihren Stationen Frankfurt (Ost- und Westbahnhof) und Mainz und zwar über Weissenburg, Strassburg, Basel, Luzern, Fluelen, St. Gotthard, Mailand, Turin, Genua, Florenz, Venedig, Verona, Ala, Kufstein, München, Würzburg und Aschaffenburg oder in umgekehrter Richtung zur Einführung gebracht. Die Fahrpreise dieser Billets, welche eine 40 tägige Gültigkeitsdauer haben, betragen ab den genannten beiden Stationen für die

I. Classe 170,70 ℳ. und für die II. Classe 123,30 ℳ. In diesen Beträgen ist jedoch die Postfahrtaxe über den St. Gotthard nicht mitenthalten. Die Reisenden sind berechtigt, die Fahrt nach Belieben über Basel-Luzern (St. Gotthard) oder über München-Verona (Brenner) anzutreten, nur muss sie in der einmal eingeschlagenen Richtung durchgeführt werden. Unterbrechung der Fahrt ist nur in den auf den Coupons genannten Stationen zulässig. Die Billets gelten zu allen Zügen mit entsprechender Wagenclasse. Freigepäck wird nicht gewährt. Kinder über 3 Jahre zahlen den vollen Fahrpreis.

Erhöhung der Fahrtaxen der Rundreisebillets nach der Schweiz. In Folge anderweitiger Normirung der von einer Reihe Süddeutscher und Rheinischer Stationen nach dem Berner Oberlande, dem Vierwaldstättersee, der Westschweiz etc. zur Ausgabe kommenden Rundreisebillets durch die Schweizerischen Bahnen, haben die Taxen dieser bei dem reisenden Publikum sich einer besonderen Beliebtheit erfreuenden Billets vom 1. Mai l. J. ab eine Preiserhöhung erfahren.

Haftpflicht.

v. O. **Eigenes Verschulden des Getödteten.** Aus den Gründen: „Die Eisenbahngesellschaft ist nicht haftpflichtig und liegt eigenes Verschulden des Verunglückten im Sinne des § 1 des Haftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871 bezw. eine grobe Fahrlässigkeit vor, wenn der Verunglückte es an demjenigen Grade von Aufmerksamkeit und Vorsicht, welche von Jedem bei Vornahme seiner Handlungen vorausgesetzt werden darf, hat fehlen lassen und hierdurch der Unfall verursacht worden ist, z. B. wenn der Verunglückte, als er zum Zwecke des Abhängens zweier Wagen auf das Geleise getreten war, einem ausdrücklichen Verbote zuwider sofort der Locomotive das Signal zum Vorziehen gegeben hat, bevor er sich aus seiner Stellung entfernt hatte bezw. während er sich noch zwischen den Wagen befand und dadurch nothwendigerweise von dem sofort in Bewegung gesetzten Zuge überfahren werden musste. (Erk. d. Reichsger. v. 21. Mai 1880, Wittwe Fassbender wider die Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft.)

Miscellen.

F. W. **Die Kohlen-Versorgung der Stadt London** geschieht theilweise per Schiff, theilweise per Eisenbahn, und zwar hauptsächlich von jenem grossen Kohlenlager aus, welches sich unweit der Grenze zwischen England und Schottland an der Küste des „Deutschen Meeres“ hinzieht und welches die Wiege der Eisenbahn gewesen ist. Die statistischen Erhebungen über den Londoner Kohlenverkehr weisen seit 11 Jahren ein stetiges Anwachsen der per Eisenbahn herangeförderten Kohlenmengen nach. Wenn dieses Wachsthum auch noch nicht gross genug geworden ist, um die per Schiff eingebrachten Kohlenmengen zu überwiegen, so erscheint es doch nicht zweifelhaft, dass der Seeverkehr dereinst von dem Eisenbahnverkehr noch erheblich überflügelt werden wird. Der Grund für diese Vermuthung liegt in den beiden Umständen, dass die Kohlen, welche für den Seeverkehr bestimmt sind, zuerst auf Grubeneisenbahnen oder kleineren Canälen befördert alsdann auf die Seeschiffe umgeladen werden müssen, und endlich auch in London selbt noch verschiedene Umladungen zu erleiden haben, bevor sie in den Ofen des Consumenten gelangen. Der Eisenbahntransport vermeidet zum Theil die Umladung in den Förderungsrevieren, gänzlich aber die Zwischentransporte in der Stadt selbst, denn die grosse Zahl der über die Riesenstadt höchst zweckmässig vertheilten Bahnhöfe ermöglicht es den Eisenbahnen ihre Kohlentransporte nie allzu weit von den Consumtionsorten abzusetzen. In den 11 Jahren von 1870—1880 stieg der Eisenbahnverkehr der Kohlen um 65 pCt., der Seeverkehr nur um 24 pCt. Im Jahre 1870 entfiel dabei auf die Eisenbahnen 56 pCt., im Jahre 1880 62 pCt. der Gesammtmenge eingebrachter Kohlen. Von welcher Bedeutung für die in London mündenden Eisenbahnen gerade der Kohlenverkehr ist, geht aus der ungeheuren Zahl hervor, welche die nach der Stadt geschaffte Kohlenmenge repräsentirt. Dieselbe belief sich im verflossenen Jahre auf etwa 9½ Millionen Tonnen, nachdem sie 1879 sogar 10 Millionen betragen hatte. Davon wird ein bedeutender Theil wieder exportirt — annähernd ein Viertel; so dass sich auf den Einwohner pro Jahr ein Kohlenconsum von etwa 2 Tonnen herausstellt.

F. W. **Die elektrische Beleuchtung des Hovsac-Tunnels,** welche nach einer Meldung der „Railroad Gazette“ in Aussicht genommen war und welche wir erwähnten, ist nach der „Engineering News“ der hohen Kosten wegen zur Zeit wieder aufgegeben worden.

F. W. **Gilchrist Thomas in Nordamerika.** Den in New-York erscheinenden „Building News“, einem der hervorragendsten Fachblätter der Vereinigten Staaten, entnehmen wir, dass M. Sidney Gilchrist Thomas, der Entdecker des nach ihm benannten Entphosphorungverfahrens, am 24. März in New-York gelandet ist. Er kam auf Veranlassung des Vereins der Bessemer Stahlwerke, welche von Thomas das Recht erworben haben, nach seinem Process in Nordamerika zu fabriciren. Thomas ist erst etwa 30 Jahre alt und macht noch einen sehr jugendlichen Eindruck; aber seine eingehenden Kenntnisse von der Eisen- und Stahlindustrie verrathen den erfahrenen Practiker.

Eine Anzahl der hervorragendsten Vertreter der Eisen- und Stahlindustrie, Ingenieure und Hüttenleute vereinigten sich zu einem Festmahl zu Ehren des Erfinders. Die Erwartungen, welche man jenseits des Oceans an die Einführung des neuen Verfahrens knüpft, sind gross. Die Producenten gehen dabei von der Hoffnung aus, dass es ihnen gelingen wird, nicht nur den Nordamerikanischen Bedarf an Eisen und Stahl mit ihrem eigenen Fabrikate zu decken, sondern auch dereinst noch zu exportiren. Die Berechtigung dieser Hoffnung kann leider nicht ganz von der Hand gewiesen werden.

H. S. Aus dem der Generalversammlung der Midland-Eisenbahn vorgelegten Berichte geht das interessante Factum hervor, dass die Englischen Bahnen das jetzige System, nach welchem für Kohlen- und Mineralverkehr die Güterwagen einer grossen Anzahl von Privatleuten gehören, abzuschaffen wünschen. Auf der Midland-Eisenbahn laufen gegen 60 000 Waggons, die ca. 1 000 Privateigenthümern gehören. So lange diese beladen verkehren, würde das Verhältniss unschädlich sein; es ist aber die colossale Rangirarbeit, welche aus dem Heraussortiren und Leerzurücksenden dieser Wagen entsteht, die der Eisenbahn grosse Lasten auferlegt. Das Directorium veranschlagt, dass es die Dienste von 40 Rangirlocomotiven ersparen könnte, deren Kosten auf 1 000 Pfd. Sterl. pro Stück pro Jahr berechnet werden, wenn die Waggons ihnen selbst gehörten, und abgesehen von dem Umstande, dass selbe dann zum grössten Theile wieder beladen und auch für den Rückweg besser ausgenützt werden könnten. Die Generalversammlung bewilligte, um mit dem Rückkauf einen Anfang zu machen, 1 Million Pfd. Sterl.

Der „Scientific American“ giebt an, dass die durchschnittliche tägliche Production von Petroleum im vorigen Jahre über 71 000 Fass betrug, während die tägliche Verschiffung nur 37 100 war. Es verblieben mithin ca. 34 000 Fass Petroleum, die sich im Augenblick auf 20 Millionen Vorrath angesammelt haben. Dabei wurden im letzten Winter mehr neue Petroleumbrunnen abgeteuft als in irgend einem vorhergehenden Winter.

Personal-Nachrichten. Der bisherige Abtheilungsdirigent bei der Kgl. Eisenbahndirection zu Berlin, Oberbau- und Geh. Regierungsrath Hermann Hieronymus Löffler ist zum Präsidenten der Kgl. Eisenbahndirection zu Magdeburg ernannt worden.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Tarif-Bekanntmachungen.

I. Localtarife.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Die in unserem **Localgütertarif** auf Seite 50 zu §. 57 festgesetzten Zuschläge zu den reglementsmässigen Maximal-Lieferfristen und zwar:

ad b) für den Uebergangsverkehr in Halle zwischen der Berlin-Anhaltischen, Magdeburg-Halberstädter, Halle-Casseler und Halle-Sorau-Gubener Bahn von 1 Tag, ad c) für den Uebergangsverkehr in Leipzig zwischen der Berlin-Anhaltischen Bahn und den dortigen Anschlussbahnen von 1 Tag kommen fortan in Wegfall.

Desgleichen wird nicht mehr in Ansatz gebracht die sub d) festgesetzte Zuschlagsfrist von 3 Tagen für die Zeit von 14 Tagen vor bis 8 Tage nach den Leipziger Messen für alle Leipzig transitirenden Güter.

Dagegen bleibt die ad d.) festgesetzte Zuschlagsfrist für den loco Verkehr der Station Leipzig auch fernerhin bestehen. Berlin, d. 7. Mai 1881. Die Direction. (1128)

Sächsisch-Thüringische Ostwestbahn, Zwickau-Weida. Zu unserm **Localgütertarif ist Nachtrag X** erschienen. Derselbe enthält Ergänzungen bezw. Berichtigungen der Allgemeinen Tarifvorschriften und Abänderungen des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands.

Exemplare des Nachtrags sind durch unsere Expeditionen käuflich zu haben. Weida, 7. Mai 1881. Die Direction. (1132)

II. Tarife für directe Verkehre mit besonderen Namen.

Braunschweig-Potsdam-Hamburger Nachbar-Verkehr. Die im Tarif vom 1. Mai 1878 nebst den dazu gehörigen Nachträgen für den Braunschweig-Potsdam-Hamburger Nachbarverkehr enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Stationen der Berlin-Hamburger Bahn Spandau und Wittenberge einerseits und Berlin-Potsdam-Magdeburger Stationen andererseits treten mit dem 1. Juli d. Js. ausser Kraft.

Ueber die nach diesem Termine zur Anwendung kommenden Frachtsätze, welche mit Erhöhungen verbunden sind, bleibt besondere Bekanntmachung vorbehalten. Magdeburg, den 10. Mai 1881. Königliche Eisenbahn-Direction. (1135)

Deutsch-Russischer Eisenbahnverband. Vom 15. Mai cr. neuen Styls ab werden in den nachstehenden Relationen die Ge-

sammtfrachtsätze des Ausnahmetarifs I (für Flachs, Flachsheede und Werg), Abtheilung b à 20 000 kg, um 25 pCt. im Kartirungswege ermässigt, und zwar zwischen den Russischen Stationen St. Petersburg, Pskow, Ostrow, Riechiza, Iwanowka, Antonopol und Dünaburg transito, jedoch excl. des Durchgangsverkehrs mit Riga, einerseits und dem im Gütertarif vom 1. Januar 1880 n. St. resp. in den Nachträgen III und VI zu demselben für den Flachsverkehr enthaltenen nicht Russischen Stationen, nämlich: Aachen, Amsterdam, Annaberg, Berlin, Bielefeld, Brackwede, Braunsberg, Braunschweig, Breslau, Bromberg, Buckau, Cassel (Ober- und Unterstadt), Chemnitz, Coblenz, Köln, Cöthen, Crimmitschau, Danzig, Deutz (Köln), Dresden, Dülken, Düren, Düsseldorf, Eger, Elbing, Freiberg, Görlitz, Greiffenberg, Gumbinnen, Halle, Hamburg, Hannover, Hirschberg, Hof, Insterburg, Königsberg i. Pr., Landeshut, Leipzig, Liebau, Linden-Fischerhof, Linden-Küchengarten, Lübeck, Magdeburg, Memel, München-Gladbach am Bökel, München-Gladbach am Speik, Neufahrwasser, Neustadt-Magdeburg, Osnabrück, Pillau, Plauen i. V., Posen, Rabishau, Reichenbach i. V., Riesa, Rotterdam, Ruhbank, Stettin, Swinemünde, Thorn, Viersen, Waldenburg, Werdau und Wolfenbüttel andererseits.

Auf die im Anhange I zum Gütertarif vom 1. Januar 1880 n. St. enthaltenen Oesterreichischen Flachsstationen im Verkehr mit Russland findet diese Ermässigung keine Anwendung. Bromberg, den 8. Mai 1881. Königliche Eisenbahndirection, als geschäftsführende Verwaltung. (1238 J)

Deutsch-Ungarischer Eisenbahn-Verband. Zum Verbandtarif vom 1. Januar 1880, Theil II und III, ist der Nachtrag VIII, giltig vom 1. Juni cr. ab, enthaltend Ausnahmetarife für Wolle, Packleinen etc., und einige Tarif-Ergänzungen, erschienen.

Exemplare sind bei den bekannten Dienststellen der Verband-Verwaltungen zu haben. Berlin, den 12. Mai 1881. Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahn als geschäftsführende Verwaltung des Verbandes. (1134)

Am 1. Juni cr. tritt der Nachtrag III zu Theil II des Tarifes für den **Hannover-Magdeburg-Oesterreichischen Verband** in Kraft, welcher bei den Verbandsverwaltungen zu erlangen ist und die Aufnahme der Station „Prag (Unionbank)“, sowie Ausnahmetarif für Roheisen, Fabriksalz und façonnirtes Eisen enthält. Die Erhöhungen in sich schliessenden Berichtigungen der Frachtsätze Budigsdorf-Baddekenstedt im Ausnahmetarife 1 Lundenburg-Wallwitzhafen in Classe C 2. und Freudenthal-Sangerhausen in Classe A 2. gelangen erst vom 15. Juli cr. an zur Anwendung. Dresden, am 10. Mai 1881. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung. (1130)

Staatsbahn-Verkehr. Mit dem 1. Juli cr. kommen die directen Tarifsätze für den Verkehr zwischen Hettstedt und Mansfeld, Stationen des Königlichen Eisenbahndirectionsbezirks Frankfurt a. M., einer- und Thorn und Bromberg, Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn, andererseits zur Aufhebung. Frankfurt a. M., den 8. Mai 1881. Königliche Eisenbahndirection. (1131)

Am 15. d. M. treten für den Transport von Brenn- und Grubenholz, sowie Eisenbahnschwellen von Holoubkau, Rokycan, Zbirow und Zditz nach Falkenstein im **Sächsisch-Oesterreichischen Verbande** neue Frachtsätze in Kraft, welche bei der Güterexpedition in Falkenstein zu erfahren sind. Dresden, den 9. Mai 1881. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen. v. Tschirschky. (1129)

IV. Specialtarife für bestimmte Transport-Artikel.

Am 15. Mai cr. tritt ein **Ausnahmetarif** für den Transport von **Borke** (Gerberlohe) in Wagenladungen von 5 000 kg oder bei Zahlung der Fracht für dieses Gewicht im Verkehr zwischen Stationen der Bergisch-Märkischen Bahn einerseits und Belgischen Stationen andererseits via Bleyberg in Kraft. Das Nähere hierüber ist bei unserem Tarifbureau hier zu erfahren. Elberfeld, den 10. Mai 1881. Königliche Eisenbahn-Direction. (1236)

Für **Pflastersteintransporte in Wagenladungen** von je 10 000 kg tritt vom 10. Mai cr. ab widerruflich von Danzig resp. Neufahrwasser nach Mlawa tr. ein **Ausnahmetarif** in Kraft, derselbe beträgt pro 100 kg

a) von Danzig nach Mlawa tr. 0,54 ℳ.
b) „ Neufahrwasser nach Mlawa tr. . . . . 0,52 „

Bromberg, den 10. Mai 1881. Königliche Eisenbahn-Direction. (1237 J)

Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn. Mit dem 15. Mai cr. tritt ein neuer **Ausnahmetarif (A und B)** mit theilweise ermässigten Sätzen für die Beförderung von Steinkohlen, Cokes und Briquets in Sendungen von mindestens 50 000 bezw. 10 000 kg. oder bei Frachtzahlung für diese Gewichtsquantitäten im Verkehr von den an unsere Station Dortmund (Eving) angeschlossenen Zechen nach Stationen der Niederländischen Staatsbahnen via Gronau — unter Aufhebung des bezüglichen Ausnahmetarifs vom 1. October 1877 nebst den dazu erschienenen Nachträgen — in Kraft, welcher auf unserer hiesigen Güterexpedition und in unserem Geschäftslocale unentgeltlich zu haben ist. Dortmund, den 9. Mai 1881. Die Direction. (1133)

2. Convertirung.

Pfälzische Eisenbahnen. Die Convertirung der 4½procentigen Prioritäts-Obligationen der Pfälzischen Eisenbahnen in neue 4procentige betreffend.

Die Generalversammlung der Actionäre der Pfälzischen Eisenbahn-Gesellschaften vom 29. April 1881 hat mit Genehmigung der K. Bayer. Staatsregierung gemäss der höchsten Entschliessung des Kgl. Staatsministeriums des Königlichen Hauses und des Aeussern, dann der Finanzen vom 15. März ds. Js. beschlossen:

I. dass sämmtliche 4½procentige Prioritäts-Obligationen der 3 Pfälzischen Eisenbahn-Gesellschaften in 4procentige umgewandelt und zu diesem Zwecke sämmtliche 4½procentige Prioritäts-Anlehen der 3 Pfälzischen Eisenbahn-Gesellschaften nach ihrem Stande vom 1. October 1881 auf Grund des vertragsmässig bestehenden, bezw. urkundlich festgestellten Vorbehaltes per 1. October 1881 gekündigt werden sollen;

II. dass durch sofortige Emission eines neuen 4procentigen Prioritäts-Anlehens für Jede der 3 Pfälzischen Eisenbahn-Gesellschaften den Inhabern der 4½procentigen Prioritäts-Obligationen innerhalb des Präclusivtermines

vom 10. Mai bis 15. Juni l. Js.

Gelegenheit zum freiwilligen Umtausch dieser Obligationen gegen neue 4procentige Prioritäts-Obligationen in Reichswährung gegeben werden soll.

Im Vollzuge dieses Beschlusses bringen wir hiermit zur öffentlichen Kenntniss, was folgt:

1. die nachbezeichneten 4½procentigen Prioritäts-Anlehen der 3 Pfälzischen Eisenbahn-Gesellschaften werden per 1. October 1881 andurch gekündigt und zwar:

A. für die Ludwigsbahn.

a) Das IV. Anlehen zu 4½ pCt. vom 1. April 1858;
b) das VIII. Anlehen zu 4½ pCt. (früher 5procentig und auf 4½ pCt. reducirt) vom 15. August 1869;
c. das IX. Anlehen zu 4½ pCt. vom 1. April 1872;
d) das X. Anlehen zu 4½ pCt. vom 1. October 1872;
e) das XI. Anlehen zu 4½ pCt. vom 12. Juni 1875.

B. für die Maximiliansbahn.

a) Das I. Anlehen zu 4½ pCt. vom 1. September 1871;
b) das II. Anlehen zu 4½ pCt. vom 1. April 1874;
c) das III. Anlehen zu 4½ pCt. vom 22. October 1876.

C. für die Nordbahnen.

a) Das I. Anlehen, theils zu 5 pCt. emittirt vom 1. September 1871, später convertirt auf 4½ pCt., und theils zu 4½ pCt. emittirt vom 1. März 1872;
b) das II. Anlehen zu 4½ pCt. vom 20. November 1876.

2. Diejenigen Obligationsinhaber der hieroben bezeichneten, gekündigten 4½procentigen Prioritäts-Anlehen, welche von der Convertirung in der dafür bestimmten Zeit vom 10. Mai bis 15. Juni d. Js. Gebrauch machen, erhalten zu den neuen 4procentigen Prioritäts-Obligationen

eine Convertirungsprämie von 1¼ pCt. des Nominalwerthes

derselben und wird ihnen ausserdem für den Coupon per 1. October 1881 der alten Obligationen der 4½procentige Zins für die Zeit vom 1. April bis 1. October 1881 sofort bei der Convertirung vergütet.

3. Die Erklärung über die beabsichtigte Convertirung in der vorbezeichneten Frist ist mittelst eines für jedes Anlehen besonders bestimmten Verzeichniss-Formulars zu bewerkstelligen, in welches die zum Umtausch angemeldeten 4½procentigen Prioritäts-Obligationen, nach den verschiedenen Bahnen und Jahrgängen der Anlehen getrennt, nach Litteras und Nummern arithmetisch geordnet einzutragen sind.

Die in 2 Exemplaren auszufertigenden Verzeichnisse, deren Formularien bei den am Schlusse gegenwärtiger Bekanntmachung bezeichneten Convertirungsstellen bezogen werden können, sind mit den zu convertirenden 4½procentigen Prioritäts-Obligationen nebst den dazu gehörigen Talons und sämmtlichen Coupons einschliesslich des Coupons per 1. October 1881 bei Einer der unterzeichneten Convertirungsstellen einzureichen, wo der declarirende Obligations-Inhaber das eine Exemplar der betr. Verzeichnisse mit einer Empfangsbescheinigung versehen zurückerhält.

Die Fristbestimmung zum Bezuge der neuen 4procentigen Prioritäts-Obligationen wird von jeder Convertirungsstelle öffentlich bekannt gemacht.

Die neuen 4procentigen Prioritäts-Obligationen werden mit Zinslauf vom 1. October 1881, daher mit 1. Zinscoupon per 1. April 1882 ausgegeben.

Ueber die Vergütung bezw. Anrechnung des Zinses der alten 4½procentigen Prioritäts-Obligationen vom 1. April bis 1. October 1881, die baare Rückvergütung fehlender Coupons etc. sind auf der Rückseite der betr. Verzeichniss-Formularien die nöthigen Bemerkungen zur gefälligen Beachtung mitgetheilt und ist dortselbst auch das Schema für die

Abrechnung und die Feststellung der baaren Herein- oder Hinauszahlung mit der näheren Bezeichnung der abzugebenden neuen Prioritäts-Obligationen beigefügt.

4. Alle 4½ procentige Prioritäts-Obligationen der 3 Bahngesellschaften, welche bis zum 15. Juni ds. Js. einschliesslich zur Convertirung nicht eingereicht wurden, gelangen in Gemässheit obiger Kündigung, soweit sie nicht schon amortisirt sein sollten, zur Rückzahlung des Capitales per 1. October 1881.

Die Inhaber dieser 4½procentigen Prioritäts-Obligationen werden daher aufgefordert, ihre Obligationen mit sämmtlichen nicht verfallenen Zinscoupons, beginnend mit dem Zinscoupon per 1. April 1882, nebst Talons mit Eintritt des obenbezeichneten Kündigungstermins bei der Hauptcassa in Ludwigshafen a/Rhein oder den nachbenannten Banken und Bankhäusern einzureichen und den Nominalbetrag der Obligationen in Empfang zu nehmen.

Vom 1. October 1881 ab hört die Verzinsung der 4½procentigen Prioritäts-Obligationen auf, weshalb die etwa fehlenden, nicht fälligen Zinscoupons bei der Auszahlung des Capitales in Abzug gebracht werden.

Als Convertirungsstellen werden bezeichnet:

1. die Directions - Hauptcassa in Ludwigshafen a/Rh.,
2. M. A. v. Rothschild & Söhne in Frankfurt a/M.,
3. Ph. N. Schmidt in Frankfurt a/M.,
4. die Generaldirection der Seehandlungs-Societät in Berlin,
5. die Direction der Disconto-Gesellschaft in Berlin,
6. S. Bleichroeder in Berlin,
7. W. H Ladenburg & Söhne in Mannheim,
8. die Rheinische Creditbank in Mannheim,
9. die K. Bank in Nürnberg und alle ihre Filialen,
10. die Bayerische Vereinsbank in München,
11. L. Dacqué in Neustadt a/Haardt.

Das Convertirungsgeschäft wird in dem Effectenbureau der vorgenannten Firmen innerhalb der üblichen Geschäftsstunden vollzogen werden. Ludwigshafen, 1. Mai 1881. Die Direction der Pfälzischen Eisenbahnen. v. Jaeger. (1146)

3. Submissionen.

Die Lieferung des Bedarfs an Locomotiv-Kohlen für die Zeit vom 1. Juli 1881 bis 30. Juni 1882 soll im Wege der Submission vergeben werden.

Die Lieferungsbedingungen liegen während der Dienststunden in unserm Materialien-Bureau, Fürstenwallstrasse 10 hier aus, können auch von demselben gegen Einsendung von 1 ℳ und eventuell 20 ₰ Porto bezogen werden.

Reflectanten haben ihre Offerten mit der Bezeichnung

„Offerte auf Lieferung von Locomotiv-Kohlen“

bis **Freitag, den 20. Mai cr. Vormittags 9 Uhr** an unser Materialien-Bureau hier einzureichen. Magdeburg, den 4. Mai 1881. Königliche Eisenbahn-Direction. (1198)

Submission von Braun- und Torfkohlen. Die für den diesseitigen Directionsbezirk im laufenden Etatsjahre erforderlichen Braunkohlen zum Beheizen stationärer Dampfkessel und Torfkohlen für die Werkstätten sollen in öffentlicher Submission vergeben werden.

Die bezüglichen Bedingungen liegen in unserem Generalbureau hier Fürstenstr. No. 1—10 zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen frankirte Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

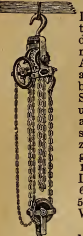
Die Eröffnung der mit der Aufschrift

Offerte auf Lieferung von Braun- bezw. Torfkohlen.

versehenen, frankirt und verschlossen bis spätestens zum 24. Mai cr. **Vormittags 11 Uhr** an das diesseitige Materialienbureau in Magdeburg, Fürstenwallstrasse No. 10 einzureichenden Angebote findet in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten statt. Magdeburg, den 3. Mai 1881. Königl. Eisenbahn-Direction. (1121)

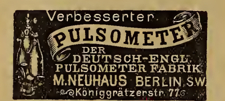
PRIVAT-ANZEIGEN.

Schraubenflaschenzüge mit Drucklager.



Patent No. 10611.
Diese bewährten Züge übertreffen an Sicherheit der Bedienung, an günstiger Ausnutzung der aufgewandten Arbeit (65 pCt. Nutzeffect), an geringer Abnutzung der beanspruchten Theile, an Sanftheit der Bewegung und und geringem Eigengewicht alle bis jetzt bekannten selbsthemmenden Flaschenzüge. Die Hubhöhe ist unbegrenzt. Jeder Zug ist auf die 1¼fache Last probirt. Auf Lager halte ich Züge für 600, 1000, 1500, 2000, 3000, 5000 kg. Vrgl. Zeitschrift d. V. d. I. 1881. Heft 3.

E. Becker,
Maschinenfabrik für Hebewerkzeuge, Berlin, Chausseestr. 100.

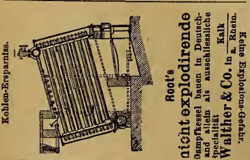


GANZ & Comp.

Eisengiesserei u. Maschinen-Fabriks-Actien-Gesellschaft
in Ofen und Ratibor.

Hartguss-Räder und Herzstücke, Eisenbahn-Oberbau- und Hochbau-Eisenbestandtheile, mechanische Ausrüstungen, Rohguss und Maschinenarbeiten, Walzenstühle und Mühlenbestandtheile.





UNION
Actien-Gesellschaft für Bergbau, Eisen- und Stahlindustrie zu Dortmund

liefert:

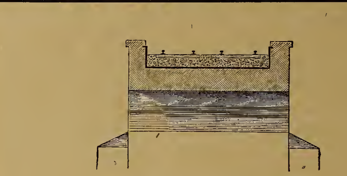
Kohlen und **Coaks. Erze.**
Puddelroheisen, Bessemerroheisen, Giessereiroheisen, Eisenbahnschienen und **Pferdebahnschienen** aus Bessemerstahl,
Laschen aus Schweisseisen, Flusseisen und Bessemerstahl.
Unterlagsplatten für Schienen aus Schweiss- und Flusseisen.
Lang- und **Querschwellen** aus Schweiss- u. Flusseisen.
Kleineisenzeug zum eisernen Bahnoberbau.
Bandagen aus Bessemer- und Martinstahl.
Achsen aus Bessemer-, Martinstahl und Flusseisen.
Radsätze für Waggons, Tender und Locomotiven.
Grubenschienen aus Eisen und Stahl.
Grubenschwellen aus Schweiss- und Flusseisen.
Grubenwagen-Räder und complete Sätze etc. aus Temperstahl.
Fliegende Geleise, Schachtgestänge, Schachtringe, eiserne Streckenbögen.
Brücken, Dächer, Drehscheiben, Eisen-Constructionen, Weichen, Kreuzungen.
Giesserei-Producte jeder Art. **Potteriegnss. Geschosse.**
Schmiedestücke.
Geschmiedete Karren- und **Wagenachsen** aus Eisen und Stahl nach Profilbuch und in jedem vorgeschriebenen Facon.
Stabeisen: Rund, Vierkant, Flach, auch in Flusseisen, Bessemerstahl, Feinkorn, Puddelstahl, Hufstab-Mutter-Felgen- Reifen- Roststab-Eisen.
Geschmiedetes Eisen.
Universaleisen.
Profilirtes Eisen aller Art als:
Winkeleisen, T Eisen, I Trägereisen, ⊓ Eisen, Fenstereisen u. s. w. — nach Profilbuch.
Kesselbleche in Prima, Feinkorn- Holzkohlen- Lowmoor- Flusseisen- Martinstahl- Bessemerstahl-Qualität.
Reservoirbleche.
Sturz- und **Feinbleche.**
Walzdraht in Eisen, Flusseisen, Martinstahl und Bessemerstahl.

Deutsches Reichs-Patent.

Grosse silberne Medaille. Moskau 1872. — Anerkennungs-Diplom. Wien 1873.

Schauwecker's selbstthät. Oeltropfapparat

für Dampfschieber und Kolben, spart 15—30 % an Kraft oder Brennstoff, sowie bedeutend an Reparatur. Bis jetzt abgesetzt 16 000 Stück. Allein zu beziehen durch **Fr. Schauwecker, Maschinenfabrik Weiden (Bayer. Oberpfalz).**



BÜSSCHER & HOFFMANN

Bahnhof Eberswalde,
Halle a|S. und Mariaschein in Böhmen.

Die älteste aller Dachpappenfabriken, empfiehlt:

Steinpappen
zu flachen und feuersicheren Bedachungen, concessionirt durch die Königl. Regierung zu Potsdam unterm 23. Juni 1854.

Asphaltplatten
ihrer Elastizität u. Dehnbarkeit halber das vorzüglichste Material für absolut dichte und dauerhafte Gewölbeabdeckungen von Brücken, Tunnels, Kellereien — sowie zur Isolirung von Mauern und Gebäuden.

Asphalt, Asphaltlack, Holzcement, Steinkohlentheer, Deckleisten, Drahtnägel etc. etc. Fertige Eindeckungen in Steinpappe nach bewährter Methode unter langjähriger Garantie.

Geschwindigkeitsmesser Pat. Klose
Schienenprofil-Apparate Pat. Hattemer & Schubert
liefert **Wilh. Horn, Berlin S.,**
Telegraphen-Bau-Anstalt.

H. S. HERMANN. BUCHDRUCKEREI. LITHOGRAPHISCHE ANSTALT & STEINDRUCKEREI. VERLAGS-BUCHHANDLUNG. PHOTOLITHOGRAPHIE & LICHTDRUCK-ANSTALT. BUCHBINDEREI. BERLIN SW., BEUTH-STRASSE 8.

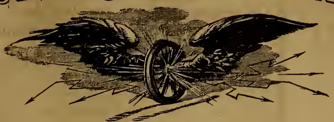
Die im Jahre 1837 begründete Anstalt, welche vorzüglich für Druck von Formularen, Tarifen, Billets sowie von Steindruck-Arbeiten, wie Bau- und Situations-Plänen eingerichtet ist, empfiehlt sich den geehrten Bahn-Verwaltungen zur Lieferung des Drucksachen-Bedarfs bei schleuniger Herstellung zu billigsten Preisen.

Annahme der Privat-Anzeigen für diese Zeitung, welche für Fabrikanten und Lieferanten von Eisenbahn-Bedarf ein geeignetes Insertions-Mittel bietet.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin SW. (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 38. **Zeitung des Vereins** 1881.

Die Zeitung erscheint **Montags und Freitags.**
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction: **Dr. jur. W. Koch,** Berlin SW., Kleinbeerenstr. 3.
Commissionär für den Buchhandel: **Adolph Refelshöfer,** Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.



Beilagen zur Zeitung und **Privat-Inserate** wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von **H. S. Hermann,** Berlin SW., Beuth-Strasse 8, einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3000 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Einundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 20. Mai 1881.

Die elektrische Eisenbahn in Lichterfelde bei Berlin.

Berlin, den 15. Mai 1881.

Am 12. Mai dieses Jahres wurde in Lichterfelde bei Berlin die erste elektrische Eisenbahn zuerst befahren, welche im Gegensatze zu den bisher in Thätigkeit gewesenen einem wirklichen Verkehrsbedürfnisse dienen soll. Dieselbe ist 2½ km lang und führt von dem Bahnhofe Lichterfelde der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn bis zu der in diesem Orte befindlichen Hauptcadettenanstalt. Die Spurweite beträgt einen Meter, die Schienen sind aus Stahl und auf Holzschwellen befestigt, wie überhaupt der ganze Unterbau der Strecke demjenigen für eine Secundärbahn entspricht. Etwa einen halben Kilometer vom Bahnhofe entfernt ist eine dynamo-elektrische Maschine aufgestellt, welche durch eine Dampfmaschine getrieben wird und den elektrischen Strom erzeugt, der vermittelst unterirdisch placirter Leitungen den Schienen der Bahn zugeführt wird, von denen aus er nach den Radkränzen übergeht. Die Radkränze sind von den Axen isolirt, stehen aber mit um die Axe gelegten isolirten Schleifcontactringen in leitender Verbindung. Auf jedem dieser Schleifcontactringe liegen eine Anzahl Schleiffedern, welche demnach auch während der Drehung der Wagenräder resp. der Fortbewegung des Wagens die metallische d. h. die leitende Verbindung durch die Radkränze und Schienen mit der von der Dampfmaschine in Bewegung gesetzten Stromerzeugungsmaschine beständig aufrecht erhalten. Die Schleiffedern der einen Wagenseite resp. der einen Schiene sind nun mit dem einen, diejenigen der anderen Wagenseite mit dem anderen Ende des Umwindungsdrahtes der am Wagen befestigten elektrischen Betriebsmaschine in steter leitender Verbindung, so dass also durch diesen Umwindungsdraht der elektrische Kreislauf hergestellt ist. Der in der feststehenden, stromerzeugenden Maschine durch Aufwendung mechanischer Kraft erzeugte elektrische Strom wird sonach durch Vermittelung der Schienen und Räder durch den Umwindungsdraht der bewegenden Maschine geleitet, wodurch sich diese in drehende Bewegung setzt. Durch eine Reihe von stählernen Spiralschnüren wird diese Drehung wieder auf die Wagenräder übertragen.

Die Einleitung und Unterbrechung des elektrischen Stromes geschieht durch Anziehen einer Kurbel, welche sich auf jedem Wagenperron zur Seite des Wagenführerstandes befindet. Daneben sind eine Bremse und eine Signalglocke angebracht, so dass eine einzige Person für die Bedienung des Wagens und der Billetausgabe genügt. Der Wagen ist symetrisch gebaut und kann beliebig vorwärts oder rückwärts gefahren werden, ohne dass es nöthig wird, ihn zu wenden. Die elektrische Betriebsmaschine am Wagen besitzt ein in Bezug auf ihre Leistungsfähigkeit geringes Gewicht und ist zwischen den Rädern unter dem Fussboden des Wagens befestigt, wo sie sich ihres geringen Umfanges wegen bequem unterbringen lässt.

Da der zum Betriebe erforderliche Motor sich nicht mit dem Wagen vereinigt findet, so ist die todte Last desselben wesentlich verringert; deshalb kann derselbe an und für sich schon leichter gebaut werden, als dies sonst der Fall sein müsste; und darum genügt auch wieder eine verhältnissmässig geringe Kraft, um den Wagen in Bewegung zu setzen; endlich ergiebt sich aus dem geringen Wagengewichte der wesentliche Vortheil des leichten, raschen Anhaltens und Bremsens.

Der Wagen ist seiner äusseren Erscheinung nach einem gewöhnlichen Pferdebahnwagen sehr ähnlich; er bietet ausser dem Führer noch 20 Personen Platz, für welche 12 Sitzplätze und 8 Stehplätze angeordnet sind.

Die Localbehörde hat für die Wagen der Strecke eine Maximalgeschwindigkeit von 20 km festgesetzt; für gewöhnlich beträgt dieselbe jedoch durchschnittlich nur 15 km, während es leicht wäre noch bei Weitem grössere Geschwindigkeiten mit denselben Apparaten zu erzielen.

Diese soeben eröffnete Strecke ist von der allbekannten Firma Siemens & Halske in Berlin erbaut; sie soll jedoch nur ein Versuchsterrain für das neue von dieser Firma mit Energie in Ausbeutung genommene System bilden. Noch mancherlei wird zu erfinden und zu bessern sein. Der Kraftverlust in Folge der Uebertragung ist noch ein verhältnissmässig grosser. Vorläufig scheint man sich mit 30 — 40 pCt. der aufgewendeten Kraft begnügen zu müssen.

Einen grossen Vorzug hat jedoch die elektrische Kraftübertragung dadurch, dass sie die Lösung eines noch ungelösten mechanischen Problems von selber bringt, da sie bewirkt, dass die Maschine sowohl bei langsamer als auch bei schneller Gangart immer mit voller Kraft arbeitet. Der weiteren Entwickelung der elektrischen Eisenbahnen auf dem Continente darf man mit Spannung entgegensehen; die im August dieses Jahres in Paris stattfindende „Internationale elektrische Ausstellung" dürfte der Verbreitung der elektrischen Eisenbahnen sehr förderlich werden.

Ein Besuch der Lichterfelder elektrischen Eisenbahn zeigte uns, dass sich die neue Strecke schon jetzt eines nicht geringen Zuspruchs erfreut. Die Züge, von denen im Ganzen 24 kursiren, schliessen sich der Ankunft resp. der Abfahrt der Eisenbahnzüge der Anhalter Eisenbahn genau an und geben allen den zahlreichen Personen, welche täglich und regelmässig zwischen Berlin und der Lichterfelder Cadettenanstalt verkehren, also den Professoren, Lehrern, Offizieren, Cadetten, Soldaten etc. erwünschte Gelegenheit zur schnellen und bequemen Beförderung. Der Fahrpreis erscheint allerdings etwas hoch; die ganze Strecke, welche, wie bereits erwähnt, 2½ km lang ist, kostet 20 ₰, die vorhandene Theilstrecke (etwa in der Mitte befindet sich eine Haltestelle) kostet 10 ₰. Die Fahrt des Wagens in der Spur ist eine etwas unruhige; es ist dies daraus erklärlich, dass das Gewicht des Wagens möglichst reducirt wurde, um die Betriebskraft ermässigen zu können; vielleicht schreibt sich dies zum Theil auch von der noch nicht vollkommen consolidirten Unterbettung her. Als Planum dient dasjenige einer alten Arbeitsbahn, welche während des Neubaues der Cadettenanstalt die

Baumaterialien von der Eisenbahnstation nach den Neubauten beförderte; die Strecke liegt also nicht, wie man hätte vermuthen sollen, im Planum einer Strasse. Die Trace weist eine grosse Zahl starker Krümmungen, sowie auf eine bestimmte Strecke ein nicht unerhebliches Gefälle auf.

Der Wagen ist in Ehrenfeld bei Köln gebaut und bietet eine sehr gefällige äussere Erscheinung dar. In der Nähe des Beginnes der Strecke zweigt mittelst einer Weiche ein Geleis nach dem Wagenschuppen ab. Sonst bildet die ganze Strecke nur ein einziges Geleis, welches an beiden Köpfen frei endet.

Die Ortspolizeiverwaltung hat das Betreten des Planums, mit Ausnahme der wenigen Kreuzungen mit öffentlichen Strassen, an denen sich übrigens keine Barrièren befinden, auf Grund des Gesetzes vom 11. März 1851 dem Publikum verboten. F. W.

Aus dem Gesetzentwurf und dem Motivenbericht über den Bau der Eisenbahn Pest-Semlin.

Dieser Gesetzentwurf bestimmt, dass die Eisenbahn sammt Nebenlinien auf Staatskosten als Staatsbahn zu bauen und zu instruiren sei. Der Gesetzentwurf weist das Ungarische Ministerium auch an, zum Zwecke der Verbindung der Stadt Baja mit der Semliner Hauptlinie mittelst einer von Theresiopel nach Baja zu führenden Zweiglinie die Detailbedingungen und Pläne anfertigen zu lassen und behufs eines Beitrags zum Baue der Zweiglinie die Unterhandlungen mit den Interessenten der Gegend noch zu einer solchen Zeit einzuleiten und zu beendigen, ferner der Gesetzgebung noch zu einer solchen Zeit die bezügliche Vorlage zu machen, dass die Zweiglinie gleichzeitig mit der letzten Strecke der Hauptlinie für den allgemeinen Verkehr eröffnet werden kann. Die zu erbauenden Linien werden staatlich verwaltet; zugleich wird gestattet, dass die einzelnen Strecken, sofern dieselben mit bereits bestehenden Eisenbahnen in Verbindung stehen, selbstständig dem allgemeinen Verkehr übergeben werden. Die Kosten der Eisenbahn sammt den bereits vergebenen Bauten und Herstellungen werden mit 28 Millionen Gulden nominell festgestellt. Der Finanzminister wird ermächtigt, zur Aufbringung dieser Summe 28 Millionen 5 pCt. steuerfreie Papierrentenobligationen zu emittiren.

§ 5 der Vorlage weist den Communicationsminister an, den Bau der Eisenbahn auf Grund des mit der Oesterreichischen Länderbank und Pariser Compagnie Fives Lille abgeschlossenen Vertrages, ferner den Bau der Savebrücke auf Grund der mit Serbien abgeschlossenen Convention und der im Einvernehmen mit der Serbischen Regierung festzustellenden Modalitäten sofort in Angriff zu nehmen und in den mit Serbien vereinbarten Fristen vollenden zu lassen. Für alle Verträge, Urkunden und Quittungen zwischen der Regierung und der Generalbauunternehmung wird Stempelfreiheit zugestanden.

§ 7 gesteht die Steuerfreiheit für die Subunternehmer, welchen die Generalunternehmung gewisse Arbeiten und Lieferungen übertragen sollte, nur insofern zu, als dafür ein Pauschale von 40 000 fl. zu zahlen ist. Hiervon ist die Lieferung von Schwellen, Schienen und Eisenbestandtheilen, sowie der Bau der Savebrücke ausgeschlossen. Sollten auch diese Gegenstände von denselben Unternehmern geliefert werden, so wird das Pauschale auf 50 000 fl. erhöht. Wenn mehrere Subunternehmer oder gar dritte Unternehmer eintreten, so werden sie der Begünstigung der Steuerfreiheit verlustig, und muss die gesetzliche Steuer entrichtet werden. Die übrigen Bestimmungen sind aus der Publication des Vertrags bekannt. Mit der Durchführung des Gesetzes werden der Finanz- und Communicationsminister betraut.

„Nachdem diese Eisenbahn“, so besagt der Motivenbericht, „ein Glied in der Kette des Weltverkehrs ist, musste dieselbe sammt ihren Nebenlinien in Consequenz der von der Regierung befolgten und von der Legislative gebilligten Eisenbahnpolitik als Staatsbahn gebaut werden, und deshalb musste das Ministerium die früher wegen Concessionirung dieser Eisenbahn gepflogenen Unterhandlungen abbrechen, weil gerade diese Unterhandlungen in Evidenz brachten, dass der Staat genau so grosse finanzielle Lasten übernehmen müsste, als wenn die Linie als Staatsbahn gebaut würde, und sein Einfluss auf den Betrieb wäre kein so zweifelloser gewesen wie jetzt. Deshalb wurden die Unterhandlungen nur mit jenen Offerenten fortgesetzt, welche den Bau auf Staatskosten empfahlen. Die Hauptlinie von Pest bis zur Landesgrenze, 342,8 km lang, wird mit 29 Bahnhöfen versehen und kostet der Bau sammt Instruirung 22 579 860 fl. Die Flügelbahn India-Mitrowitz 43,3 km lang, kostet 1 961 280 fl.; die Flügelbahn Kiskörös-Kalocsa, 30 km lang, kostet 1 158 860 fl. Somit ist die Gesammtlänge der Eisenbahn 416 km, die Gesammtkosten betragen 25 700 000 fl. Hierzu kommen die Kosten der Savebrücke sammt Dammschutzarbeiten mit 950 000 fl., die Intercalarzinsen 1 350 000 fl., daher betragen alle Kosten 28 Millionen Gulden. Davon entfallen auf die Hauptlinie sammt Savebrücke 24 630 000 fl., auf beide Flügelbahnen 3 370 000 fl.“ Nachdem mehrere sehr kostspielige Bauten und Schutzarbeiten gegen das Hochwasser der Donau erforderlich sind, nachdem ferner auch die Instruirung einer Bahn ersten Ranges sehr kostspielig ist, und trotzdem pro Kilometer nur 67 300 fl., pro Meile 510 000 fl. entfallen, so kann — führt der Bericht aus — behauptet werden, dass die ausgewiesenen Kosten, in welchen die Intercalarien inbegriffen sind, sehr mässige sind und diese Bahn eine der billigsten unter allen Ungarischen Eisenbahnen ist. Der im vorigen Jahre eingebrachte Gesetzentwurf präliminirte die Kosten deshalb geringer, weil darin der Betrag für die Savebrücke, für die Flügelbahn Mitrowitz und andere Arbeiten nicht enthalten gewesen. Das von Herrn Eugen Bontoux eingereichte Anerbieten musste deshalb in erster Linie berücksichtigt werden, weil es nicht blos das billigste gewesen, sondern auch den Serbischen Anschluss sicherte, ohne welchen die Pest-Semliner Eisenbahn hinsichtlich der Ertragsfähigkeit und des Verkehrs eine sehr untergeordnete Rolle gespielt hätte; deshalb mussten die anderen Concurrenten einerseits übergangen, andererseits mit Abschluss des Vertrags so lange gewartet werden, bis diese Gruppe mit dem Bau der Serbischen Bahnen thatsächlich betraut wurde. Der mit derselben abgeschlossene Vertrag wurde in der Kanzlei des Reichstags zur Einsichtnahme für die Abgeordneten aufgelegt. Der Motivenbericht führt die von uns bereits mitgetheilten zahlreichen Herstellungen an, welche sich die Regierung vorbehalten hat. Es sind dies: die Beschaffung von Möbeln, die Herstellung der Telegraphenleitung, der telegraphischen und der elektrischen Signale und die Beschaffung der Betriebsmittelreserve; ferner übernimmt die Regierung die Erweiterung der Station Franzstadt, die Herstellung des in Pest zu errichtenden Rangirbahnhofes, den Ausbau und die Einrichtung einer Werkstätte, ebenso die Auslagen für die Vorarbeiten und Projecte der Haupt- und Nebenlinien, dann die Auslagen für die staatliche Beaufsichtigung der Bauten und der Bauleitung. Alle übrigen Arbeiten und Transporte, inbegriffen die beiden Tunnels und den Semliner Einschnitt, hinsichtlich deren die bisherigen Unternehmer gegenüber der Generalbauunternehmung als Subunternehmer eintreten, sind die Länderbank und die Compagnie Fives Lille verpflichtet, für die Pauschalsumme von 20 750 000 fl. herzustellen. Hinsichtlich gewisser Arbeiten, die im Voraus nicht genau abzuschätzen sind, wurde bestimmt, dass für das Plus nach vorher bestimmten Einheitspreisen eine Aufzahlung erfolgt, ein eventuelles Minus der Pauschalsumme in Abzug kommt. Die von der Regierung zu leistenden Herstellungen und Transporte sind mit 5 900 000 fl. präliminirt. Hinsichtlich der Finanzirung wiederholt der Motivenbericht die bereits bekannten Details und fügt hinzu, dass die zweite Rate der Bausumme, etwa 13 Millionen, Anfangs Juni 1882 zu übergeben ist, und zwar 2½ pCt. unter dem im Mai 1882 constatirten Durchschnittscourse der 5 pCt. Papierrente. Zum Schlusse wird motivirt, weshalb derzeit die Flügelbahn Baja umgangen worden, jedoch die Ermächtigung für die weiteren Vorarbeiten auch dieser Bahn verlangt. Nachdem die Pest-Semliner Eisenbahn nicht blos von der öffentlichen Meinung dringend gefordert, sondern auch durch die Erfüllung einer internationalen Verpflichtung involvirt werde, empfiehlt der Motivenbericht die schleunigste Erledigung der Vorlage.

Concessionsurkunde,

betreffend den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Alt-Damm nach Colberg durch die Alt-Damm-Colberger Eisenbahngesellschaft.

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden König von Preussen etc.

Nachdem von dem Comité, welches sich zur Gründung einer Actiengesellschaft unter der Firma: Alt-Damm-Colberger Eisenbahngesellschaft gebildet hat, darauf angetragen worden ist, dieser Gesellschaft die Concession zum Bau und Betriebe einer, für den Betrieb mittelst Dampfkraft und für die Beförderung von Personen und Gütern im öffentlichen Verkehre bestimmten, den Bestimmungen der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung unterworfenen Bahn von Alt-Damm nach Colberg zu ertheilen, wollen Wir diese Concession, sowie das Recht zur Entziehung und Beschränkung des Grundeigenthums nach Massgabe der gesetzlichen Bestimmungen unter den nachstehenden Bedingungen hierdurch ertheilen.

I. Die Gesellschaft bildet sich unter der Firma: Alt-Damm-Colberger Eisenbahngesellschaft und nimmt ihr Domizil und den Sitz ihrer Verwaltung in Stettin oder unter Genehmigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten an einem andern, an der Bahn gelegenen Orte.

Die Gesellschaft ist den bestehenden, wie den künftig ergehenden Reichs- und Landesgesetzen ohne Weiteres unterworfen.

II. Das zur plan- und anschlagsmässigen Vollendung und Ausrüstung der Bahn erforderliche Anlagecapital wird auf den Betrag von 6 300 000 ℳ festgesetzt.

Der Nominalbetrag der von der Gesellschaft auszugebenden Actien darf den Betrag des festgesetzten Anlagecapitals nicht

übersteigen. Das Anlagecapital ist baar und voll einzuzahlen. Die Zeichner dürfen auch nach erfolgter Einzahlung von 40 pCt. der von ihnen gezeichneten Beträge von der Verpflichtung zur Volleinzahlung der letzteren Seitens der Gesellschaftsorgane nicht entbunden werden. Das Anlagecapital muss ungeschmälert für den Bau und Betrieb der Bahn verwendet werden. Die Herstellung der Bahn auf durchaus solider und gesetzlicher Grundlage darf keinerlei Beeinträchtigung durch die Verbindung der Finanzirung mit der Bauausführung und durch Ausführung in General-entreprise erleiden.

Die Staatsregierung ist berechtigt, die Einzahlung auf die Actien, insoweit dieselbe von der zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörde zur Fortführung und rechtzeitigen Vollendung des Baues für nothwendig erklärt, gleichwohl aber von der Gesellschaftsvertretung innerhalb der von der genannten Behörde bestimmten Frist nicht herbeigeführt wird, an Stelle der Gesellschaftsvertretung mit gleicher Wirkung einzufordern und beizutreiben, sowie über die Verwendung der eingezahlten Beträge zu bestimmen.

Dem Minister der öffentlichen Arbeiten ist das Recht vorbehalten, zu bestimmen, dass die Einzahlung der gezeichneten Actienbeträge nicht an den Gesellschaftsvorstand, sondern an eine von ihm zu bezeichnende öffentliche Casse, behufs Bewirkung der erforderlichen Bauzahlungen zu erfolgen hat. Es bleibt der Gesellschaft überlassen, einem Theil der auszugebenden Actien (Stammprioritätsactien) ein Vorzugsrecht vor den übrigen Actien (Stammactien) hinsichtlich der Vertheilung des jährlichen Reinertrages des Unternehmens bis zum Belaufe von 4½ pCt. des Nominalbetrages dieser bevorzugten Actien, sowie für den Fall der Liquidation der Gesellschaft hinsichtlich der Vertheilung des Gesellschaftsvermögens einzuräumen. Im Uebrigen dürfen den Inhabern derselben keine anderen Rechte, als den Inhabern der übrigen Actien eingeräumt werden.

Bis zum Ablaufe der unter VIII. No. 3 festgesetzten Baufrist kann den Inhabern der Actien bis zum Belaufe von 4 pCt. des Nominalbetrages ihrer Actien die Gewährung von Bauzinsen zugesichert werden.

III. Die gesammte Leitung der Bau- und Betriebsverwaltung ist einem Vorstande zu übertragen, welcher die Gesellschaft mit den gesetzlichen Befugnissen und Verpflichtungen des Vorstandes einer Actiengesellschaft vertritt und für die Geschäftsführung, insoweit dieselbe der staatlichen Beaufsichtigung unterliegt, der Aufsichtsbehörde verantwortlich ist.

Die Wahl des Vorstandes oder, falls derselbe aus mehreren Personen bestehen soll, die Wahl des Vorsitzenden und der technischen Mitglieder, bedarf der Bestätigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten.

Die Geschäftsinstruction für den Vorstand unterliegt der Genehmigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten.

Sofern die oberste Betriebsleitung nicht durch den Vorstand selbst erfolgt, finden die vorstehenden Bestimmungen auch auf die Wahl und die Geschäftsinstruction des oder der obersten Betriebsdirigenten Anwendung.

IV. Von den Mitgliedern des Aufsichtsrathes müssen wenigstens zwei Drittel ihren Wohnsitz im Deutschen Reichsgebiete haben.

Der Vorsitzende des Aufsichtsraths und dessen Stellvertreter sind stets aus den im Deutschen Reichsgebiete wohnhaften Mitgliedern zu wählen.

V. Die Staatsregierung ist berechtigt, sich in den Fällen, wo sie das staatliche Interesse für betheiligt erachtet, bei den Versammlungen und den Verhandlungen des Aufsichtsraths und der Generalversammlung der Actionäre durch einen Commissar vertreten zu lassen. Um die Ausübung dieses Rechts zu ermöglichen, ist der Regierung von allen diesen Versammlungen und Zusammenkünften rechtzeitig unter Vorlage einer die vollständige Angabe der Berathungsgegenstände enthaltenden Tagesordnung Anzeige zu machen.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten ist berechtigt, in den Fällen, in welchen er es für nöthig erachtet, die Berufung ausserordentlicher Generalversammlungen zu verlangen.

VI. Alle die juristische Persönlichkeit der Eisenbahngesellschaft, welcher die in Rede stehende Concession als ein an ihre Person gebundenes Recht ertheilt ist, abändernden Beschlüsse der Gesellschaft, überhaupt alle Abänderungen ihres Gesellschaftsvertrages, welche nach dem in dieser Hinsicht lediglich und allein entscheidenden Ermessen der Staatsregierung den Voraussetzungen nicht entsprechen, unter denen die Concession ertheilt ist, erlangen nur durch die Genehmigung der Staatsregierung Gültigkeit. Insbesondere bedürfen Beschlüsse der Gesellschaft, welche die Uebernahme des Betriebes auf anderen Eisenbahnen, die Uebertragung des Betriebes der eigenen Bahn an eine andere Gesellschaft, oder die Fusion mit einer anderen Gesellschaft aussprechen, zu ihrer Gültigkeit der Bestätigung der Staatsregierung.

Diese Bestätigung ist auch zur Aufhebung der Beschlüsse früherer Generalversammlungen überall dann erforderlich, wenn dieselben vom Staate genehmigt waren.

VII. Für den Bau und Betrieb der Bahn sind die Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878 (publizirt im Centralblatt für das Deutsche Reich No. 24 vom 14. Juni 1878) und die dazu ergehenden ergänzenden und abändernden Bestimmungen (cfr. § 55 daselbst) massgebend. Die Spurweite der Bahn soll $1{,}_{435}$ m betragen.

VIII. Für den Bau insbesondere gelten folgende Bestimmungen:

1. der Staatsregierung bleibt vorbehalten:

die Feststellung der Bahnlinie in ihrer vollständigen Durchführung durch alle Zwischenpunkte,

die Bestimmung der Zahl und der Lage der Stationen und Haltestellen,

die Feststellung der Projecte aller für den Betrieb der Bahn bestimmten baulichen Anlagen und Einrichtungen, sowie die Feststellung der Projecte für die Betriebsmittel und ihrer Anzahl vor und nach Inbetriebnahme der Bahn.

Für alle durch die Ausführung der genehmigten Projecte bedingten Benachtheiligungen des Eigenthums oder sonstiger Rechte des Staats bleibt demselben der Anspruch auf vollständige Entschädigung nach Massgabe der gesetzlichen Bestimmungen gegen den Concessionar vorbehalten.

2. Die Gesellschaft hat allen Anordnungen, welche wegen polizeilicher Beaufsichtigung der beim Bahnbau beschäftigten Arbeiter getroffen werden mögen, nachzukommen.

3. Die Vollendung und Inbetriebnahme der Bahn muss — längstens — in zwei Jahren nach Eintragung der Gesellschaft in das Handelsregister in Gemässheit des nachstehenden Artikels XIX erfolgen.

Für die Vorlage der speciellen Bauprojecte, sowie für die Inangriffnahme, die Fortführung, die Vollendung und Inbetriebnahme der einzelnen Strecken und Bauwerke der Bahn können vom Minister der öffentlichen Arbeiten besondere Fristen festgesetzt werden.

4 Für den Fall, dass die Gesellschaft mit der Erfüllung der ihr nach Massgabe dieser Concession obliegenden Verpflichtungen, insbesondere der rechtzeitigen plan- und anschlagsmässigen Ausführung und Ausrüstung der Bahn in Verzug kommen sollte, ist dieselbe zur Zahlung einer Conventionalstrafe von 5 pCt. des auf 6 300 000 ℳ festgesetzten Baucapitals mit der Massgabe verpflichtet, dass die Entscheidung darüber, ob und bis zu welchem Betrage die Conventionalstrafe als verfallen anzusehen ist, mit Ausschluss des Rechtsweges, dem Minister der öffentlichen Arbeiten zusteht.

Zur Sicherstellung dieser Verpflichtungen hat die Gesellschaft bei der Generalstaatscasse den Betrag von 315 000 ℳ, in Worten: Dreihundertfünfzehntausend Mark, in baar oder in Preussischen Staats- oder vom Staate garantirten Papieren oder in inländischen Prioritätsobligationen, unter Berechnung aller dieser Effecten nach dem Courswerthe, nebst den noch nicht fälligen Zinscoupons und Talons zu hinterlegen und in gerichtlicher oder notarieller Urkunde mit der Massgabe zum Pfande zu bestellen, dass dem Minister der öffentlichen Arbeiten die Befugniss zusteht, durch Verwendung derselben beziehungsweise durch Veräusserung der verpfändeten Effecten zum jeweiligen Börsencourse die verfallenen Strafbeträge einzuziehen. — Die Rückgabe der zur Caution etwa gehörigen Zinscoupons erfolgt in deren Verfallterminen, kann jedoch von dem bezeichneten Minister inhibirt werden, wenn nach dessen lediglich massgebendem Urtheile die Gesellschaft den Bau verzögern sollte. Im Uebrigen erfolgt die Rückgabe der Caution nach völliger Vollendung und Ausrüstung der Bahn. Der bezeichnete Minister ist jedoch ermächtigt, schon vorher nach Massgabe des Fortschritts des Baues und der Ausrüstung der Bahn einen entsprechenden Theil der Caution zurückgeben zu lassen.

5. Falls die oben festgesetzte allgemeine Baufrist oder eine der von dem Minister der öffentlichen Arbeiten festgesetzten besonderen Baufristen nicht inne gehalten wird, kann nicht blos die bezeichnete Conventionalstrafe eingezogen, sondern auch die ertheilte Concession durch Landesherrlichen Erlass zurückgenommen und die im § 21 des Gesetzes vom 3. November 1838 vorbehaltene Versteigerung der vorhandenen Bahnanlagen eingeleitet werden. Sofern die Regierung von dem Vorbehalte der Versteigerung der Bahnanlage Gebrauch zu machen beabsichtigt, soll jedoch die Zurücknahme der Concession nicht vor Ablauf der in dem allegirten § 21 festgesetzten Schlussfrist erfolgen.

IX. Für den Betrieb insbesondere gelten folgende Bestimmungen:

1. Die Gesellschaft ist verpflichtet, zur Vermittelung des Personenverkehrs mindestens zwei Wagenclassen einzustellen und dieselben der Bestimmung der staatlichen Aufsichtsbehörde entsprechend einzurichten.

Die Feststellung und Abänderung des Fahrplans erfolgt durch die staatliche Aufsichtsbehörde. Innerhalb der ersten acht Jahre, vom Beginn des auf die Betriebseröffnung folgenden Kalenderjahres soll die Gesellschaft nur dann angehalten werden können, mehr als drei der Personenbeförderung dienende Züge

in jeder Richtung zu befördern, wenn die Bruttoeinnahme der Bahn im Durchschnitt der drei letzten Jahre mindestens 8 000 ℳ pro Kilometer betragen hat, oder wenn dem Unternehmer für die mehr einzustellenden Züge von den Interessenten ein nach dem Ermessen des Ministers der öffentlichen Arbeiten ausreichender Zuschuss zu den Kosten gewährt wird.

2. Der Tarif für den Personen- und Güterverkehr, sowie die Abänderung des Tarifs unterliegt der Genehmigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten.

In Betreff des Güterverkehrs werden jedoch für den oben unter No. 1 bezeichneten Zeitraum Maximaltarifsätze für die einzelnen Güterclassen von dem Minister der öffentlichen Arbeiten festgestellt und ist der Gesellschaft (unbeschadet des allgemeinen staatlichen Aufsichtsrechts) überlassen, nach Massgabe der Reichs- resp. Landesgesetzlichen Vorschriften innerhalb der Grenzen dieser Maximalsätze die Tarife nach eigenem Ermessen festzusetzen, beziehungsweise Erhöhungen wie Ermässigungen der Tarifsätze ohne die Zustimmung der Aufsichtsbehörde vorzunehmen.

Auch ist die Gesellschaft hinsichtlich der Einrichtung directer Tarife, sowie hinsichtlich des anzunehmenden Tarifsystems verpflichtet, die für die Preussischen Staatsbahnen jeweilig bestehenden generellen Grundsätze zu befolgen, insoweit solches vom Minister der öffentlichen Arbeiten für erforderlich erachtet wird.

3. Die Gesellschaft hat mit der Eröffnung des Betriebs der ganzen Bahn einen Erneuerungsfonds und einen Reservefonds nach den bestehenden Normativbestimmungen und dem zur Ausführung der letzteren unter Genehmigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten aufzustellenden, periodisch zu revidirenden Regulative zu bilden.

Der Erneuerungs- und Reservefonds sind sowohl von einander, als auch von anderen Fonds der Gesellschaft getrennt zu halten.

Der Erneuerungsfonds dient zur Bestreitung der Kosten der regelmässig wiederkehrenden Erneuerung des Oberbaues und der Betriebsmittel.

In den Erneuerungsfonds fliessen:

a) der Erlös aus den entsprechenden abgängigen Materialien;

b) die Zinsen dieses Fonds;

c) eine den Betriebseinnahmen alljährlich zu entnehmende Rücklage.

Die Höhe dieser Rücklage wird durch das Regulativ festgesetzt.

Der Reservefonds dient zur Bestreitung von solchen durch aussergewöhnliche Elementarereignisse und grössere Unfälle hervorgerufenen Ausgaben, welche erforderlich werden, damit die Beförderung mit Sicherheit und in der, der Bestimmung des Unternehmens entsprechenden Weise erfolgen kann.

In den Reservefonds fliessen:

a) etwaige Ersparnisse an dem Baucapitale, insoweit solches von dem Minister der öffentlichen Arbeiten für erforderlich erachtet werden sollte;

b) der Betrag der statutenmässig verfallenen, nicht abgehobenen Dividenden und Zinsen;

c) die Zinsen des Reservefonds;

d) eine im Regulative festzusetzende, alljährlich den Betriebseinnahmen zu entnehmende Rücklage.

Erreicht der Reservefonds die Summe von 100 000 ℳ, so können mit Genehmigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten die Rücklagen so lange cessiren, als der Fonds nicht um eine volle Jahresrücklage wieder vermindert ist. Die Werthpapiere, welche zur zinstragenden Anlage der vereinnahmten und nicht sofort zu verwendenden Summen zu beschaffen sind, werden durch das Regulativ bestimmt.

Lässt der Ueberschuss eines Jahres die Deckung der Rücklagen zum Erneuerungs- oder Reservefonds nicht oder nicht vollständig zu, so ist das Fehlende aus den Ueberschüssen des beziehungsweise der folgenden Betriebsjahre zu entnehmen. Abweichungen hiervon sind mit Genehmigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten zulässig. Für die Rücklagen geht der Erneuerungsfonds dem Reservefonds vor.

X. Die Gesellschaft ist verpflichtet:

a) ihre Betriebsrechnung nach den vom Minister der öffentlichen Arbeiten zu erlassenden Vorschriften einzurichten, der Regierung zu der von letzterer zu bestimmenden Zeit den jährlichen Betriebsrechnungsabschluss einzureichen und ihre Cassenbücher vorzulegen;

b) der Aufstellung der Rechnung den Zeitraum von Anfang April jeden Jahres bis Ende März des folgenden Kalenderjahres als Rechnungsjahr zum Grunde zu legen;

c) die von den Aufsichtsbehörden zu statistischen Zwecken für nöthig erachteten Nachweisungen, sowie deren Unterlagen auf ihre Kosten zu beschaffen und der Aufsichtsbehörde in den von derselben festgesetzten Fristen einzureichen.

XI. Nach Eröffnung des Betriebes ist die Gesellschaft zur Aenderung und Erweiterung der Bahnhofsanlagen, sowie zur Vermehrung der Betriebsmittel verpflichtet, sofern und soweit solches der Minister der öffentlichen Arbeiten im Interesse des Eisenbahnverkehrs, insbesondere im Interesse der Sicherheit des Betriebes für erforderlich erachtet.

Zur Herstellung des zweiten Geleises soll die Gesellschaft erst dann angehalten werden können, wenn die Bruttoeinnahme im Durchschnitt dreier auf einander folgender Jahre mindestens 16 000 ℳ pro Kilometer beträgt.

Zur Errichtung neuer Stationen oder Haltestellen soll die Gesellschaft erst nach Verlauf von acht Jahren, vom Beginn des auf die Betriebseröffnung folgenden Kalenderjahres gerechnet, und auch dann nur verpflichtet sein, wenn die Bruttoeinnahme im Durchschnitt der drei letzten Jahre mindestens 12 000 ℳ pro Kilometer betragen hat, oder wenn der Gesellschaft von den Interessenten ein nach dem Ermessen des Ministers der öffentlichen Arbeiten ausreichender Zuschuss zu den ihr erwachsenden Bau- und Betriebskosten geleistet wird.

XII. Die Gesellschaft ist verpflichtet, hinsichtlich der Besetzung der Subaltern- und Unterbeamtenstellen mit Militäranwärtern, insoweit dieselben das 40. Lebensjahr noch nicht zurückgelegt haben, die für den Staatseisenbahndienst in dieser Beziehung — und insbesondere bezüglich der Ermittelung der Militäranwärter — bestehenden und noch zu erlassenden Vorschriften zur Anwendung zu bringen.

Für ihre Beamten hat die Gesellschaft auf Verlangen des Ministers der öffentlichen Arbeiten nach Massgabe der Grundsätze, welche bis zum Erlass des Gesetzes, betreffend die Pensionirung der unmittelbaren Staatsbeamten etc. vom 27. März 1872 für die Staatseisenbahnen bestanden haben, für ihre Arbeiter nach Massgabe der jetzt und künftig für die Staatsbahnen bestehenden Grundsätze, Pensions-, Wittwen- und Unterstützungscassen einzurichten und zu denselben die erforderlichen Zuschüsse zu leisten.

XIII. Die Verpflichtungen der Gesellschaft zu Leistungen für die Zwecke des Postdienstes regeln sich nach dem Eisenbahnpostgesetze vom 20. December 1875 (Reichsgesetzblatt für 1875 S. 318) und den dazu gehörigen Vollzugsbestimmungen, jedoch mit der Erleichterung, dass für die Zeit bis zum Ablauf von 8 Jahren vom Beginne des auf die Betriebseröffnung folgenden Kalenderjahres an Stelle der Artikel 2, 3 und 4 des Gesetzes die im Erlasse des Reichskanzlers vom 28. Mai 1879 (Centralblatt für das Deutsche Reich Seite 380) getroffenen Bestimmungen treten.

Sofern innerhalb des vorbezeichneten Zeitraums in den Verhältnissen der Bahn in Folge von Erweiterungen des Unternehmens oder durch den Anschluss an andere Bahnen oder aus anderen Gründen eine Aenderung eintreten sollte, durch welche nach der Entscheidung der obersten Reichsaufsichtsbehörde die Bahn die Eigenschaft als Eisenbahn untergeordneter Bedeutung verliert, tritt das Eisenbahnpostgesetz mit den dazu gehörigen Vollzugsbestimmungen ohne Einschränkung in Anwendung.

XIV. Die Gesellschaft ist verpflichtet, sich den bezüglich der Leistungen für militärische Zwecke bereits erlassenen oder künftig für die Eisenbahnen im Deutschen Reich ergehenden gesetzlichen Bestimmungen zu unterwerfen.

XV. Der Telegraphenverwaltung gegenüber hat die Gesellschaft diejenigen Verpflichtungen zu übernehmen, welche für die Eisenbahnen im Gebiete des ehemaligen Norddeutschen Bundes festgestellt sind oder später für dieselben anderweit festgestellt werden mögen.

XVI. Anderen Unternehmern bleibt sowohl der Anschluss an die Bahn mittelst Zweigbahnen, als die Mitbenutzung der Bahn ganz oder theilweise gegen zu vereinbarende eventuell vom Minister der öffentlichen Arbeiten festzusetzende Fracht- oder Bahngeldsätze vorbehalten.

XVII. Der Staatsregierung bleibt das Recht vorbehalten, den Betrieb der Bahn für Rechnung der Gesellschaft jederzeit zu übernehmen.

Auch ist die Gesellschaft verpflichtet, den Betrieb ihrer Bahn der Verwaltung einer anschliessenden Privatbahn gegen Gewährung einer jährlichen Rente, welche der im Durchschnitte der letzten (5) Jahre erzielten Reineinnahme gleichkommt und mindestens jährlich 4½ pCt. ihres Anlagecapitals (cfr. II.) beträgt, zu überlassen, falls der Minister der öffentlichen Arbeiten diese Betriebsüberlassung im öffentlichen Verkehrsinteresse für erforderlich erachtet. Als Reineinnahme ist diejenige Summe anzusehen, um welche die Betriebsroheinnahme die in dem betreffenden Rechnungsjahre aufgewendeten Verwaltungs-, Unterhaltungs- und Betriebskosten einschliesslich der vorgeschriebenen Rücklagen in den Erneuerungs- und Reservefonds, jedoch ausschliesslich der aus diesen Fonds zu bestreitenden Ausgaben übersteigt.

XVIII. Sollten nach dem Ermessen des Ministers der öffentlichen Arbeiten resp. der obersten Reichsaufsichtsbehörde die Voraussetzungen wegfallen, unter denen auf die Bahn bei ihrer Concessionirung die Anwendung der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung für statthaft erklärt ist (cfr. Artikel XIII. in fine), so muss die Gesellschaft auf Erfordern

des bezeichneten Ministers sich bereit finden lassen, nach seiner Wahl entweder selbst die baulichen Einrichtungen und den Betrieb der Bahn nach Massgabe der für Hauptbahnen bestehenden Bestimmungen umzuändern, falls die finanziellen Verhältnisse der Gesellschaft ihr diese Umwandlung nach dem Ermessen des Ministers gestatten, oder zu diesem Zwecke einem etwaigen andern Unternehmer entweder das Eigenthum und den Betrieb der Bahn gegen Erstattung des Anlagecapitals oder blos den Betrieb der Bahn gegen Gewährung der vorhin am Schlusse des Artikels XVII. bezeichneten Rente abzutreten.

XIX. Die Aushändigung einer Ausfertigung dieser Concessionsurkunde an das Eingangs bezeichnete Gründungscomité erfolgt erst nachdem die Zeichnung des gesammten Actiencapitals durch Vorlegung beglaubigter Zeichenscheine beziehungsweise der gesetzlich genehmigten Beschlüsse der betheiligten Communen und Kreise dem Minister der öffentlichen Arbeiten nachgewiesen und zugleich die Creditfähigkeit der Zeichner von demselben als genügend bescheinigt befunden ist, nachdem ferner der Staatsregierung der mit den Concessionsbedingungen in volle Uebereinstimmung zu setzende Gesellschaftsvertrag vorgelegt und diese Uebereinstimmung nachgewiesen ist und nachdem endlich die Hinterlegung der unter VIII. 4 vorgeschriebenen Caution und Verpfändungsurkunde stattgefunden hat.

Binnen einer von heute ab zu berechnenden 6monatlichen Präclusivfrist muss die Eintragung jenes von der Staatsregierung als mit der Concession übereinstimmend befundenen Gesellschaftsvertrages in das Handelsregister bewirkt werden, zu welchem Zwecke dem Handelsgerichte die Ausfertigung der Concessionsurkunde und die Erklärung der Regierung bezüglich jener Uebereinstimmung vom Gründungscomité vorzulegen sind.

Nachdem jene Eintragung rechtzeitig erfolgt und unter Beifügung von Druckexemplaren des Gesellschaftsvertrages nachgewiesen ist, soll die gegenwärtige Urkunde in Gemässheit des Gesetzes vom 10. April 1872 veröffentlicht werden.

Wird dagegen jene Eintragung binnen der vorbezeichneten Frist nicht herbeigeführt, so ist die gegenwärtig ertheilte Concession ohne Weiteres erloschen, in welchem Falle jedoch die hinterlegte Caution zurückgegeben werden soll.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Königlichen Insiegel.

Gegeben Baden-Baden, den 4. October 1880.

(L. S.) Wilhelm.

Maybach. Grf. zu Eulenburg. v. Puttkamer. Friedberg.

Auf Ihren Bericht vom 26. März d. J. will Ich hierdurch die für die Eintragung des Gesellschaftsvertrages der zu bildenden Alt-Damm-Colberger Eisenbahngesellschaft in das Handelsregister in der landesherrlichen Concessionsurkunde vom 4. October 1880 vorgeschriebene Präclusivfrist um 4 Monate verlängern.

Berlin, den 28. März 1881. Wilhelm. Maybach.

An den Minister der öffentlichen Arbeiten.

Aus dem Deutschen Reich.

Berlin, den 16. Mai. (Politische Wochenschau. Eisenbahnen Saarburg-Saargemünd und Courcelles-Teterchen. Vorarbeiten für Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung. Differentialtarife. Generaltarifconferenz. Eisenbahnbauentwürfe. Frachtcredite. Märkisch-Posener Bahn. Bilanz der Halle-Sorau-Gubener Bahn. Bilanz der Saaleisenbahngesellschaft. Concession für Altdamm-Colberger und Eisern-Haardter Eisenbahn. Beschwerden wider Eisenbahnverwaltungen. Unfallstatistik im März.)

In der vorigen Woche, während der achttägigen Pause des Reichstags haben nur zwei parlamentarische Commissionen ihre Arbeiten fortgesetzt: die Stempelsteuercommission und die mit Berathung des Unfallversicherungsgesetzes betraute Commission. Die letztere hat die zweite Lesung beendet. Alle Anstrengungen, die Reichsversicherungsanstalt wieder herzustellen, sind gescheitert und der Staatssecretär von Bötticher hat erklärt, dass die Regierung die einzelstaatliche Versicherung zwar nicht für wünschenswerth, aber auch nicht für unannehmbar halte. Es ging aus der Erklärung des Herrn Ministers klar hervor, dass die Regierung der Beseitigung der Privatversicherung einen so hohen Werth beilegt, dass sie dafür jede andere Concession zu machen bereit ist. Der Antrag Buhl auf Wiederherstellung der Reichsanstalt, dem die Mitglieder der Nationalliberalen und Secessionisten sowohl als auch der Fortschrittspartei und der liberalen Gruppe zustimmten, indem sie erklärten, dass sie in Beziehung auf die Entwickelung von Einrichtungen für alle Reichsangehörigen particularistischen Bestrebungen niemals Vorschub leisten wollen, wurde abgelehnt. Ein nicht unwichtiger Zusatz ist auf Antrag des Abg. Stumm beigefügt worden, nämlich die Herabsetzung der Rente auf die Hälfte im Falle groben Verschuldens des Verunglückten. Die Börsensteuercommission ist mit ihren Arbeiten fertig geworden. Was von dem Gesetze nach den erheblichen Modificationen und Abschwächungen übrig geblieben, wird wahrscheinlich eine Majorität im Reichstag finden. Wenn die Plenarverhandlungen über das Unfallversicherungsgesetz sich so glatt abwickeln, wie die Commissionsberathungen, dann würde der Reichstag noch vor Pfingsten die zwei bedeutendsten Gesetze dieser Session, das Versicherungs- und das Innungsgesetz erledigen können. Da von den Steuergesetzen höchstens die Börsensteuer einige Aussicht hat, so wäre es Zeitverschwendung, ihretwegen den Reichstag noch zu belästigen. Das Trunksuchtsgesetz brennt uns auch noch nicht gerade auf den Nägeln. Doch wird ein Tagen des Reichstags bis nahe an Johanni kaum zu vermeiden sein, wenn die Regierung auf der Berathung des dem Bundesrathe vorliegenden Entwurfs über den Mehl- und Traubenzoll besteht. Durch diesen Entwurf wird eine Bresche in den Zolltarif gelegt, welche dessen Gegner zu neuen Anstrengungen aufmuntern wird. — Ein Thema, das in voriger Woche fast von allen Zeitungen besprochen wurde, war der zehnjährige Gedenktag des Frankfurter Friedens. Fürst Bismarck soll auf das Glückwunschtelegramm einer patriotischen Gesellschaft erwidert haben, dass zu seiner Freude „Aussicht auf weitere ungestörte Fortdauer des Friedens“ bestehe. In der That können wir dem Himmel dankbar dafür sein, dass der Vertrag von Frankfurt uns eine so lange Aera des Friedens geschenkt hat und bieten uns die aus so autoritativem Munde kommenden Worte wohl eine sichere Bürgschaft für das Fortbestehen derselben.

Die Eisenbahnen von Saarburg nach Saargemünd und von Courcelles über Bolchen nach Teterchen werden zur Zeit von der Reichseisenbahnverwaltung gemäss der mit der Société anonyme des Chemins de fer de la Lorraine als Inhaberin der bezüglichen Concession abgeschlossenen Verträge pachtweise betrieben. Ein gleiches Verhältniss wird demnächst in Bezug auf die Eisenbahn von Château-Salins und von Vic nach der Reichsgrenze bei Chambrey mit dem Zeitpunkte der Eröffnung der im Bau befindlichen Linie von Château-Salins nach Saaralben, durch welche die directe Verbindung der von Nancy nach Château-Salins führenden Eisenbahn mit den Linien der Reichseisenbahnverwaltung hergestellt werden wird, auf Grund der Verträge eintreten. In diesen Verträgen ist aber auch dem Reiche das Recht ausbedungen worden, die gepachteten Eisenbahnen zu jeder Zeit käuflich zu erwerben. Die Reichsregierung erachtet es für angezeigt, von diesem Recht schon jetzt Gebrauch zu machen. Die Pachtzinsen, welche das Reich für die von ihm betriebenen, resp. noch zu betreibenden Linien an die Concessionsinhaberin — jene oben erwähnte anonyme Gesellschaft — zu entrichten hat, betragen fünf Procent des für den Erwerb dieser Linien bedungenen Kaufpreises. Dagegen gestattet der gegenwärtige Stand des Geldmarktes das zur Deckung des Kaufpreises erforderliche Capital gegen eine Verzinsung von nur vier Procent zu beschaffen, wodurch eine jährliche Ersparniss von 97 174 ℳ herbeigeführt werden würde. Würden diese Ersparnisse zur Amortisation der zum Zweck der Beschaffung des Kaufpreises aufzunehmenden Anleihe unter Heranziehung der durch die ratenweise Abzahlung ersparten Zinsen zur Schuldentilgung verwendet, der Kaufpreis bis zum Schluss des Jahres 1881 bezahlt, und vom 1. Januar 1882 mit der Tilgung der letzteren begonnen, so würde die Gesammtanleihe zu Anfang des Jahres 1923 vollständig abgetragen sein. Der Reichskanzler hat nun dem Reichstage ein Gesetz zur Genehmigung unterbreitet, nach welchem der Reichskanzler ermächtigt wird, zu dem angegebenen Zweck im Ganzen die Summe von 11 408 664 ℳ zu verausgaben, ferner das zweite Geleise zwischen den Bahnhöfen Saargemünd und Saaralben auszubauen, die dazu erforderlichen Grundstücke, nöthigenfalls auf dem Wege der Zwangsenteignung in den von der Landesgesetzgebung vorgeschriebenen Formen, zu erwerben und dazu den Betrag von 1 077 000 ℳ zu verwenden, die Mittel aber zur Deckung des Gesammterfordernisses im Betrage von 12 485 664 ℳ im Wege des Credits flüssig zu machen und zu dem Zwecke in demjenigen Nominalbetrage, welcher zur Beschaffung des angegebenen Betrages erforderlich sein wird, eine verzinsliche, nach den Bestimmungen des Gesetzes vom 19. Juni 1868 zu verwaltende Anleihe aufzunehmen und Schatzanweisungen auszugeben.

Der Auftrag zur Anfertigung der generellen Vorarbeiten für Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung ist folgenden Königlichen Eisenbahn-Directionen ertheilt worden: 1. der Königlichen Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische) zu Köln für eine solche Eisenbahn einerseits von Altenkirchen, andererseits von einem zwischen Westerburg und Hachenburg belegenen Punkte zum Anschluss an die Deutz-Giessener Bahn; 2. der Königlichen Eisenbahn-Direction Berlin für eine solche Eisenbahn von Jatzenick über Torgelow und Eggessin nach Ueckermünde; 3. der Königlichen Eisenbahn-Direction zu Bromberg für eine Schienenverbindung von der Thorn-Insterburger Eisenbahn oder der Weichselstädtebahn nach dem rechten Weichselufer bei Thorn für Rechnung der Stadt Thorn. Zur Vornahme der durch die Königliche Eisenbahndirection zu Hannover auszuführenden Vorarbeiten einer Eisenbahn von Berlin über Parchim nach Mölln und Oldesloe ist für das Mecklenburgische Gebiet vom Ministerium des Innern in Schwerin die Erlaubniss ertheilt worden.

In Sachen der Differentialtarife schreibt die „N. A. Z." anscheinend offiziös: „In der „Tribüne" und in einer Reihe anderer ihr nahestehender Blätter ist „als neuer bemerkenswerther Beitrag zur Wendung der Eisenbahntarifpolitik der Regierung" von einem Antrage Mittheilung gemacht, welcher von einem grossen Rheinisch-Westfälischen Eisenwerk an den Minister der öffentlichen Arbeiten wegen Ermässigung der Tarife für Stahlschienen von Rheinland und Westfalen nach Ungarn gerichtet sein und den Minister veranlasst haben soll, die Königlichen Directionen zu Köln anzuweisen, wegen gemeinsamer Herausgabe billigster Schienentarife nach Ungarn mit den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen in Verbindung zu treten. Es wird dabei die Firma Krupp genannt, welche bereits eine Offerte auf Lieferung von Schienen zu 155 Mark pro Tonne loco Belgrad, d. h. zu dem Preise abgegeben habe, welchen die Preussischen Staatsbahnen in diesem Jahre loco Eisenwerk bezahlen müssen. Die Oesterreichischen Bahnen hätten bei den Verhandlungen erklärt, dass sie als Gegenleistung die Gewährung billigerer Getreidetarife von Oesterreich nach dem Rhein als selbstverständlich betrachteten. Die Deutschen Verwaltungen sollen auch diese Gegenforderung als der Erwägung wohl werth bezeichnet und dem Minister über die Sache Vortrag gehalten haben, die Entscheidung des Ministers aber noch ausstehen. Wir sind in der Lage, dem gegenüber zu constatiren, dass an massgebender Stelle von einem Antrage der Firma Krupp oder eines anderen Rheinisch-Westfälischen Werkes auf Ermässigung der Eisenbahnfracht für Stahlschienen nach Ungarn oder Serbien nichts bekannt ist. Ebensowenig liegt, wie wir erfahren, ein Bericht Königlicher Eisenbahndirectionen über einen solchen Antrag dem Minister vor. Richtig ist nur, dass auf einer im Februar d. J. in Wien stattgehabten Conferenz eines Verbandes Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahnverwaltungen bei Berathung eines Antrags der Königlichen Eisenbahndirection zu Köln vom Januar d. J. auf Wiederherstellung früherer Ausnahmetarife für Eisensendungen im Rheinisch-Thüringisch-Oesterreichischen Verkehr, von den Oesterreichischen Vertretern die Wiederherstellung der früheren ermässigten Sätze für Mehl und Getreide für den Verkehr von Oesterreich nach Deutschland verlangt worden ist, und dass der Vertreter der genannten Königlichen Direction sich schliesslich bereit erklärt hat, hierüber höheren Orts Vortrag zu halten. Auch dieser Bericht liegt indessen dem Minister noch nicht vor. Wie dieser Vorgang als „ein bemerkenswerther Beitrag zur Wendung der Preussischen Eisenbahntarifpolitik" bezeichnet werden kann, ist völlig unerfindlich. Die Regierung denkt unseres Wissens nicht daran, ihre zum Wohl des Landes eingeschlagene Tarifpolitik zu ändern, und hält namentlich in der Frage der Differentialtarife im Verkehr mit dem Auslande nach wie vor unbeirrt an den Grundsätzen fest, welche überdies in Uebereinstimmung mit der Auffassung des Bundesraths — durch den allgemeinen Erlass vom 23. April 1878 (Eisenbahnverordnungsblatt S. 115/116) zur Kenntniss der wirthschaftlichen Körperschaften des Landes und der betheiligten Behörden gebracht worden sind. Die Einführung ermässigter Exporttarife für einheimische Producte und Fabrikate, insbesondere auch für die Erzeugnisse der einheimischen Eisenindustrie, wie solche schon seit längerer Zeit nach anderen Ländern bestehen, auch nach Oesterreich-Ungarn, würde jenen Grundsätzen nur entsprechen. Die Hoffnung aber, bei diesem Anlass die im Interesse der einheimischen Production getroffenen wohlerwogenen Massregeln durch eine die Interessen der Deutschen Landwirthschaft schädigende, das Ausland begünstigende Wiedereinführung ermässigter Importtarife für Oesterreichisches Getreide oder Mehl wieder rückgängig gemacht zu sehen, würde, dessen sind wir sicher, eine durchaus verfehlte sein."

Die Generaltarifconferenz der Deutschen Eisenbahnverwaltungen findet am 20. d. M. hierselbst statt. Dieselbe wird bekanntlich auf Grund der Anordnungen der Bundesregierungen, welche bei Einführung des Tarifreformsystems getroffen sind, durch den Preussischen Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten berufen, der auch die Tagesordnung bestimmt. Sämmtliche Gegenstände sind durch die eingesetzte Tarifcommission der Deutschen Eisenbahnen, die wichtigeren unter Zuziehung des Ausschusses der Verkehrsinteressenten, vorberathen. Auf der Tagesordnung stehen 61 Gegenstände von grösserer und geringerer Bedeutung; namentlich unwesentliche Aenderungen und Declarationen in dem Gütertarifschema. Von hervorragendem Interesse ist der Antrag der Königlichen Eisenbahndirection zu Elberfeld: Holz, roh vorgearbeitetes, nicht gesägte und roh beschlagene Stämme, welche jetzt allgemein zu 3 ₰ pro Tonne und Kilo gefahren werden, in den Specialtarif IV. (2,7 ₰ abfallend auf 2,2 ₰ pro Tonne und Kilo) zu setzen. Der Antrag war damit motivirt, dass zur Zeit rohes und geschnittenes, auch gesägtes Holz (Bretter etc.) gleich tarifirt werden und es im Interesse der Sägemühlen liege, dass ihnen das rohe Holz billiger zugeführt würde. Interessant ist nun, dass nach Anhörung gewiegter Sachverständiger aus allen Theilen Deutschlands die Tarifcommission wie der Verkehrsausschuss sich gegen die beantragte Ermässigung ausgesprochen haben. Man wird sich der Vorwürfe erinnern, welche der Reichskanzler und einige Grossgrundbesitzer gegen die Deutschen Eisenbahnverwaltungen wegen deren Holztarife, namentlich vor jetzt 3 Jahren erhoben haben. Es wurde behauptet, dass die Differentialtarife der Deutschen Bahnen zu Gunsten des Galizischen und Ungarischen Holzes den Rückgang der Einnahmen aus den Forsten veranlasst hätten, und als nothwendig gefordert, das Holz zu den niedrigsten Taxen (also Specialtarif III) zu befördern. Die Sachverständigen, Forstmeister Wagner als Vertreter der Vereinigung der Waldbesitzer Mitteldeutschlands, der Holzhändler und Sägewerksbesitzer Brügmann zu Dortmund, Steinbeiss zu Brannenburg (Oberbayern), Francke zu Berlin, haben sich jetzt ebenso wie das Mitglied des Verkehrsausschussess Herr v. Wedell-Malchow gegen die allgemeine Ermässigung der Holztarife ausgesprochen. Sämmtliche Sachverständigen sind darin einig, dass für die Beförderung des Holzes nicht die Eisenbahnen, sondern das Wasser entscheidend sei, gegen dessen Concurrenz erstere nicht mit Erfolg ankämpfen können. Herr Wagner hob noch hervor, dass die Frachtermässigung auch dem ausländischen Holze zu Gute kommen würde; die Deutsche Forstwirthschaft werde aber jetzt bereits, obwohl sie für die Bedürfnisse der Inländer ausreichend zu sorgen in der Lage sei, durch den bedeutenden und in Folge des geringen Eingangszolls nicht geminderten Import ausländischen Holzes in empfindlicher Weise geschädigt. Von besonderem Interesse sind aber die Auslassungen der Sachverständigen nach zwei Richtungen. Sie constatiren einmal, dass die Veränderung der Eisenbahntarife auf den Import und somit auf die Lage der Forstbesitzer ohne Einfluss gewesen ist. Sie sprechen sich ferner gegen eine allgemeine, also gleichmässige Herabsetzung der Tarife, unter Ausschluss von Differentialtarifen, auch aus dem Gesichtspunkte aus, dass diese auch dem ausländischen Holz zu Gute kommen. Wird diese letztere Auffassung als Ausgangspunkt der Tarifpolitik zugelassen, so werden die Eisenbahntarife allerdings künftig vor allgemeinem Herabsetzen sehr sicher sein, weil sie alle auch dem Ausland zu Gute kommen.

Die Entwürfe zu hervorragenden Eisenbahnbauten, Brücken etc. betreffend, sind die Eisenbahndirectionen veranlasst worden, dieselben nicht wie bisher von den Ingenieuren allein, sondern unter Zuziehung von namhaften Architekten ausarbeiten zu lassen, zugleich aber die Skizzen dem Herrn Minister zur Genehmigung vorzulegen. Wie wir hören, ist diese Bestimmung auf Vorstellungen zurückzuführen, welche die neubegründete Akademie des Bauwesens in der Richtung gemacht hat, fortan eine mehr künstlerische Durchbildung der reinen Ingenieur- und Nutzbauten zu ermöglichen. Seine erste Probe wird dieses System des Zusammenarbeitens bei der neuen grossartigen Eisenbahnbrücke über den Main innerhalb des Gebiets der Stadt Frankfurt zu bestehen haben.

Für die Gewährung von Frachtcredit mit längerer als einmonatlicher Zahlungsfrist publicirt jetzt auch die Königliche Direction in Magdeburg die allgemeinen Bedingungen. Solche Frachtstundung wird danach nur den Versendern bezw. Empfängern von Kohlen gewährt, wenn die monatliche Durchschnittssumme bei dreimonatlicher Zahlungsfrist mindestens 1 000 ℳ, bei sechsmonatlicher Zahlungsfrist mindestens 3 000 ℳ beträgt. Der Credit wird für eine oder mehrere, vorher speciell zu benennende Stationen gewährt. Zur Sicherstellung hat der Creditnehmer durch Hinterlegung von sicheren Werthpapieren, zu welchen auch sichere Prioritätsobligationen Deutscher Eisenbahnen zu rechnen sind, Caution zu bestellen. (Bank- und Industriepapiere werden als Caution nicht angenommen.) Die Creditirung erfolgt nur in Höhe des von der Eisenbahnverwaltung festzustellenden Werthes der deponirten Caution, mit der Massgabe, dass der Cautionswerth von Effecten, mit Rücksicht auf die dem Deponenten zu belassenden Coupons für die ersten 4 Jahre, höchstens mit 80 pCt. des bei Hinterlegung derselben gültigen Courses angenommen wird. Die Credithöhe darf durch die Contirungen niemals überschritten werden, vielmehr müssen alle darüber hinaus auflaufenden Beträge stets sofort baar bezahlt werden. Die Zahlung der im Laufe eines Monats creditirten Frachten erfolgt bei dreimonatlicher Zahlungsfrist spätestens bis zum 3. des auf den Entstehungsmonat folgenden dritten Monats, bei sechsmonatlicher Zahlungsfrist spätestens bis zum 3. des auf den Entstehungsmonat folgenden sechsten Monats. Creditirte Frachtbeträge aus den Monaten December, Januar, Februar und März, bezw. bei dreimonatlicher Zahlungsfrist aus dem Monat März müssen stets bis zum 8. des darauf folgenden Monats Mai beglichen werden. Ueber die Fracht für jede Sendung ist vom Creditnehmer ein Schuldanerkenntniss nach Formular zu ertheilen. Sofern der Creditnehmer nicht selbst die Güter in Empfang nehmen bzw. die Schuldanerkenntnisse nicht selbst vollziehen will, hat er der Eisenbahnverwaltung seinen Bevollmächtigten zu benennen und bestimmte Erklärung dahin abzugeben, dass der Bevollmächtigte zur Empfangnahme der Avise, der Güter und Frachtbriefe, bezw. zur Vollziehung der Schuldanerkenntnisse, sowie zur Quittungsleistung ermächtigt ist. Da ein solches Anerkenntniss einen sicheren Rechnungsfactor bilden muss, verzichtet der Creditnehmer darauf, gegen dasselbe den Einwand des Irrthums zu erheben. Die Eisenbahnverwaltung wird indessen von diesem Verzichte nur insoweit Gebrauch

machen, als sonst ihr selbst ein Schaden erwachsen würde. Die Bewilligung eines Frachtcredites erfolgt Seitens der Eisenbahnverwaltung stets nur auf sofortigen, an eine Kündigungsfrist nicht gebundenen Widerruf. Sämmtliche Anträge auf Gewährung von Frachtcrediten, sowie alle Correspondenzen, welche auf Frachtcredite bezw. auf die dafür hinterlegten Cautionen Bezug haben, sind fernerhin an das betreffende Kgl. Eisenbahnbetriebsamt zu richten.

Die Märkisch-Posener Eisenbahn hat mit der Deutschen Bank ein Abkommen zur Einlösung der rückständigen Coupons der Stammprioritätsactien dieser Bahn getroffen. Das Geschäft soll eigentlich zwischen den Stammactien und den Besitzern der Stammprioritätscoupons geschlossen werden, wobei die Deutsche Bank als Vermittlerin fungirt. Die Besitzer der rückständigen Coupons werden zur Anmeldung ihres Besitzes aufgefordert und sollen nach dem „B. B.-C." die Coupons in baarem Geld honorirt werden: Coupon pro 1872 mit 100 pCt., 1873 mit 60 pCt, 1874 mit 40 pCt., 1875, 1876 und 1877 mit je 30 pCt. des Nominalwerthes. Rückständig sind im Ganzen $15^{11}/_{12}$ pCt. Da 290 pCt. der rückständigen Summe (statt 600 pCt.) ausgezahlt werden und da der Rückstand $15^{11}/_{12}$ pCt. auf ein Capital von 21 750 000 ℳ, mithin 3 461 875 ℳ Nominal beträgt, so beziffert sich die auszuzahlende Summe auf 1 673 242 ℳ Dieser Betrag soll nun, wie der „B. B.-C." meldet, in der Art beschafft werden, dass auf je 4 Stammactien, die eingeliefert werden, die Deutsche Bank eine Actie zurückbehält, um sich dadurch schadlos zu halten. Das Stammactiencapital beträgt Nominal ebenso wie das Stammprioritätencapital 21 750 000 ℳ Der zurückbehaltene Nominalbetrag beziffert sich mithin auf 5 437 500 ℳ Zum jetzigen Course berechnet ergiebt dies somit ungefähr dieselbe Summe, welche den Besitzern rückständiger Stammprioritätencoupons ausgezahlt werden muss. Die Operation scheint also auf Reducirung des Stammactiencapitals um ein Viertel auszugehen, obschon aus der Meldung nicht klar ersichtlich ist, in welcher Weise die Gesellschaft selbst bei dem Geschäft betheiligt ist. — Der Verwaltungsrath genehmigte in seiner Montagsversammlung, vorbehaltlich der Genehmigung durch die Generalversammlung, den Bau einer Secundärbahn Opanitza-Grätz, für welche die Stadt Grätz eine Zinsgarantie von $4^1/_2$ pCt. übernommen hat. Der Bau soll am 1. Juli beginnen und ca. 300 000 ℳ kosten.

Nach der Bilanz der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn ult. 1880 betrug das Stammcapital 68 150 755 ℳ gegen 63 083 793 ℳ Ende 1879. Der Erneuerungsfonds ist auf 2 230 563 ℳ gewachsen (1879 1 985 380 ℳ), Reservefonds 297 698 ℳ (263 011 ℳ), Beamten-, Pensions- und Unterstützungsfonds 324 037 ℳ (289 079 ℳ). Der Reingewinn von 1 148 090 ℳ wird wie folgt vertheilt: zur Zahlung von 5 pCt. Dividende auf die Stammprioritätsactien 1 012 500 ℳ (gegen vorjährige $3^1/_2$ pCt. mit 708 750 ℳ); Zahlung der Eisenbahnsteuer 28 425 ℳ (18 173 ℳ); zur Disposition der Generalversammlung 11 085 ℳ (7 088 ℳ) und Fonds für Dividendenrückstände 96 080 ℳ

Nach der Bilanz der Saal-Eisenbahn-Gesellschaft hatte die Bahn im Jahre 1880 aus dem Betrieb eine Einnahme von 816 375 ℳ, wovon 316 935 ℳ auf den Personen- und Gepäckverkehr, 384 823 ℳ auf den Güterverkehr und 114 617 ℳ auf die Extraordinarien entfallen. Der Einnahme stehen gegenüber Ausgaben für die allgemeine Verwaltung mit 63 924 ℳ, für die Bahnverwaltung mit 119 749 ℳ, für die Transportverwaltung mit 283 301 ℳ, endlich für die Ertragsverwaltung (Verzinsung und Amortisation der Prioritäten etc.) mit 349 919 ℳ Eine Gewinnvertheilung auf die Stammprioritäten findet selbstverständlich nicht statt, wie denn eine solche seit Eröffnung der Bahn überhaupt nicht vorgekommen ist.

Die Concession für die Secundärbahn Altdamm - Colberg ist ertheilt. Indem wir dieselbe an anderer Stelle nach dem „R.-Anz." wiedergeben, stellen wir hier die Hauptbestimmungen zusammen. Capital: 6 300 000 ℳ, die eventuell theilweise durch $4^1/_2$ pCt. Prioritäts-Actien beschafft werden können, die auch bei Liquidation vorzugberechtigt sind. Die Gewährung von Bauzinsen ist gestattet. Die Bahn ist zwei Jahre nach Eintragung in das Handelsregister zu vollenden. Der Staat hat das Recht, jederzeit den Betrieb der Bahn zu übernehmen; auch kann der Minister die Ueberlassung des Betriebes an eine benachbarte Bahn gegen Zahlung von mindestens $4^1/_2$ pCt. Rente fordern. Auch zur eventuellen Umwandlung der Linie in eine Vollbahn ist die Gesellschaft auf Erfordern des Ministers verpflichtet, eventuell zur Ueberlassung des Unternehmens zu dem Behufe an einen anderen Unternehmer gegen Erstattung des Anlagecapitals, resp. gegen Gewährung der oben schon bezeichneten Rente.

Die Concessionsurkunde, betreffend den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Eisern nach Haardt mit Abzweigung nach Reinhold Forster Erbstollen und Hainer Hütte und mit Anschlüssen an benachbarte industrielle und gewerbliche Etablissements durch die Eisern-Haardter Eisenbahngesellschaft, welche der „R.-Anz." ebenfalls publicirt, besagt: „Nachdem von dem Comité, welches sich zur Gründung einer Actiengesellschaft unter der Firma: „Eisern-Haardter Eisenbahngesellschaft" gebildet hat, darauf angetragen worden ist, dieser Gesellschaft die Concession zum Bau und Betriebe einer, für den Betrieb mittelst Dampfkraft und für die Beförderung von Personen und Gütern im öffentlichen Verkehr bestimmten, den Bestimmungen der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung unterworfenen Bahn von Eisern nach Haardt nebst Abzweigung nach Reinhold Forster Erbstollen und Hainer Hütte und mit Anschlüssen an die Grube Eisern-Haardter Tiefbau, an die Eiserner Hütte der Gewerkschaft Böcking und Co., an die Gruben des Morgenröther-Erbstollens, an die Gruben Michelsberg und Brüderbund bei Eisern, an die Gruben des Tiefkohlenbacher-Stollens, an die Eiserfelder-Hütte der Gewerkschaft Güthing und Co., an die Gruben Victoria, Röhrigshoffnung und Paulus-Blech, an das Puddel- und Walzwerk Steinseifer und Co. in Eiserfeld, an die Gruben am Gilberg, an die Gruben Münker, Ehrenhut, Glücksbrunnen b. d. Hengsbach, an die Gruben bei Pützhorn, an die Johannishütte Actienverein in Siegen zu ertheilen, wollen Wir diese Concession, sowie das Recht zur Entziehung und Beschränkung des Grundeigenthums nach Massgabe der gesetzlichen Bestimmungen, unter den nachstehenden Bedingungen hierdurch ertheilen." Das Anlagecapital ist auf 800 000 ℳ festgesetzt.

Beschwerden wider Deutsche Eisenbahnverwaltungen sind beim Reichseisenbahnamt in der Zeit vom 1. Januar bis Ende März d. J. im Ganzen 76 aus dem Publikum eingelaufen. Von diesen beziehen sich 17 auf den Personenverkehr, 40 auf den Güterverkehr und 19 auf andere Gegenstände. Das Reichseisenbahnamt hat von diesen Beschwerden als begründet erachtet 5, als unbegründet zurückgewiesen 22, auf den Rechtsweg verwiesen 4, wegen mangelnder Zuständigkeit der Reichsgewalt nicht zur Cognition gezogen 18, die übrigen 27 wurden zum grössten Theil mit Rücksicht auf die darin behandelten Gegenstände zur directen Erledigung an die zuständigen Eisenbahnverwaltungen abgegeben. Betroffen von Beschwerden sind überhaupt 22 Eisenbahnverwaltungen.

Die Unfallstatistik im März dieses Jahres zeigt nach der im Reichseisenbahnamt aufgestellten Nachweisung auf Deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — folgende Ziffern: 13 Entgleisungen und 2 Zusammenstösse auf freier Bahn, 22 Entgleisungen und 27 Zusammenstösse in Stationen und 115 sonstige Unfälle (Ueberfahren von Fuhrwerken, Feuer im Zuge, Kesselexplosionen und andere Betriebsereignisse, wobei Personen getödtet oder verletzt worden sind). Bei diesen Unfällen sind im Ganzen, und zwar grösstentheils durch eigenes Verschulden, 141 Personen verunglückt, sowie 45 Eisenbahnfahrzeuge erheblich und 110 unerheblich beschädigt. Es wurden von den 12 987 429 überhaupt beförderten Reisenden 1 getödtet, 12 verletzt (davon entfallen: 1 Tödtung und 1 Verletzung auf die Bergisch-Märkische Eisenbahn, 6 Verletzungen auf die Thüringische Eisenbahn, 4 Verletzungen auf die Bahnstrecken im Verwaltungsbezirke der vormaligen Königlichen Direction der Köln-Mindener Eisenbahn und 1 Verletzung auf die Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen); von Bahnbeamten und Arbeitern im Dienst beim eigentlichen Eisenbahnbetriebe 16 getödtet und 61 verletzt und bei Nebenbeschäftigungen 29 verletzt; von Post-, Steuer- etc. Beamten 1 getödtet; von fremden Personen (einschliesslich der nicht im Dienst befindlichen Bahnbeamten und Arbeiter) 12 getödtet und 5 verletzt, sowie bei Selbstmordversuchen 4 Personen getödtet. Von den sämmtlichen Verunglückungen — mit Ausschluss der Selbstmorde — entfallen auf: A. Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen (bei zusammen 21 839 km Betriebslänge und 510 063 552 geförderten Achskilometern) 107 Fälle, darunter die grösste Anzahl auf die Bahnstrecken im Verwaltungsbezirke der vormaligen Königlichen Direction der Köln-Mindener Eisenbahn zu Köln (24), die Bergisch-Märkische Eisenbahn (15) und die Oberschlesische Eisenbahn (10), verhältnissmässig, d. h. unter Berücksichtigung der geförderten Achskilometer und der im Betriebe gewesenen Längen sind jedoch auf den Bahnstrecken im Verwaltungsbezirke der vormaligen Königlichen Direction der Köln-Mindener Eisenbahn, der Bergisch-Märkischen Eisenbahn und auf den Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen die meisten Verunglückungen vorgekommen. B. Grössere Privatbahnen — mit je über 150 km Betriebslänge — (bei zusammen 5 856 km Betriebslänge und 92 440 004 geförderten Achskilometern) 30 Fälle, darunter die grösste Anzahl auf die Thüringische Eisenbahn (18), die Hessische Ludwigsbahn (4) und die Berlin-Hamburger Eisenbahn (3); verhältnissmässig sind jedoch auf der Thüringischen Eisenbahn, der Hessischen Ludwigsbahn und der Rechte Oderufereisenbahn die meisten Verunglückungen vorgekommen. Auf den C. Kleineren Privatbahnen — mit je unter 150 km Betriebslänge — (bei zusammen 1 048 km Betriebslänge und 6 629 135 geförderten Achskilometern) sind Verunglückungen nicht vorgekommen.

Verein für Eisenbahnkunde in Berlin.

In Vervollständigung des Protocolls der April-Sitzung des Vereins für Eisenbahnkunde theilen wir noch mit, dass an Stelle des nach Aachen versetzten Geheimen Regierungsrath Quasowski der Commandeur des Eisenbahn-Regiments, Oberstlieutenant Golz,

zum Stellvertreter des Vorsitzenden des genannten Vereins gewählt worden ist.

Aus Bayern.

⊙ München, den 12. Mai. Herr Abgeordneter von Schlör bespricht in seinem Referate über die Rechnungsnachweisungen des Eisenbahnbetriebs während der 14. Finanzperiode 1878 und 1879 die auffallende Erscheinung eines erheblichen Rückganges beim Güterverkehr (von 2 596 462 t im Jahre 1878 auf 2 522 226 t im Jahre 1879). Die Differenz, welche sich fast auf alle Artikel der Waarenstatistik vertheilt, ist zum mindesten kein Zeichen der wirthschaftlichen Besserung während der Jahre 1878 und 1879 und ist von einer Bedeutung, welche das Eisenbahninteresse überragt. Die gleichzeitige Zunahme des internationalen (Transit-)Verkehrs lässt einen günstigen Rückschluss auf die internen Verhältnisse nicht zu und darf hier eine erhebliche Besserung wohl erst dann in Aussicht genommen werden, wenn für Bayern bessere Ernten kommen und die Landwirthschaft wieder bessere Erträgnisse giebt, da ja an ihr Schicksal auch der weitaus überwiegende Theil des Gewerbebetriebes gebunden ist. Neuestens sind Verhandlungen in Gang gekommen, welche eine weitere Ermässigung für Getreidetransporte aus Galizien, Rumänien, Russland und von der untern Donau im Transit über Bayern nach der und über die Schweiz zur Folge haben werden und aus Concurrenzrücksichten geboten erscheinen. Hierbei wird die Einheitstaxe, welche für gedachten Transitverkehr bisher 4 Cts. pro Tonnenkilometer trug, auf 3,6 Cts. reducirt werden müssen. Letzterer Betrag entziffert sich auch aus den Tarifen, zu welchen Getreide von den Belgischen und Niederländischen Häfen nach der Schweiz über die Reichseisenbahnen und die Rheinroute transportirt wird. Die jüngst erschienenen Erörterungen über die Tarifpolitik der Staatseisenbahnverwaltung liefen nun darauf hinaus, dass einerseits dem Ungarischen Getreide nach der Schweiz weitere Ermässigungen der dermaligen Tarife zugestanden, andererseits die für die Schweiz angewendeten Einheitssätze auch auf den Getreidetransit von Ungarn, dann von Galizien, Russland, Rumänien und der unteren Donau über Bayern nach Süddeutschland übertragen werden möchten. Erstere Anschauung ist bereits Gegenstand von noch nicht abgeschlossenen Besprechungen der betheiligten Transportverwaltungen gewesen. Die Königliche Regierung hat ihrerseits diesen Erörterungen Aufmerksamkeit geschenkt. Einer sorgfältigen Erwägung bedarf aber immerhin die Frage, welche Rückwirkung die Realisirung der bezeichneten Anregungen auf die einheimischen Productions- und Absatzverhältnisse und auf die finanziellen Interessen der Bayerischen Staatseisenbahnverwaltung äussern wird.

Personal-Nachrichten.

Preussen. Der Amtsrichter a. D. Wilke, bisher in Kattowitz, ist als Hülfsarbeiter an das Betriebsamt in Berlin (Berlin-Dresden) versetzt. Der Ober-Güterverwalter Rast in Berlin ist zum ständigen Hülfsarbeiter bei dem Betriebsamte in Berlin (Berlin-Sommerfeld) und der Werkstättenvorsteher Hesse in Breslau zum Königlichen Eisenbahn-Maschinenmeister ernannt worden.

Bayern. Der Director der Generaldirection der Verkehrsanstalten — Bauabtheilung — Alois von Röckl zu München ist wegen Krankheit und dadurch bewirkter Functionsunfähigkeit in den erbetenen Ruhestand versetzt worden.

Uebersicht des Anlagecapitals, der Einnahmen, Ausgaben und Dividenden der wichtigeren Englischen Eisenbahngesellschaften in den Jahren 1879 und 1880.

Die nachstehende „Uebersicht des Anlagecapitals, der Einnahmen, Ausgaben und Dividenden der wichtigeren Englischen Eisenbahngesellschaften in den Jahren 1879 und 1880“ geben wir nach der „Railway News“. Aus dieser Uebersicht ist die allgemeine, theilweise beträchtliche Vermehrung der Dividenden ersichtlich.

Eisenbahngesellschaften	Anlage-capital in 1 000 £		Brutto-einnahme in 1 000 £		Betriebs-ausgabe in 1 000 £		Netto-einnahme in 1 000 £		Dividenden							
									Obligationen und fixirte Schulden in 1 000 £		Prioritäten in 1 000 £		Stammactien (ordinary)			
													Betrag in 1 000 £		pCt.	
	1879	1880	1879	1880	1879	1880	1879	1880	1879	1880	1879	1880	1879	1880	1879	1880
Caledonian	35 512	36 164	2 657	2 684	1 358	1 335	1 298	1 349	512	507	451	462	335	380	$2\frac{3}{4}$	$3\frac{1}{8}$
Glasgow and South Western	9 896	9 993	981	1 052	522	509	459	544	156	157	124	126	179	261	$3\frac{3}{8}$	5
Great Eastern	33 948	34 666	3 006	3 023	1 668	1 614	1 338	1 408	754	772	433	446	152	191	$1\frac{3}{8}$	$1\frac{1}{2}$
Great Northern	31 202	31 429	3 200	3 179	1 730	1 696	1 470	1 482	365	352	582	624	523	506	$5\frac{1}{8}$	$5\frac{1}{8}$
Great Western	64 303	66 599	6 986	7 266	3 525	3 629	3 461	3 637	1 561	1 499	1 217	1 263	683	876	$4\frac{1}{8}$	$5\frac{1}{8}$
Lancashire and Yorkshire .	31 468	32 702	3 362	3 574	1 802	1 897	1 560	1 677	399	386	470	501	691	789	$4\frac{5}{8}$	$5\frac{3}{8}$
London and Brighton . . .	20 934	21 323	1 924	2 031	866	899	1 059	1 132	196	217	427	458	436	456	6	$6\frac{1}{2}$
London and North Western .	81 961	83 102	9 347	9 766	4 827	4 933	4 519	4 833	844	827	1 457	1 457	2 219	2 549	$6\frac{1}{2}$	$7\frac{3}{8}$
London and South Western .	22 864	23 293	2 742	2 693	1 560	1 448	1 182	1 245	312	316	331	334	540	595	$5\frac{5}{8}$	6
Manchester, Sheffield & Lincoln	23 302	23 843	1 712	1 820	844	883	868	937	196	190	551	579	121	169	$2\frac{1}{8}$	3
Midland	66 228	67 878	6 509	6 717	3 290	3 417	3 219	3 300	741	745	1 192	1 149	1 285	1 406	$5\frac{5}{8}$	$6\frac{1}{8}$
North British	29 923	31 032	2 290	2 323	1 193	1 161	1 097	1 162	500	375	596	720	—	68	—	$1\frac{1}{2}$
North Eastern	55 342	55 379	5 570	6 435	2 818	3 151	2 752	3 283	514	495	948	929	1 291	1 860	$5\frac{7}{8}$	$8\frac{1}{4}$
South Eastern	20 007	20 235	1 985	2 083	957	983	1 028	1 100	305	314	270	271	453	514	$5\frac{1}{8}$	6
Zusammen	526890	537638	52 270	54 645	26 961	27 556	25 310	27 089	7 355	7 150	9 049	9 319	8 906	10 620	—	—

Russische Correspondenz.

St. Petersburg, im Mai 1881.

Die jährliche Ausgabe der Regierung zur Bezahlung der Garantie auf die Actien und Obligationen der Eisenbahngesellschaften hat sich im verflossenen Jahre 1880 nicht nur nicht verringert, wie doch eigentlich zu erwarten ist, sondern ist im Gegentheil bedeutend grösser gewesen, als dieselbe für 1878 und 1879 war. So wurden im Jahre 1878 den Gesellschaften auf Rechnung der Garantie 11 321 617 Creditrubel, im Jahre 1879 bereits 14 322 203 R. abgelassen; für 1880 aber ist diese Ausgabe auf 20 329 791 R. vorausgesehen. Ein endgültiger genauer Abschluss hat noch nicht gemacht werden können, weil noch nicht alle Bahnen ihren Rechenschaftsbericht pro 1880 abgeschlossen haben, was hier in Russland meist erst im Mai stattfindet. Das Finanzministerium hat bereits eine Eingabe an den Reichsrath gemacht und um Anweisung der obigen Summe gebeten zur Ausgabe an die Eisenbahngesellschaften, deren Actien und Obligationen durch die Regierung garantirt sind und welche nicht im Stande sind, weder Procente noch Tilgung aufzubringen für das verflossene Jahr in Folge ihres geringen Einkommens.

Zum Bau der Kriwoirogbahn und der Baskuntschakbahn ist eine temporäre Verwaltung, welche vom Departement der Eisenbahnen unabhängig ist, eingesetzt worden. Laut „Regierungsanzeiger“ sind folgende Gehalte den in dieser Bauverwaltung Beschäftigten ausgesetzt worden: dem Vorsitzenden 8 000 R., jedem Conseilsmitgliede 4 000 R. (ihrer sind 7); ausserdem sind 15 000 R. zur Bezahlung von Diäten für die Anwesenheit in den Sitzungen bestimmt; diese Bezahlung erhält der Vorsitzende wie die Mitglieder in gleichen Raten. Bei etwaigen Fahrten erhalten die Herren ausserdem 10 R. Diäten und Wiedererstattung der Reiseausgaben. Der Oberingenieur der Kriwoirogbahn erhält 21 650 R. Gehalt, der Ingenieur für den Brückenbau bei Jekaterinoslaw 18 150 R.; dem Baskuntschaker Oberingenieur sind dagegen nur 12 825 R. ausgeworfen. Das ganze Statut dieser Bauverwaltung ist noch von dem verstorbenen Kaiser am 20. Februar a. St. bestätigt worden. Von den 7 Conseilsmitgliedern sind 4 aus dem Ministerium der Communicationen, je einer aus den Ministerien der Finanzen und des Innern und der siebente ist ein Bevollmächtigter des Ministeriums der Reichsdomänen und wird nur in Fragen, welche den Bergwerksbetrieb und die Salzindustrie angehen, jedesmal besonders zur Theilnahme an den Sitzungen herangezogen. Verschiedene unserer hauptstädtischen Zeitungen bringen das Gerücht, dass der Finanzminister die oben erwähnten freilich etwas reichlich bedachten Gehälter anfangs nicht habe zulassen wollen und dass der Reichscontroleur seine Einwilligung auch nur versuchsweise für das laufende Jahr 1881 gegeben und dabei das Recht sich vorbehalten habe, Ende 1881, wenn es ihm nützlich und nothwendig erscheinen sollte, zur Verminderung der Bauadministrationsausgaben auf diesen beiden Bahnen die sämmtlichen Etats zu verringern. In der temporären Verwaltung, in welcher Geb. Rath Ingenieur Stjernwall den Vorsitz führt, befin-

den sich als Vertreter des Ministeriums der Communicationen die Ingenieure Geh. Rath Ssalow, Wirkl. Staatsrath Klewetzki und Staatsrath Malewski. Das Finanzministerium ist durch Geh. Rath Nicolajew und das Ministerium des Innern durch Generalmajor Bogdanowitsch vertreten. Als Vertreter des Ministeriums der Reichsdomänen ist der Geh. Rath Isslawin delegirt. Den Bau der Baskuntschakbahn wird Ingenieur Ripas und den Bau der Kriwoirogbahn Ingenieur Titow und der Erbauer der Dnjeprbrücke Beresin leiten. In den letzten Tagen ist die temporäre Verwaltung aus Petersburg abgereist, um an Ort und Stelle die Richtung der beiden Bahnlinien definitiv zu bestimmen und sich über viele technische und industrielle Nachrichten zu unterrichten. Unterdessen geht der „Stimme" bereits die Nachricht zu, dass in Jekaterinoslaw schon 1 000 Arbeiter erschienen sind und in dieser Woche schon mit einigen Erdarbeiten begonnen wird. Diese Arbeiter sind alle zuzügige; wie vorauszusehen war, sind die Localeinwohner zu den Erdarbeiten untauglich. Die Brücke in Jekaterinoslaw ist in der sogen. „Breiten Strasse" bestimmt und werden bereits eifrige Vorbereitungen zum Beginn des Baues gemacht.

Mehrere Generalversammlungen der Eisenbahngesellschaften, sowohl ordentliche als ausserordentliche, finden im Maimonat alten Styls in Petersburg statt. In denselben sollen vorzugsweise laufende Geschäfte, als Bestätigung des Rechenschaftsberichts für das verflossene Jahr, Neuwahlen von Directoren und Mitgliedern des Verwaltungsraths etc. verhandelt werden; aber es sind auch andere Fragen auf der Tagesordnung, so z. B. soll in der Versammlung der Actionäre der Fastower Bahn die Frage entschieden werden über den Bau der Zweigbahn von der Station „Schpola" nach dem Flecken „Talnoje". Ausser der Fastower finden noch Generalversammlungen der Losowo Sebastopoler, Grjasi-Zaryziner, der Rybinsk-Bologojer und der Grossen Gesellschaft Russischer Bahnen statt.

Jahresbericht der Pennsylvania Eisenbahn.

Der Osten der Vereinigten Staaten von Nordamerika ist seiner Lage und civilisatorischen Entwickelung nach mehr mit Eisenbahnen gesegnet, als alle andern Staaten. Zahlreiche Gesellschaften theilen sich in den Besitz, aber vor Allen ragen drei durch ihren gewaltigen Einfluss hervor, durch den sie nicht nur die Verkehrsverhältnisse der östlichen Staaten beherrschen, sondern in mancher Beziehung auch eine politische Rolle spielen; es sind dies die Pennsylvania-, New-York Central- und Erie-Eisenbahngesellschaften.

Um einen Einblick in den ganz bedeutenden Verkehr mit seinen Einnahmen und Ausgaben zu gewinnen, der sich alljährlich auf den Bahncomplexen derartiger Gesellschaften abspielt, folgen wir der „Railroad Gazette", welche einen kurzen Auszug aus dem Jahresberichte der Pennsylvania Eisenbahn bringt. Dieses Unternehmen hat selbst im Betriebe 5 357 Englische Meilen (8 619 Kilometer) Eisenbahnen und 66 Englische Meilen (106 km) Canäle; überdies ist es betheiligt bei mehreren andern Eisenbahnen, die jedoch eine eigene Verwaltung haben. Der Bahncomplex dehnt sich aus von New-York, Philadelphia und Baltimore im Osten bis Cleveland, Toledo, Chicago, St. Louis, Louisville, Indianopolis und Cincinnati im Westen, d. h. er bedeckt den Theil des Landes, in dem Bevölkerung, Production und Handel am dichtesten liegen. Schon die Meilenzahl der Eisenbahnlinien der Pennsylvania Gesellschaft macht einen beträchtlichen Antheil aus von deren Gesammtsumme in den Vereinigten Staaten überhaupt, ihre Einnahmen stehen hierzu in einem noch günstigeren Verhältnisse (im Jahre 1879 nahezu 12 Procent) und bei dem Verkehr ist dies noch viel mehr der Fall.

Der gesammte Verkehr, die Einnahmen und Ausgaben für alle im Betriebe befindlichen Bahnlinien der Gesellschaft, deren Länge oben angegeben ist, stellt sich auf eine Reihe von Jahren folgendermassen:

	Personenmeilen	Tonnenmeilen	Bruttoeinnahmen	Ausgaben	Nettoeinnahmen
1875:	562 514 468	3 335 797 675	58 096 866	36 574 141	21 522 728
1879:	583 776 686	5 384 194 434	60 162 576	35 639 795	24 722 781
1880:	704 571 071	5 719 030 065	70 764 062	41 179 485	28 584 578

Dies sind in der That ganz enorme Zahlen, und giebt es im ganzen Lande wohl nur zwei oder drei Staaten, deren Eisenbahnen zusammengenommen einen so mächtigen Verkehr aufweisen. Da das Bahnnetz der Pennsylvania Eisenbahngesellschaft ein so weites Feld und eine so grosse Zahl von Linien umfasst, so ist es füglich dazu angethan, als Gradmesser für den allgemeinen Verlauf der Geschäfte der Eisenbahnen nördlich vom Potomac und Ohio und östlich vom Mississippi zu gelten.

Was zunächst den Verkehr betrifft, so ist ersichtlich, dass der Personenverkehr 1880 um 20,7 Procent grösser war als 1879, obwohl dieser Verkehr bisher sowohl auf dieser wie auf andern Bahnlinien verhältnissmässig stationär zu sein pflegte (ausgenommen das Centenialjahr 1876, in welchem dieser Verkehr auf der Pennsylvania Bahn die enorme Höhe von 802 462 609 Personenmeilen erreichte). Mit dieser einen Ausnahme hat die Zunahme des Personenverkehrs nie mehr als 44 Millionen Personenmeilen in einem Jahr betragen und nur im letzten Jahre erreichte sie die Höhe von 121 Millionen.

Beim Frachtverkehr finden wir, dass die Zunahme im verflossenen Jahre verhältnissmässig unbedeutend war, obwohl dies vielleicht in der Geschichte des Landes das bei Weitem günstigste war und obwohl in den beiden vorhergehenden Jahren grade eine ganz enorme Zunahme des Frachtverkehrs verzeichnet werden konnte: denn die Zunahme von 1877 auf 1878 betrug 17 Procent, von 1878 auf 1879 sogar 25 Procent, indess von 1879 auf 1880 nur $7^1/_4$ Procent; es ist dies eine verhältnissmässig geringere Rate, als sie selbst in den geschäftslosen Jahren vorkam.

Die Zunahme sämmtlicher Einnahmen der Verwaltung betrug 17,2 Procent. Diese Zunahme erwuchs aber keineswegs in ihrem ganzen Umfange aus der Erhöhung des Verkehrs überhaupt, sondern zum sehr beträchtlichen Theil aus einer Erhöhung der durchschnittlichen Frachtsätze, die auf den Linien östlich von Pittsburg und Erie fast ein Neuntel oder 0,092 Cent pro Tonne und Meile ausmachte. Von welchem Einflusse diese Erhöhung war, lässt sich aus der Thatsache ermessen, dass die Frachteinnahmen aus dem Verkehr von 1880 zu den Tarifen von 1879 gegen 5 262 000 Dollar weniger eingebracht haben würden als das wirklich der Fall ist, und die Nettoeinnahmen würden 1880 sogar geringer gewesen sein als 1879. Denn ein Theil von der Zunahme der Frachtsätze wurde absorbirt durch die Zunahme der Ausgaben, was daraus erhellt, dass bei einer Erhöhung von 0,092 Cent pro Tonne und Meile auf den Linien östlich von Pittsburg der Profit in Wirklichkeit nur 0,034 Cent betrug.

In dem Jahresbericht sind nur die Bahnlinien östlich von Pittsburg und Erie mit grösserer Ausführlichkeit behandelt, und finden wir, dass hier im Personenverkehr eine Zunahme von 21,8 Procent, in den Einnahmen aus diesem Verkehre aber nur eine Zunahme von 19,1 Procent stattfand; der Frachtverkehr weist eine Steigerung von 7,6 Procent, die Einnahme aus demselben eine solche von 21,1 Procent nach. Die Zinsen und Renten aus den Pennsylvania Linien weisen eine Zunahme von 667 712 Dollar auf; ferner zeigen die Einnahmen aus den verpachteten New-Jersey Linien eine Zunahme von nahezu 18 Procent, doch steht dem gegenüber eine Steigerung der Ausgaben um 26,4 Procent, so dass die Zunahme der Nettoeinnahmen weniger als 50 000 Dollar betrug. Der Nettoverlust an der Verpachtung jener Linien beträgt trotzdem noch immer 1 035 309 Dollar, d. h. 95 420 Dollar mehr als 1879. Der sehr beträchtliche Gewinn an Nettoeinnahmen auf der Philadelphia und Erie Linie (42,4 Procent) ist als reine Rente zu betrachten. Die baaren Einnahmen von Zinsen für die bedeutenden Capitalien, welche die Gesellschaft bei andern Eisenbahnen sicher angelegt hat, betrugen 2 903 670 Dollar, d. i. 792 736 Dollar oder 37,6 Procent mehr als 1879. Der ganze Ueberschuss nach Abzug sämmtlicher Ausgaben betrug 7 638 569 Dollar oder 11,9 Procent des Stammcapitals. Als Dividende kamen zur Vertheilung 7 Procent, während der Ueberschuss von 2 817 655 Dollar auf den Reservefonds übertragen wurde; ausserdem kamen nahezu 800 000 Dollar ein durch Realisirung alter Forderungen und aus dem Profit am Verkauf von Effecten.

Der Jahresbericht spricht sich hierbei aus über die Politik der Verwaltung, nicht den ganzen Ueberschuss an Nettoeinnahmen als Dividende zur Vertheilung zu bringen und rechtfertigt das Verfahren durch den dringenden Wunsch, die Leistungsfähigkeit der Gesellschaft für ungünstige Verkehrsperioden sicher zu stellen, so dass auch für die Folge eine Gleichmässigkeit in den Dividenden erreicht werden kann.

Communalbesteuerung der Eisenbahnen.

v. O. **Die Thüringische Eisenbahngesellschaft ist auf Grund des Staatsvertrages vom 19. April 1844 von Zahlung der Communalsteuer in Preussen nicht befreit.** Bekanntlich hat das R.-Ob.-H.-G. durch Schiedsspruch vom 25. Mai 1878 die Frage der Befreiung der Thüringischen Eisenbahngesellschaft von Communallasten auf Grund des Staatsvertrages vom 19. April 1844 bejaht, das Preussische Obertribunal dagegen in Sachen der Thüringischen Eisenbahn wider die Stadt Halle durch Urtheil vom 16. März 1875 und wider die Stadt Merseburg durch Urtheil vom 2. September 1879 die Frage verneint. Das Reichsgericht pflichtet dem Preussischen Obertribunal bei aus folgenden Gründen: „Das Gesetz über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. Novbr. 1838 bestimmt im § 3, dass von den Eisenbahnen eine nach dem Ertrage zu berechnende Abgabe zu entrichten sei und dass die Eisenbahnen von Entrichtung einer Gewerbesteuer befreit bleiben sollen. Im § 49 behält sich der Staat das Recht vor, die im Gesetz vom 3. November 1838 gegebenen Bestimmungen durch allgemeine Anordnungen oder durch künftig zu erlassende Concessionen zu ergänzen und abzuändern und nach Umständen andere ganz neue Bestimmungen hinzuzufügen. Sofern dadurch den bereits concessionirten Eisenbahnen eine Beschränkung ihrer Einnahmen oder eine Vermehrung ihrer Ausgaben herbeigeführt werden sollte, soll ihnen eine angemessene Entschädigung gewährt werden. Dass § 38 nur von Staatsabgaben handelt, ist nicht zu bezweifeln und wird auch vom R.-Ob.-H.-G. aner-

kannt. — Als nun durch die Staatsverträge vom 20. Decbr. 1841 und 19. April 1844 die Herstellung der durch die Staaten der contrahirenden Regierungen hindurchgehenden Bahnstrecken der Thüring. Bahn vereinbart wurde, wurde festgestellt, dass die Bestimmungen des Preussischen Gesetzes vom 3. Novbr. 1838 auch für die Bahnstrecken in den Ausserpreussischen Ländern insoweit zu Grunde gelegt werden sollten, als nicht die Verschiedenheit der in den einzelnen Staaten bestehenden Gesetzgebungen oder besondere Verhältnisse bei Aufbringung des Baufonds eine Abweichung davon nothwendig machten (Art. 4 d. V. v. 20. Decbr. 1841). Im Vertrage vom 19. April 1844 wurde demnächst zu den §§ 38, 39 des Gesetzes vom 3. Novbr. 1838 im Art. 15 bestimmt: 1. dass von der Bahn in ihrer ganzen Ausdehnung die im § 38 bestimmte Abgabe erhoben werden soll; 2. dass ausser dieser Abgabe der Gesellschaft keine besonderen Abgaben für die in den verschiedenen Gebieten belegenen Bahnstrecken, als: Gewerbesteuer, Concessionsgeld u. dergl. auferlegt werden sollten; 3. vorbehaltlich der Errichtung der Grundsteuer und anderer dinglicher Lasten, soweit solche nach der bestehenden Landesgesetzgebung von der Gesellschaft zu übernehmen sind. — Es kann hiernach kein Zweifel obwalten, dass der Grundgedanke der contrahirenden Regierungen der war, die Eisenbahn solle rücksichtlich der Besteuerung als ein Ganzes behandelt werden und deshalb solle keine der einzelnen Regierungen berechtigt sein, die in ihrem Gebiete belegenen Bahnstrecken einer Steuer zu unterwerfen. Dagegen kann nicht anerkannt werden, dass durch Art. 15 des Staatsvertrages vom 19. April 1844 der Thüringischen Eisenbahn ein Privilegium dahin ertheilt worden sei, dass sie für alle Zukunft von Communalsteuern befreit sein solle. — Gegen die Annahme, dass der Klägerin das von ihr behauptete Privilegium ertheilt worden sei, sprechen folgende Gründe: Da unbestritten im § 38 des Gesetzes von 1838 nur von Staatssteuern die Rede ist, so liegt die Vermuthung nahe, dass auch bei Abfassung des Art. 15 des Vertrages von 1844 nur an Staatssteuern gedacht worden ist. Diese Vermuthung wird dadurch bestärkt, dass in entsprechender Weise, wie im § 38 die Eisenbahnen von Entrichtung der Gewerbesteuer befreit werden, also einer staatlichen Steuer, sowie im Art. 15 bestimmt wird, dass den einzelnen Strecken der Eisenbahn keine besonderen Abgaben als Gewerbesteuer, Concessionsgeld u. drgl., also ebenfalls staatliche Steuern, auferlegt werden sollen. Zu einer Hervorhebung dieser besonderen Arten von Steuern hätte jede Veranlassung gefehlt, wenn die Absicht gewesen wäre, die einzelnen Strecken der Bahn von jeder Abgabe zu befreien. — In entscheidender Weise endlich spricht dafür, dass man bei Abfassung des Vertrages von 1844 nicht beabsichtigt hat die Eisenbahn von Communalabgaben zu befreien, der Umstand, dass damals sowohl die Actiengesellschaften als die juristischen Personen zu den persönlichen Communalabgaben nicht herangezogen wurden, es also auch an einem Motiv fehlte, der Eisenbahn ein Privilegium bezüglich der Communalabgaben zu ertheilen. Es ist daher auch bei den dem Vertragsabschlusse vorangegangenen Verhandlungen die Heranziehung der Klägerin zur Communalsteuer nicht zur Sprache gekommen und nicht daran gedacht worden. Dafür, dass man nur an Staatssteuern dachte, spricht auch die Fassung des Art. 15. Denn die Worte, es sollen den einzelnen Bahnstrecken keine besonderen Abgaben auferlegt werden, lassen die Auslegung nicht zu, die contrahirenden Regierungen sollten der Gesellschaft weder selbst Steuern auferlegen, noch auch die zur Auferlegung von Communalabgaben erforderliche Genehmigung ertheilen. — Klägerin hat nun zwar noch ein besonderes Gewicht auf den Zusammenhang der Art. 15 und 19 mit § 49 des Gesetzes von 1838 gelegt. Allein mit Unrecht. Denn Art. 19 und § 49 sind ohne alle Bedeutung für die Auslegung des Art. 15 Im § 19 hat die Preussische Regierung sich vorbehalten, die Bestimmungen des Gesetzes von 1838 abzuändern und event. die bereits concessionirten Eisenbahnen zu entschädigen. Da die Thüringische Eisenbahn durch die Gebiete der contrahirenden Regierungen geht, konnte von einer unmittelbaren Anwendung des § 49 keine Rede sein, die contrahirenden Regierungen bestimmten daher, dass Modificationen des Gesetzes von 1838 nur auf Grund vorgängiger Verständigung unter den contrahirenden Regierungen erfolgen könnten, sie bestimmten also vorläufig nichts, sondern behielten sich vor, sich vorkommenden Falles über etwaige Modificationen zu einigen. — Wenn der Berufungsrichter aus dem gleichzeitigen Erscheinen der Städteordnung vom 30. Mai 1853 und des Gesetzes über die von den Eisenbahnen zu entrichtenden Abgaben den Schluss zieht, dass, weil im § 4 der Städteordnung zu Gunsten der Eisenbahnen keine Ausnahme gemacht worden, das Gesetz von 1838 und somit auch Art. 15 des Vertrages von 1844 nach der damaligen Annahme der Preussischen Regierung nur auf öffentliche Abgaben an den Staat zu beziehen sei, so verletzt er dadurch nicht § 5 No. 10 b) u. c) der Verordnung vom 14. Decbr. 1833, auch ist der bezügliche Grund des Berufungsrichters nicht von entscheidender Bedeutung". (Erk. d. IV. Sen. d. Reichsger. vom 24. Febr. 1881 in S. der Thüring. Eisenb., Klägerin und Implorantin wider die Stadtgemeinde Weissenfels, Beklagte und Imploratin; Braun und Blum, Annalen Bd. III. S. 342 ff.)

Haftpflicht.

v. O. **Nach einem in Ausführung des § 73 des Vereinszollgesetzes vom 1. Juli 1869 erlassenen Regulativ des Bundesraths vom 28. Januar 1870 § 5 haben die Eisenbahnverwaltungen die Wagenzüge und Geleise innerhalb der Stationsplätze ausreichend beleuchten zu lassen. Die Nichtbeachtung dieser Vorschrift macht die Eisenbahn für daraus folgende, auch für nicht beim Eisenbahnbetriebe erfolgte Unfälle und für Versehen und Unterlassungen der Bahnangestellten haftpflichtig.** Der Kläger ist auf dem Venloer Bahnhof der Beklagten zu Hamburg in Ausübung seines Dienstes Nachts in einen schlecht beleuchteten Feuersenken unter dem Bahngeleise gestürzt und fordert Schadenersatz wegen hierbei erlittener Verletzungen. — „Das gedachte Regulativ anlangend, hatte das Vereinszollgesetz vom 1. Juli 1869 im § 73 bestimmt, dass die näheren Bestimmungen über die zollamtliche Behandlung des Güter- und Effectentransports auf den Eisenbahnen durch ein zu erlassendes Regulativ getroffen werden sollten, und zwar sollen nach § 167 Abs. 2 dieses Gesetzes die zu dessen Ausführung erforderlichen Regulative und sonstigen Bestimmungen von dem Bundesrathe des Zollvereins festgestellt werden. In Gemässheit des § 73 cit. hat denn auch der Bundesrath ein Regulativ erlassen, in dessen § 5 Abs. 2 es heisst: „Bei den zur Nachtzeit zur Abfertigung gelangenden Zügen haben die Eisenbahnverwaltungen die Wagenzüge und Geleise innerhalb der Stationsplätze ausreichend beleuchten zu lassen." Die von der Beklagten aufgestellte Behauptung, die gedachte Vorschrift des § 5, welche nur die Geleise erwähne, erstrecke sich nicht auch auf die Feuersenken, ist offenbar irrig, da — wie sich aus der die gerichtliche Augenscheinseinnahme als richtig constatirten Zeichnung ergiebt und wie es auch sonst notorisch der Fall zu sein pflegt — die Feuersenken sich gerade unter den Geleisen befinden und die Beleuchtung der Geleise daher die Beleuchtung der Feuersenken in sich schliesst. Das hier fragliche Regulativ kann nun freilich, da es ohne mittelbare Mitwirkung des Reichstages erlassen, und im Bundesgesetzblatt nicht verkündet worden ist, als eigentliches Gesetz nach Art. 5 und 17 der Bundesverfassung vom 24. Juni 1867 nicht angesehen werden. (Entscheid. d. R.-Ob.-H.-Ger. Bd. XIX S. 184.) Da es aber auf Grund eines Gesetzes durch eine vom Gesetzgeber dazu ermächtigte Behörde erlassen ist, so ist es auch als eine für privatrechtliche Verhältnisse wirksame Rechtsnorm anzusehen. Wenn nun aber die angeführte Vorschrift des Regulativs den Eisenbahnverwaltungen die Pflicht auferlegt, bei den zur Nachtzeit abzufertigenden Zügen die Wagenzüge und Geleise innerhalb der Stationsplätze ausreichend beleuchten zu lassen, so enthält dieses Gebot nicht nur, wie sich von selbst versteht, die Bestimmung, dass die Eisenbahnverwaltungen die Kosten der Beleuchtung zu tragen, die diesfallsigen Einrichtungen zu treffen und ihren Beamten und Bediensteten die erforderlichen Anordnungen zu ertheilen haben, sondern auch die Vorschrift, dass die Eisenbahnverwaltungen, worunter diejenigen Gesellschaften, physischen oder juristischen Personen, für deren Rechnung die betreffende Eisenbahn betrieben wird, zu verstehen sind, für die Erfüllung der ihnen auferlegten Verpflichtungen verantwortlich sein sollen und dass mithin auch die civilrechtlichen Folgen einer schuldhaften Nichtbeachtung des Gebots die Eisenbahnverwaltungen selbst treffen, mögen auch nicht diese selbst, resp. ihre Vertreter, sondern nur diejenigen Angestellten oder Gehülfen, denen sie die Erfüllung der ihnen obliegenden Pflicht überlassen haben, pflichtwidrig gehandelt haben. Denn bei einem solchen, auf einem wichtigen Interesse beruhenden und zunächst offenbar gerade im Interesse der Sicherung des Zollfiskus und der Zollbeamten erlassenen Gebote lässt sich die Auslegung, dass demselben schon genügt sei, sobald nur Diejenigen, denen es ertheilt ist, resp. deren Organe oder Vertreter, kein eigenes Verschulden trifft, um so weniger rechtfertigen, als bei der Befugniss der Eisenbahnverwaltungen, die durch die Nichtbeachtung des Gebotes Beschädigten an die zunächst schuldige Person, also in der Regel an einen ihrer niederen Bediensteten zu verweisen, deren Vermögen erfahrungsmässig zu der Höhe der Gefahren und Beschädigungen, welche durch das Gebot verhütet werden sollen, in keinem Verhältnisse zu stehen pflegt, das Gebot nur in einem sehr beschränkten Umfange den Rechtsschutz gewähren würde, in dessen Interesse es erlassen ist. Auch spricht für den oben angenommenen Sinn des Gebotes, dass es schon lange als eine auch dem Haftpflichtgesetze vom 7. Juni 1871 und anderen, ihm vorausgegangenen Specialgesetzen zu Grunde liegende Forderung der Gerechtigkeit betrachtet wird, dass Derjenige, welcher sich in seinem Gewerbebetriebe aus freiem Willen oder aus Nothwendigkeit eines Stellvertreters oder Gehülfen bedient, auch die Gefahr zu tragen hat, dass dritte Personen durch ein schuldhaftes Verhalten solcher Vertreter oder Gehülfen in Ausübung der ihnen aufgetragenen Verrichtungen beschädigt werden. Es ist daher anzunehmen, dass auch dem hier fraglichen Gebote der Gedanke einer den Eisenbahnen auferlegten Garantie für den durch jede schuldhafte Nichtbeachtung des Gebotes verursachten Schaden zu Grunde gelegen hat, wobei es offenbar auch als unerheblich angesehen ist,

ob etwa nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen einer solchen Annahme wegen der Persönlichkeit des Betriebsunternehmers etc. Bedenken entgegenstehen würden. Nach dem Sinne und Zwecke des Gebotes soll durch die den Eisenbahnen auferlegte Verpflichtung eine Sicherung gegen die durch Nichtbefolgung entstehenden Gefahren erreicht werden, für welche die Eisenbahnverwaltungen ihrerseits verantwortlich sein sollen.“ (Erk. d. I. Civilsen. d. Reichsger. vom 2. Februar 1881 in Sachen der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft, Beklagte und Revisionsklägerin wider den Hauptzollamtsassistenten Th. L. zu Hamburg, Kläger u. Revisionsbeklagten; Braun u. Blum, Annal. Bd. III S. 319 ff.)

Literatur.

Studien und Erfahrungen im Eisenbahnwesen von Franz Schima, Oberingenieur. II. Ueber die Ausgaben des Eisenbahnbetriebes. III. Ueber Umladevorrichtungen der Eisenbahnen. Prag. 1881. Verlag von H. Dominicus.

Der schliessliche Zweck eines jeden Geschäftes, also auch der eines Eisenbahnunternehmens, dieses als Geschäft betrachtet, ist die Erzielung eines Gewinnes. Dieser Gewinn ergiebt sich aus der Differenz zwischen Einnahme und Ausgabe. Die Einnahmen werden bei einer Eisenbahn beschafft durch die Leistungen des Betriebes, durch die Beförderung von Menschen, Thieren und Sachen. Es entsteht hier zunächst die Frage, welche Vergütungen sollen für die einzelnen Leistungen beansprucht werden, d. h. welche Tarifsätze sollen für die einzelnen Beförderungsobjecte in Anwendung kommen? Nach dem kaufmännischen Grundsatze, dass der Preis der Handelsartikel durch das Angebot und die Nachfrage bestimmt wird, müsste auch der Tarif der Eisenbahn, wenn man die Beförderung der Transportobjecte als Waare ansieht, den geschäftlichen Conjuncturen unterliegen, doch selbst dann, wenn dieses Princip auch für die Eisenbahnen als allgemein massgebend angesehen würde, muss doch zugestanden werden, dass jeder rationell handelnde Producent und Geschäftsmann den Erzeugungs- bezw. Ankaufspreis bei der Calculation des Verkaufspreises in Rechnung zieht und dass es in analoger Weise für eine Eisenbahn von besonderer Wichtigkeit ist, den Erzeugungspreis, d. h. die Selbstkosten für die verschiedenen Leistungen genau zu wissen, um beurtheilen zu können, ob ein zu entrirendes Frachtgeschäft bei einem in Aussicht genommenen Tarifsatz mit Vortheil oder mit Nachtheil verbunden ist.

Die richtige Bestimmung der Selbstkosten für die verschiedenen Leistungen des Betriebes ist aber ausser für die Feststellung der Tarife auch noch von besonderem Werthe für die Herbeiführung einer rationellen Oeconomie im gesammten Betriebe einer Eisenbahn. So werthvoll aber die Kenntniss der Selbstkosten für eine Eisenbahn ist, so schwierig ist die richtige Bestimmung derselben für die einzelnen speciellen Transportleistungen, für die verschiedenen Zugsgattungen u. s. w., wie dies schon aus der Uebersicht der vielfachen und mannigfaltigen über diesen Gegenstand bereits veröffentlichten Abhandlungen hervorgeht. Zu der einschlägigen Literatur aber liefert die vorliegende Schrift einen werthvollen Beitrag.

Der Verfasser war beauftragt, eine Berechnung der Betriebskosten der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, welche in betriebstechnischer Beziehung wegen ihrer verschiedenartigen Niveau-, Richtungs- und Verkehrsverhältnisse als ein lehrreiches Beispiel zu bezeichnen ist, aufzustellen und hat die zunächst zum Zwecke dieser Arbeit gemachten gründlichen Studien und Untersuchungen, sowie die sonstigen von ihm gesammelten bezüglichen Erfahrungen in der vorliegenden Abhandlung zusammengestellt. In Bezug auf die Anordnung und Gliederung des Stoffes ist dabei die nachstehende Reihenfolge beobachtet: Auseinandersetzung der Unterschiede zwischen den betreffenden Ausgaben; Aufzählung und Betrachtung der Factoren, durch welche dieselben beeinflusst werden, namentlich der Niveau- und Richtungsverhältnisse; nähere Untersuchung einzelner derselben und Besprechung derjenigen Principien, welche dabei zur Geltung kommen. Hierbei ist der von uns in No. 10 Jahrgang 1879 dieser Zeitung besprochene I. Theil der von dem Verfasser herausgegebenen „Studien und Erfahrungen“, welcher von der „Beförderung der Züge“ handelt, mit als Grundlage benutzt worden. Als Anwendung dieser Grundsätze auf einen concreten Fall wird sodann die Berechnung der Ausgaben der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn für das Betriebsjahr 1877, auf den Geschäftsbericht basirt, durchgeführt. Es wird in einer der Erfahrung entsprechenden und wissenschaftlich begründeten Weise nachgewiesen, wie viel beispielsweise von den Kosten für Abnützung der Radtyres, der Schienen, der Schwellen, für das Brennmaterial u. s. w. auf die Courier-, Personen-, gemischten und Lastzüge entfällt und werden hieraus die Betriebskosten für diese Zugsgattungen pro Einheit, d. i. pro Bruttotonnen-, Netto(Nutz-)tonnen- und Personenkilometer hergeleitet. Ferner ist die Vertheilung der Erneuerungskosten und der Ausgaben für die Verzinsung und Amortisation auf die verschiedenen Zugsgattungen und Strecken durchgeführt, woraus sich in Verbindung mit den Betriebskosten die gesammten Selbstkosten der Transportleistungen ergeben.

Der vorstehend besprochenen Abhandlung über die Ausgaben des Eisenbahnbetriebes ist als III. Theil der „Studien und Erfahrungen“ noch eine kurze Abhandlung über Umladevorrichtungen der Eisenbahnen, sowie die Beschreibung und Zeichnung der Kohlenabladevorrichtung der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn an der Moldau in Kralup beigefügt.

Die Lectüre der Schrift kann nur bestens empfohlen werden.

Ueber das technische Schul- und Vereinswesen Frankreichs. Von Wilhelm von Nördling, K. K. Sectionschef und Generaldirector des Oesterreichischen Eisenbahnwesens a. D. Wien, Pest, Leipzig, A. Hartleben's Verlag. 1881.

Die hohe Stellung, welche die Französischen Ingenieure und Techniker im socialen und staatlichen Leben Frankreichs einnehmen, resultirt vorzugsweise aus der Art der Heranbildung derselben und der Organisation des staatlichen Bauwesens. Das Studium der Französischen grösseren technischen Bildunganstalten und des mit denselben in enger Verbindung stehenden technischen Vereinswesens, wie der Organisation der Französischen technischen Behörden ist daher auch von hohem Interesse und der Verfasser der vorliegenden Schrift hat diesen umfangreichen Stoff in klarer und präciser Weise auf engem Raume so behandelt, dass der Leser ein übersichtliches Bild der bezüglichen Verhältnisse erhält.

Die Schrift bespricht die grösseren technischen Bildungsanstalten Frankreichs, ihre Entstehung und geschichtliche Entwickelung in ihren Hauptzügen, ebenso die Zusammensetzung und den amtlichen Wirkungskreis, sowie die historische Entfaltung und die dermaligen Satzungen der staatlichen Ingenieurcorps. Ebenso werden die bestehenden Privatvereine, besonders die Ingenieur- und Architectenvereine, deren Statuten, Ausdehnung, Thätigkeit u. s. w. besprochen.

Die Schrift ist gerade jetzt noch von besonderem Interesse dadurch, dass „das technische Vereinswesen des Auslandes und die daraus zu ziehende Nutzanwendung für die Deutschen Verhältnisse“ auf der Tagesordnung des Verbandes Deutscher Architecten- und Ingenieurvereine steht und ist der mit den Französischen Verhältnissen sehr vertraute Verfasser durch diesen Umstand auch zur Veröffentlichung dieser Schrift veranlasst worden.

Rückblicke auf die Entwickelung der Ungarischen Volkswirthschaft im Jahre 1880. Redigirt von Dr. Karl Mandello.

Schon seit mehreren Jahren reproducirt der Redacteur des „Pester Lloyd“ diese von verschiedenen Autoren verfasste und in den Spalten des genannten leitenden Ungarischen Blattes publicirte Jahres-Rundschau, welche sehr geeignet ist, sich über die Entwickelung der Ungarischen Volkswirthschaft ein klares Bild zu machen. Der neueste, das Jahr 1880 betreffende Jahrgang giebt zunächst einen Rückblick über alle Gebiete der Ungarischen Volkswirthschaft, sodann Aufsätze über die Börse von A. Deutsch, über das Verkehrswesen von C Storch, verbreitet sich dann über den Geschäftsgang in allen bedeutenden Waaren-Artikeln, über die Verhältnisse der Oesterreichisch-Ungarischen Bank (Aufsatz von Mandello) und über die Ungarische Industrie, deren Entwickelung in den einzelnen Branchen und in einer allgemeinen Uebersicht vorgeführt wird. Unsern Lesern, welche sich über die wirthschaftlichen Verhältnisse Ungarns orientiren wollen, können wir diese treffliche Rundschau bestens empfehlen.

Die Paulinenaue-Neu-Ruppiner Eisenbahn (normalspurige Localbahn) von Wendland, Regierungsbaumeister zu Berlin, früher technisches Mitglied des Vorstandes der Paulinenaue-Neu-Ruppiner Eisenbahngesellschaft. Hierzu 1 Blatt mit Zeichnungen. Separatabdruck aus der Zeitschrift des Architecten- und Ingenieurvereins zu Hannover, Band XXVII, Jahrgang 1881, Heft 3. Berlin, Polytechnische Buchhandlung (A. Seydel).

Die kleine Broschüre giebt eine Beschreibung der am 12. September 1880 dem öffentlichen Verkehre übergebenen 28,1 km langen normalspurigen Localbahn Paulinenaue-Neu-Ruppin. Es ist die Art der Finanzirung des Unternehmens dargestellt und sind die Constructionsverhältnisse der Bahnlinie, ihre Bahnhofsanlagen, Betriebsmittel u. s. w. beschrieben. Sämmtliche Anlagen sind dem vorliegenden Bedürfnisse entsprechend zur Ausführung gekommen und kostet Bau und Ausrüstung der Bahn pro Kilometer 60 500 ℳ. Die vorliegende Beschreibung der Bahn ist als Beispiel für den Bau und Betrieb einer derartigen Localbahn von Interesse.

Nach Schluss der Redaction eingelaufene offizielle Anzeigen.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Zufolge Mittheilung des Verwaltungsrathes der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn wird die auf der Flügelstrecke Trautenau-Freiheit gelegene bisherige Station Freiheit vom 15. Mai l. J. an den Namen Freiheit-Johannisbad führen.

Berlin, den 15. Mai 1881.

Einer Mittheilung der Specialdirection der Hessischen Ludwigseisenbahn zufolge ist die Personenhaltestelle Fahrthor in Frankfurt a/M. am 15. Mai cr. für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

Berlin, den 16. Mai 1881.

Die geschäftsführende Direction.
Fournier.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Tarif-Bekanntmachungen.

I. Localtarife.

Am 1. Juli d. J. tritt für den **Local-Güterverkehr** auf den Bahnlinien des Verwaltungsbezirks der unterzeichneten Direction ein **neuer Tarif** mit anderweiten — theils ermässigten, theils erhöhten — Frachtsätzen in Kraft.

Die bisherigen Tarife

1. für den Local-Güterverkehr auf der früheren Magdeburg-Halberstädter und Hannover-Altenbekener Bahn vom 1. November 1877;
2. für den Local-Güterverkehr auf der früheren Berlin - Potsdam - Magdeburger Eisenbahn vom 1. November 1877;
3. für den Berlin-Braunschweig-Halberstadt-Lausitzer Verbands-Güterverkehr vom 1. Januar 1878;
4. für den Berlin - Hannover - Oldenburgischen Verbands - Güterverkehr vom 1. März 1878;
5. für den Berlin-Magdeburg-Halle-Casseler Verbands-Güterverkehr vom 1. April 1878/1. Mai 1879;
6. für den nachbarlichen Güterverkehr zwischen Magdeburg - Halberstädter und Berlin - Potsdam - Magdeburger Stationen vom 1. Juni 1880;
7. für den Staatsbahn-Güterverkehr vom 1. Januar 1881, Anhang zu Heft No 1;

nebst den dazu gehörigen Nachträgen, verlieren mit dem 1. Juli cr. ihre Gültigkeit insoweit, als dieselben sich auf den Verkehr zwischen denjenigen Stationen beziehen, auf welche der neue Tarif Anwendung findet.

Das Verkehrsbureau der unterzeichneten Direction ertheilt auf Verlangen Auskunft über die Höhe der neuen Tarifsätze. Auch sind durch das genannte Bureau vom 15. d. M. ab Exemplare des neuen Tarifs zum Preise von 2 *M.* pro Stück käuflich zu beziehen. Magdeburg, den 11. Mai 1881. Königliche Eisenbahn-Direction. (1245)

Oberschlesische Eisenbahn. Die in dem Nachtrag No. 14 zum diesseitigen L o c a l - G ü t e r - T a r i f vom 1. Juli 1877 enthaltenen Frachtsätze

M y s l o w i t z t r a n s. -
S o s n o w i c e t r a n s.

werden mit dem 1. J u l i cr. aufgehoben. Breslau, den 16. Mai 1881. Königliche Direction. (1270)

G r o s s h e r z o g l i c h B a d i s c h e S t a a t s e i s e n b a h n e n. Zum Tarife für den **internen Güterverkehr** der Badischen Bahnen ist der vom 20. d. M. ab giltige XXI. Nachtrag erschienen, welcher ausser Aenderungen des Betriebsreglements und des Nebengebührentarifes, sowie einer Erläuterung zur Waarenclassification Ausnahmefrachtsätze für die Beförderung von Chinaclay ab Mannheim enthält und durch Vermittelung der Güterexpeditionen bezogen werden kann. Karlsruhe, den 12. Mai 1881. Generaldirection. (1262)

K. K. N i e d e r ö s t e r r. S t a a t s b a h n e n. Mit Giltigkeit vom 1. Juni 1881 tritt zu dem **Gebührentarife der K. K. Donau-Uferbahn** ein **Nachtrag II** in Kraft. Derselbe enthält geänderte Frachtsätze zwischen Wien Lagerhaus resp. Nussdorf transit mit Wien Südbahnhof bei Instradirung via Kaiser Ebersdorf, Frachtsätze für Stückgüter zwischen Kl. Schwechat einer- und Nussdorf transit resp. Wien Nord- und Nordwestbahnhof anderseits; endlich Frachtsätze für Wagenladungsgüter im Verkehre mit Inzersdorf (Industriegeleise der Wienerberger Ziegelfabrik).

Hierdurch treten die sub Position 6 und 10 im Gebührentarife der K. K Donau-Uferbahn aufgeführten Frachtsätze ausser Wirksamkeit. Wien, im Mai 1881. Die Direction. (1259)

II. Tarife für directe Verkehre mit besonderen Namen.

Im Bergisch - Märkisch - Grand Central Belge-Verbands-Verkehr finden die in dem Ausnahme-Tarif für die Beförderung von Steinkohlen, Cokes, Briquetts und Eisenerzen in Sendungen von 50 000 kg, gültig ab 10. November 1879, für Antwerpen (Bassins) l o c o angegebenen Frachtsätze vom heutigen Tage ab auch für dergleichen Transporte im Verkehr mit B o r g e r h o u t Anwendung. Elberfeld, den 13. Mai 1881. Königliche Eisenbahn-Direction. (1254)

Berlin - Braunschweig - Halberstadt - Lausitzer Verband. Mit dem 1. Juli cr. treten im vorbezeichneten Verbande die Ausnahmefrachtsätze für g e b r a n n t e n K a l k, soweit dieselben nicht bereits durch die Versetzung des genannten Artikels aus Spec.-T. II nach Spec.-T. III hinfällig geworden sind ausser Kraft. Von dem erwähnten Zeitpunkt ab kommen bezügliche Transporte nach den Sätzen des Specialtarifs III zur Abfertigung, so dass hierdurch zum Theil Tariferhöhungen eintreten.

A u s g e n o m m e n von dieser Aufhebung sind die Ausnahmefrachtsätze zwischen K ö n i g s l u t t e r und den Verbandstationen des Königlichen Eisenbahn - Directions-Bezirks Magdeburg, der Halberstadt-Blankenburger und der Berlin-Anhaltischen Bahn, ferner zwischen A s c h e r s l e b e n, F ö r d e r s t e d t, L a n g e n w e d d i n g e n, S t a s s f u r t B a h n h o f und S a l z s c h a c h t r e s p. F a b r i k e n einerseits und den Verbandsstationen der Braunschweigischen, Halberstadt-Blankenburger und Berlin-Anhaltischen Bahn andererseits sowie zwischen B a d e k k e n s t e d t und den Verbandstationen der Halberstadt-Blankenburger und Berlin-Anhaltischen Bahn. Berlin, den 15. Mai 1881. Die Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn - Gesellschaft als geschäftsführende Verwaltung. (1260)

Deutsch-Belgischer Verbands-Güter-Verkehr. Am 1. Juli d. J. treten die im Deutsch-Belgischen (Grand Central Belge) Gütertarife vom 1. Januar 1881 enthaltenen d i r e c t e n Frachtsätze für den Verkehr mit Weelde-Merxplas, Station der Grossen Belgischen Centralbahn, über die Routen Aachen-Lanaeken und Dalheim bezw. Venlo-Roermonde ausser Kraft.

Sendungen von resp. nach dieser Station unterliegen von jenem Tage ab der Umkartirung in Herenthals, Station der Grossen Belgischen Centralbahn, womit eine Erhöhung der bisherigen Frachten verbunden ist. Köln, den 12. Mai 1881. Königliche Eisenbahn - Direction (linksrheinische). (1263)

Galizisch - Deutscher bezw. Galizisch-Niederländischer Holz-Verkehr. Mit dem 1. Juli cr. gelangen die im Nachtrag I zum Tarifheft IV für den rubricirten Verkehr enthaltenen Schnittsätze und Stationstarife für Station H e i d e l b e r g der B a d i s c h e n S t a a t s b a h n zur Aufhebung.

Ausserdem scheiden mit diesem Tage im Verkehr mit den Stationen der Pfälzischen Bahnen Homburg i. d. Pfalz, Kaiserslautern Haupt- und Nord-Bahnhof, Ludwigshafen, Neustadt a. d. H. und Speyer Hauptbahnhof die Routen über Ulm-Bruchsal-Germersheim bezw. Crailsheim-Jagstfeld-Mannheim aus und tritt an deren Stelle die Route über Aschaffenburg. Breslau, den 12. Mai 1881. Im Auftrage der Verband-Verwaltungen. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn. (1257)

Mit Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 12. März d. Js. theilen wir mit, dass die bisherigen Tarifsätze im **Holländisch-Südwestdeutschen Heft 3 a** für den Verkehr zwischen den Stationen der Holländischen Bahn Amsterdam, s' Gravenhage und Leyden und verschiedenen Lothringischen und Luxemburgischen Stationen noch bis zum 1. Juli d. Js. in Kraft bleiben. Von diesem Tage ab kommen für Amsterdam neue erhöhte Sätze zur Einführung, über welche unser Verkehrsbüreau in Strassburg, sowie die Güter-Inspectionen in Metz und Luxemburg Auskunft ertheilen, während die directen Frachtsätze für s' Gravenhage und Leyden ohne Ersatz aufgehoben werden. Kaiserliche General-Direction der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. (1273)

Mit dem 1. Juni d. Jrs. treten die im Tarif für den **Mitteldeutsch-Ungarischen Holzverkehr** vom 1. August 1879 enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen der Königlichen Eisenbahn-Direction Köln rechtsrheinisch (Deutsch-Giessener Linie) ausser Kraft. Neue ermässigte Frachtsätze sind in dem Ungarisch-Deutschen bezw. Ungarisch-Niederländischen Holztarif vom 1. Juni 1881 enthalten.

Am 1. Juli d. Jrs. werden ferner die im Mitteldeutsch-Ungarischen Tarife enthaltenen Sätze des Ausnahme-Tarifs B aufgehoben und durch anderweite Tarife nicht ersetzt. Breslau, den 14. Mai 1881. Im Auftrage der Verband-Verwaltungen Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn. (1271)

Mit dem 15. Mai 1881 treten im **Niedersächsisch-Ostdeutschen Verbande** für den Verkehr zwischen Schivelbein, Station des Königlichen Eisenbahn-Directionsbezirks Bromberg einer- und Neuhaldensleben, Station des Königlichen Eisenbahndirectionsbezirks Magdeburg andererseits neue Sätze der regulären Classen in Kraft.

Die Sätze Schivelbein-Neuhaldensleben betragen

pro 100 kg in Mark:

Eilgut	Stückgut	A1	B	A2	I	II	III
10,22	5,11	3,45	2,91	2,50	2,15	1,74	1,22

Bromberg, den 10. Mai 1881. Königliche Eisenbahndirection als geschäftsführende Verwaltung. (1265 J)

Mit dem 1. Juni cr. tritt der Nachtrag VI zum **Ostdeutsch - Rheinischen Verbands-Güter-Tarif** vom 1. Mai 1878 in Kraft.

Derselbe enthält:

I. Ergänzungen resp. Berichtigungen zum Vorwort.

II. Abänderungen zu II A. Special-Bestimmungen zu dem Betriebs-Reglement,

III. Ergänzungen resp. Abänderungen zu II B. Specielle Tarif-Vorschriften,

IV. Abänderungen resp. Ergänzungen zu II F. Tarif-Tabellen.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den diesseitigen mit Tarifen ausgerüsteten Depots, den Billet-Expeditionen zu Berlin, Cüstrin, Schneidemühl, Danzig, Elbing, Königsberg, Insterburg, Memel, Thorn, Bromberg, Neustettin und Cöslin, sowie bei sämmtlichen übrigen Billet-Expeditionen der diesseitigen Verwaltung, welche zur Bezugsvermittelung verpflichtet sind, käuflich im Preise von 0,10 *M* zu beziehen. Bromberg, den 12. Mai 1881. Königliche Eisenbahn-Direction als geschäftsführende Verwaltung. (1274 J.)

Vom 1. Juli 1881 ab treten sämmtliche im **Preussisch-Sächsischen Verbande** für den Verkehr von Rüdersdorf, Station des Eisenbahndirectionsbezirks Bromberg, nach Stationen des Directionsbezirks Berlin, der Berlin-Görlitzer, Cottbus-Grossenhainer und Berlin-Anhaltischen Bahn (Stammbahn und Linie Kohlfurt-Falkenberg) noch bestehenden Ausnahmefrachtsätze für rohe Kalksteine ausser Kraft.

Es gelangen demnach von dem genannten Tage ab für Kalksteintransporte ab Rüdersdorf die mit dem 15. Februar cr. zur Einführung gelangten höheren Sätze des Specialtarifs III in allen Relationen zur Erhebung. Bromberg, den 10. Mai 1881. Königliche Eisenbahndirection. (1247 J)

Vom 20. Mai 1881 ab treten im **Preussisch-Sächsischen Verbande** für den Verkehr zwischen Pirna, Station der Sächsischen Staatsbahn einerseits und Cüstrin, Station des Directionsbezirks Bromberg, und den Stationen Crossen, Neutomischl, Opalenica, Rothenburg und Bentschen der Märkisch-Posener Bahn andererseits directe Frachtsätze der Classe B in Kraft; ferner gelangen von demselben Tage ab für den Verkehr zwischen Pirna einerseits und den Stationen Glogau, Poln. Lissa, Sagan und Sprottau der Oberschlesischen Bahn anderseits directe Ausnahmefrachtsätze für Spiritus zur Einführung.

Die qu. Frachtsätze sind bei den genannten Stationen in Erfahrung zu bringen. Bromberg, den 9. Mai 1881. Königliche Eisenbahndirection als geschäftsführende Verwaltung des Preussisch-Sächsischen Verbandes. (1248 J)

Mit Wirkung vom 1. d. Mts. ab haben die im **Rheinisch-Nassauischen, Köln-Minden und Bergisch-Märkisch-Nassauischen resp. Frankfurt-Bebraer Güter-Tarife** nebst Nachträgen enthaltenen Ausnahmefrachten für Eisenerze auch für die Beförderung des Artikels „Braunstein“ in Wagenladungen von mindestens 10 000 Kilogramm oder bei Zahlung der Fracht für dieses Gewicht Geltung. Frankfurt a./M.-Sachsenhausen, den 12. Mai 1881. Königliche Eisenbahn-Direction. (1251)

Im **Nachtrag VI zum Rheinisch-Thüringisch-Sächsischen Verbands-Gütertarif** ist der Tarifsatz für die Klasse A1 im Verkehr zwischen Schmölln i. S.-A. und Marten (Seite 121) irrthümlich mit 3,38 ℳ bezeichnet.

Derselbe beträgt 3,67 ℳ und tritt diese Erhöhung am 1. Juli d. J. in Gültigkeit. Elberfeld, am 13. Mai 1881. Königliche Eisenbahn-Direction als geschäftsführende Verwaltung. (1255)

Rheinisch-Köln-Minden-Belgischer Güter-Verkehr. Die in dem Rheinisch-Köln-Minden-Belgischen Gütertarife vom 15. September 1880 und dessen Nachträgen, dann insbesondere auch im Kohlentarife vom 1. Januar bezw. 1. Februar 1880 und dessen Nachtrag enthaltenen Taxen für die Station Weelde-Merxplas treten am 1. Juli cr. ausser Kraft.

Sendungen von resp. nach dieser Station unterliegen von jenem Tage ab der Umkartirung in Herenthals, Station der Grossen Belgischen Centralbahn, womit eine Erhöhung der bisherigen Frachten verbunden ist. Köln, den 13. Mai 1881. Königliche Eisenbahn-Direction (linksrheinische). (1252)

Rumänisch-Galiz.-Deutscher Getreide-Verkehr. Mit Giltigkeit vom 1. Juni a. c. gelangt der fünfte Nachtrag zu Theil II Tarifheft I des Rum.-Galiz.-Deutschen Getreideverkehrs zur Einführung, welcher die Aufnahme der Stationen Grossbauchlitz der Sächsischen Staatsbahnen und Liegnitz der Niederschlesisch-Märkischen Bahn enthält.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den Verbandstationen und bei den Directionssitzen der betreffenden Verbandsverwaltungen käuflich zu haben. Wien, 7. Mai 1881. Im Namen der Verbandsverwaltungen die General-Direction der K. K. priv. Galiz. Karl-Ludwigbahn als geschäftsführende Verwaltung. (1250)

Am 1. k. Mts. tritt zu Theil I des **Sächsisch-Oesterreichischen Verbandstarifes** Nachtrag III in Kraft, welcher Abänderungen bezw. Ergänzungen des Betriebsreglements, der allgemeinen Tarifvorschriften und der Güterclassification enthält und durch die Verbandsstationen zu erhalten ist. Dresden, am 14. Mai 1881. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen. von Tschirschky. (1267)

Am 15. Mai a. cr. gelangt der III. Nachtrag zum Tarif für den **Sächsisch-Schweizerischen Güterverkehr via Lindau** vom 1. April 1880 zur Einführung. Derselbe enthält theils neue, theils veränderte Frachtsätze; insoweit die Letzteren höher sind, als seither, treten dieselben erst am 1. Juli a. cr. in Kraft. Der Nachtrag ist bei den betheiligten Expeditionen käuflich zu erlangen. Dresden, am 12. Mai 1881. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenb. v. Tschirschky. (1261)

Im **Sächsisch-Oesterreichischen Verbande** wird am 15. d. Mts. die Station Rossitz der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn in den Ausnahmetarif 2a (Bau- und Nutzholz etc.) zu den für Pardubitz bestehenden Frachtsätzen aufgenommen. Dresden, am 13. Mai 1881. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen. v. Tschirschky. (1268)

Saarkohlenverkehr nach der Pfalz. Am 10. d. Mts. ist zum Ausnahmetarif No. 1 für den Saarkohlenverkehr nach den innern Pfälzischen Stationen der V. Nachtrag sowie zum Ausnahmetarif No. 2 für den Saarkohlenverkehr nach den Pfälzischen Rheinstationen der II. Nachtrag erschienen. Beide enthalten Frachtsätze für die Stationen Burbach und Saarbrücken via St. Ingbert, sowie directe Frachtsätze von den Grubenstationen Kreuzgraben und Trenkelbach. Die Sätze für Kreuzgraben haben bis auf Weiteres noch keine Gültigkeit.

Das Inkrafttreten derselben werden wir besonders publiciren.

Der Nachtrag V ist zum Preise von 10 Pf., der Nachtrag II zum Preise von 5 Pf. käuflich zu haben. Königliche Eisenbahn-Direction (linksrheinische). (1264)

West- und Nordwestdeutscher Eisenbahnverband. Mit Wirkung vom 15. d. M. ab sind zu den Heften 8, 11, 29/34, 60, 70, 80, 90, 100, 108, 116, 124, 152 und 161 des West- und Nordwestdeutschen Verbandsgütertarifs vom 1. Juli 1877 Ergänzungsblätter, und zum Seehafenausnahmetarif der 20. Nachtrag erschienen, welche von den Verbandsgüterexpeditionen bezogen werden können. Diese Drucksachen enthalten unter Anderem directe Frachtsätze nach und von Höchst a. Main, Station der Hessischen Ludwigsbahn. Hannover, den 7. Mai 1881. Namens sämmtlicher Verbandsverwaltungen: Königliche Eisenbahndirection. (1246)

Im **Gypsverkehr** ab Sperenberg wird die directe Expedition für Gypstransporte ab Sperenberg nach Calau und Cottbus der Berlin-Görlitzer Eisenbahn aufgehoben. Für die Station Calau der Halle-Sorau-Gubener Bahn treten sofort ermässigte Frachtsätze in Kraft; dieselben sind bei den diesseitigen Stationen, sowie bei der unterzeichneten Abtheilung zu erfahren. Schöneberg, den 13. Mai 1881. Die Betriebsabtheilung der Königlichen Militäreisenbahn. (1266 J)

III. Tarife für andere directe Verkehre.

Am 15. d. Mts. kommen für die directe Beförderung von **Roheisen von Luxemburgischen und Lothringischen Stationen nach Neustadt a. d. Haardt directe Frachtsätze** zur Einführung. Auskunft ertheilt unser Verkehrsbureau. Strassburg, den 10. Mai 1881. Kaiserliche Generaldirection der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. (1239

Für den Verkehr zwischen der Station **Marten B. M.** und den Stationen der Bahnstrecken **Ahlen-Minden** und **Herford-Detmold** treten mit dem 15. Mai cr. directe Frachtsätze in Kraft. Elberfeld, den 14. Mai 1881. Königliche Eisenbahndirection Namens der betheiligt. Verwaltungen. (1253)

Am 15. Mai d. Js. tritt zum Tarif für den directen Güterverkehr zwischen der **Breslau-Schweidnitz-Freiburger und der Rechte-Oder-Ufer Eisenbahn** vom 1. October 1877 ein **Nachtrag XII** in Kraft. Derselbe enthält ausser den bereits publicirten Ausnahme-Frachtsätzen für Giesserei-Roheisen nach Glogau und Neusalz und für Kokestransporte von Fellhammer nach Sosnowice transito ermässigte Frachtsätze für den Verkehr mit Cüstrin B. F. Druckexemplare des Nachtrags sind auf den Verbandstationen zu haben. Breslau, den 13. Mai 1881. VI 1936. Direction der Rechte-Oder-Ufer Eisenbahngesellschaft als geschäftsführende Verwaltung. (1258)

Am 20. d. Mts. tritt zum Tarife für den directen Güterverkehr zwischen Stationen des **Sächsisch-Oesterreichischen Grenzbezirks Nachtrag I** in Kraft, welcher durch unsere betheiligten Güterexpeditionen und durch das Verkehrsbureau zu erlangen ist. Dresden, am 14. Mai 1881. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen. v. Tschirschky. (1269)

Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 23. März cr. bringen wir zur Kenntniss, dass die bisherigen Frachtsätze im Verkehre zwischen den **Seehafenstationen Bremen, Bremerhafen, Geestemünde, Hamburg und Harburg einerseits und Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und der Luxemburgischen Wilhelmsbahn andererseits** in den allgemeinen Tarifen des West- und Nordwestdeutschen Verbandes, soweit sie niedriger sind als die nach dem Heft 3 der Tarife vom 1. April cr. für den Rheinisch-Westfälisch und Hannover-Lothringisch-Luxemburgischen Güterverkehr sich ergebenden bezüglichen Taxen, auch über den 15. dieses Monats hinaus vorläufig bis auf Weiteres in Gültigkeit bleiben. Köln, den 12. Mai 1881. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische). (1281)

Am 1. Juni l. J. gelangt zum Tarif für die directe Beförderung von Gütern zwischen Stationen der **Kgl. Bayerischen Staatsbahnen und Stationen der Pfälzischen Bahnen** vom 1. März 1878 der Nachtrag V zur Einführung. München, den 15. Mai 1881. Generaldirection der Kgl. Bayer. Verkehrsanstalten. Betriebsabtheilung. (1280)

IV. Specialtarife für bestimmte Transport-Artikel.

Für die Beförderung von **Steinen des Specialtarifs III** in Ladungen von 10 000 kg

zwischen den Stationen Klinge und Forst der Halle-Sorau-Gubener Bahn tritt mit dem heutigen Tage ein **Ausnahme-Frachtsatz** von 0,08 *M.* pro 100 kg in Kraft. Berlin, den 12. Mai 1881. Königl. Eisenbahndirection. (1244)

Am 1. Juli cr. treten anderweite **Ausnahme-Tarife** für die Beförderung von Steinkohlen etc. des Ruhr- und Wurmgebiets im Localverkehr der Königlichen Eisenbahn-Directionsbezirke Elberfeld und Köln (links- und rechtsrheinisch), sowie im Rheinischen Nachbar-Verkehr von bezw. nach Stationen dieser Bezirke und den Stationen der Aachen-Jülicher und Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn in Kraft.

Gleichzeitig kommen auch neue Gesammtfrachten für den Kohlen- etc. Verkehr von Anschlusszechen etc. der Bergisch-Märkischen Bahn und der Königlichen Eisenbahn-Direction zu Köln (rechtsrheinisch) nach den Rheinhäfen zu Duisburg, Hochfeld und Ruhrort Hafen zur Einführung. Ferner wird vom genannten Tage ab für die nach diesen Häfen bestimmten Sendungen, wenn dieselben auf Verlangen nicht auf Grund der vorerwähnten besonderen Ausnahmefrachtsätze, neben welchen Hafenfrachten nicht erhoben werden, sondern zu den gewöhnlichen Frachtsätzen für Steinkohlen etc. abgefertigt werden müssen, neben der Anschlussfracht eine Gebühr von 1,50 *M.* für je angefangene 5 000 kg berechnet.

Die neuen Tarife sind auf einheitlicher Grundlage berechnet und führen neben zahlreichen Ermässigungen auch Erhöhungen der bestehenden Kohlenfrachten herbei.

Ausser den im Local-Gütertarif der Westfälischen Bahn vom 1. Januar 1878 nebst Nachträgen enthaltenen bezgl. Frachtsätzen für Kohlen etc. gelangen mit Einführung dieser neuen Tarife auch die betreffenden Sätze der nachbezeichneten Kohlen-Ausnahme-Tarife nebst Nachträgen und Ergänzungen zur Aufhebung:

1. Ausnahme-Tarif F vom 1. Januar resp. 1. Februar 1878 und vom 1. October 1880 für die Localverkehre der Bergisch-Märkischen resp. Rheinischen und Köln-Mindener Bahn;
2. Ausnahme-Tarif vom 7. April 1880 für den Verkehr von Stationen der Bergisch-Märkischen bezw. solchen der Köln-Mindener Bahn und vom 15. April 1880 von Stationen der Westfälischen Bahn nach den Rheinhäfen zu Duisburg und Ruhrort Hafen, sowie vom 18. Januar 1879 von Stationen der Rheinischen Bahn nach dem Hochfelder Hafen;
3. Ausnahme-Tarife für den Rheinischen Nachbar-Kohlenverkehr und zwar Abtheilung A, B und C vom 15. Juli 1877, D vom 1. März 1878, E vom 25. September 1878 und F vom 1. December 1880;
4. Ausnahme-Tarife vom 15. November 1875 für den Westfälischen Verband und vom 25. September 1876 im Verkehr nach Emden, Leer und Papenburg ab Bergisch-Märkischen Stationen;
5. Ausnahme-Tarif 4 vom 20. November 1879 für den Rheinisch-Köln-Minden-Bergisch-Märkisch-Saarbrücker Kohlenverkehr, endlich:
6. Ausnahmetarif (Kohlentarif No. 22) vom 15. October 1879 für die Beförderung von Steinkohlen und Cokes aus den Saargruben nach Rheinischen Stationen.

Die in den vorerwähnten Tarifen enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr nach den Stationen der Strecken Ahlen-Minden, Bremen-Hamburg und Soest-Warburg resp. Holzminden und Northeim bleiben jedoch bis auf Weiteres noch bestehen.

Nähere Auskunft wegen der neuen Frachtsätze ertheilen auf Anfrage die Tarifbüreaus der betheiligten Eisenbahnverwaltungen sowie die Güterexpeditionen der Kohlenstationen. Köln und Elberfeld, den 13. Mai 1881. Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische). Königliche Eisenbahndirection (linksrheinische). Königliche Eisenbahndirection. (1272)

---

1. Gültig vom 10. Mai. **Nachtrag IV zum Ausnahme-Tarif für die Beförderung von Steinkohlen** etc. in Wagenladungen von je 10 000 kg von Stationen der Rheinischen Eisenbahn nach Stationen der Frankfurt-Bebraer, Main-Weser und Oberhessischen Eisenbahn via Giessen vom 10. Juli 1877, enthaltend: anderweite, theils ermässigte, theils erhöhte Frachtsätze für die Station Bockenheim, Frachtsätze für Station Frankfurt a./M. M. W. B. und für die neu aufgenommene Station Annen.

Soweit die bisherigen Frachtsätze für Bockenheim niedriger sind, als die in dem obigen Nachtrage enthaltenen, bleiben die niedrigeren Sätze noch bis zum 1. Juli 1881 in Gültigkeit.

2. Gültig vom 10. Mai. Nachtrag I zu dem Steinkohlen-Ausnahme-Tarif für den Verkehr von Stationen der Rheinischen Eisenbahn nach Stationen der Homburger Eisenbahn via Frankfurt a./M., welcher ein Verzeichniss der Zechen und der zur Erhebung kommenden Zechenfrachten, sowie anderweite ermässigte bezw. neue Frachtsätze enthält.

3. Gültig vom 10. Mai. Nachtrag I zu dem Steinkohlen-Ausnahme-Tarif für den Verkehr zwischen Stationen der Rheinischen und Aachener Industriebahn einer- und Stationen der Frankfurt-Bebraer Bahn andererseits via Niederlahnstein-Frankfurt a./M. vom 1. Juli 1878, enthaltend: Frachtsätze für die Stationen Frankfurt a./M.-Sachenhausen und Hanau, anderweite, theils ermässigte, theils erhöhte Frachtsätze für die Stationen Klein-Steinheim, Mülheim a./Main und Offenbach der Frankfurt-Bebraer Bahn, sowie Frachtsätze für die neu aufgenommene Station Annen der Rheinischen Bahn.

Soweit die bisherigen Frachten für die Stationen Klein-Steinheim, Mülheim a./Main und Offenbach billiger sind, als die in obigem Nachtrag enthaltenen, bleiben die niedrigeren Sätze noch bis zum 1. Juli 1881 in Kraft.

4. Die Gültigkeitsdauer der für die Beförderung von Steinkohlen und Kokes in Sendungen von mindestens 50 000 kg von Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Elberfeld, Köln (rechtsrheinisch) und Köln (linksrheinisch), sowie der Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn bestehenden Ausnahme-Tarife, nämlich:

a) nach Bremen (loco), Hamburg und Harburg (loco und Seetransit) vom 1. Juni 1880,

b) nach Bremen, Bremerhafen, Geestemünde und Vegesack (Grohn-) vom 1. Juni 1880 (für zum überseeischen Export und zum Heizen der Dampfschiffe bestimmte Sendungen),

c) nach Brake, Elsfleth und Nordenhamm vom 1. Juli 1880,

d) nach Stationen der Berlin-Hamburger, Mecklenburgischen Friedrich-Franz- und Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn vom 1. November 1880,

e) nach Stationen der Dänischen Staats-Eisenbahnen vom 1. November 1880,

ist bis Ende Mai 1882 verlängert, und zwar auch in Bezug auf den Rücktransport überseeischer Eisenerze, soweit die bezeichneten Tarife bisher für diesen Artikel Anwendung finden. Ferner gelten die oben bezeichneten Ausnahmetarife unter den gleichen Bedingungen wie für Steinkohlen fortan auch für Steinkohlen-Briquets.

5. Die in den vom 1. November bezw. 15. December 1879 ab gültigen Ausnahmetarifen für den Transport von Holz etc. von Stationen der K. K. priv. Kaiserin Elisabethbahn und der Ersten K. K. priv. Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft nach Köln-Mindener Stationen enthaltenen Ausnahmefrachtsätze der Klasse B für roh vorgearbeitetes Stammholz treten am 1. Juli 1881 ausser Kraft.

Ueber eventuelle Einführung anderweiter erhöhter Frachtsätze erfolgt besondere Publication. Köln, 10. Mai 1881. Königliche Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische) zugleich Namens der betheiligten Verwaltungen. (1256)

Am 1. Juni cr. tritt ein **Ausnahmetarif** für den directen Transport von **gebranntem Kalk** von Stationen der Aussig-Teplitzer, Dux-Bodenbacher und Oesterreichischen Staatseisenbahngesellschaft nach Stationen der Berlin-Anhaltischen Bahn, des Bezirks der Königlichen Eisenbahndirection zu Berlin, der Berlin-Görlitzer und der Cottbus-Grossenhainer Bahn via Bodenbach bezw. Tetschen in Kraft. Derselbe ist durch die Verbandsverwaltungen zu erlangen. Dresden, am 12. Mai 1881. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung. (1242)

Fortsetzung der offiziellen Anzeigen auf Seite 539.

PRIVAT-ANZEIGEN.

2. Eröffnungen etc.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirection zu Berlin zufolge wird mit dem 15. Mai d. J. die auf der Eisenbahnstrecke Frankfurt a/O.-Freienwalde in Kilometerstation 88,24 zwischen Letschin und Neutrebbin belegene Haltestelle Sietzing für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.
Berlin, den 14. Mai 1881.

Einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirection zu Berlin zufolge wird mit dem 15. Mai d. J. die auf der Eisenbahnstrecke Frankfurt a/O.-Freienwalde a/O. in Kilometerstation 109,94 zwischen Schoenfliess und Seelow belegene Haltestelle Dolgelin für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.
Berlin, den 13. Mai 1881.
Die geschäftsführende Direction.

Hessische Ludwigseisenbahn. Mainz, den 12. Mai 1881. Die Personenhaltestelle „Fahrthor" in Frankfurt a. M. ist nunmehr fertiggestellt und wird am 15. cr. für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

Am 4. Mai 1881 wurde die an der Berliner Verbindungsbahn zwischen Weissensee und Friedrichsberg belegene Haltestelle Städtischer Central-Viehhof für Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

An der Berlin-Hamburger Eisenbahn ist zwischen Berlin und Spandau am 5. Mai cr. die Haltestelle Plötzensee für Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn. Die Personenzüge No. 21, 22, 26, 28, 335 und 25 halten vom 15. Mai cr. ab auf der Haltestelle Conradsthal, wenn daselbst Passagiere aufzunehmen oder abzusetzen sind. Breslau, 13. Mai 1881. Directorium. (1241)

3. Dividendenauszahlung.

Die Dividende auf die Stammactien unserer Gesellschaft pro 1880 ist auf 1⅔ pCt. festgestellt und kann gegen Einreichung der betreffenden Dividendenscheine vom 1. Juni c. an bei unserer Hauptkasse in Empfang genommen werden. Braunschweig, den 10. Mai 1881. Direction der Braunschw. Eisenbahngesellschaft. (1240)

4. Submissionen.

Berlin-Hamburger Eisenbahn. Wir beabsichtigen, die in unseren Werkstätten zu Berlin, Wittenberge und Hamburg aufgekommenen, auf unseren Bahnhöfen daselbst lagernden alten Materialien als Schmelzeisen, Gusseisen, Eisenblech und Rohrabschnitte, Drehspähne, Rohrmessing (Siederohre), kupferne Feuerbuchsen etc. etc., ferner auch 81 Stück zum Theil noch brauchbare kupferne Wärmflaschen und ein schmiedeeisernes noch brauchbares Wasserbassin von ca. 46 cbm Inhalt, an den Meistbietenden zu verkaufen. Offerten auf sämmtliche oder einen Theil der zum Verkauf gestellten Materialien sind bis zum 23. d. M. an uns einzureichen.

Die Verkaufs-Bedingungen, sowie die Offerten-Formulare, welche eine specielle Nachweisung der Materialien enthalten, können von unserm technischen Büreau hierselbst, sowie von unserm Verwaltungsbüreau in Hamburg und von unseren Werkstätten kostenfrei bezogen werden. Berlin, 9. Mai 1881. Die Direction. (1249)

5. Neue Fahrpläne.

Fahrplan für die **Schleswig-Holsteinischen Eisenbahnen** vom 15. Mai 1881.

	Vorm.	Nachm.
Von Altona nach Kiel	6.45, 8.10, 9.20,	2.—, 6.40, 10.20.
„ „ in „	9.10, 11.30.	5.8, 9.15, 12.25.
„ „ nach Rendsburg	6.45, 8.10, 9.20,	2.—, 6.40, —.—.
„ „ in „	8.56, 11.33.	5.3, 9.13, —.—.
„ „ nach Neustadt	6.45.	2.—, 6.40.
„ „ in „	10.43.	7.12, 10.59.
„ „ nach Oldesloe	6.45.	2.—, 6.40.
„ „ in „	10.35.	5.40, 9.58.
„ „ nach Wesselburen } über Neumünster	6.45.	2.—, 6.40.
„ „ in „ } über Neumünster	11.54.	7.44, 11.54.
„ „ nach Heide } über Neumünster	6.45.	2.—, 6.40.
„ „ in „ } über Neumünster	11.5.	6.52, 11.5.
„ „ nach Heide } über Itzehoe	6.45, 8.10.	—.—, 6.5, 6.40,
„ „ in „ } über Itzehoe	10.5.	12.40, 10.20.
„ „ nach Itzehoe	6.45, 8.10.	2.—, 6.5, 6.40.
„ „ in „	8.25, 10.40.	4.13, 8.42.
„ „ nach Blankenese	6.50, 9.10, 11,10.	12.55, 3.20, 4.45, 5.55, 7.15, 9.—, 11.20.
„ „ in „	7.15, 9.35, 11.35.	1.20, 3.45, 5.10, 6.20, 7.35, 9.25, 11.45.
„ „ nach Hamburg	6.45, 8.28, 9.15, 10.20, 11.10.	12.40, 1.30, 2.40, 3.20, 4.30, 5.15, 6.10, 7.10, 8.15, 8.35, 9.25, 10.15, 11.20.
„ „ in „	7.10, 8.53, 9.40, 10.45, 11.35.	1.5, 1.55, 3.5, 3.45, 4.55, 5.40, 6.35, 7.35, 8.40, 9.—, 9.50, 10.40, 11.45.
„ nach Flensburg	6.45, 8.10, 9 20.	—.—, 2.—, 6.40.
„ in „	10.40.	1.20, 7.14, 11.5.
„ nach Wamdrup	6.45.	—.—, 2.—, 6.40.
„ in „		12.20, 9.40, 12.55.
„ Kiel nach Altona	6.20, 7.15, 11.30.	—.—, 3.5, 5.25, 6.55.
„ „ in „	9.10, 10.15.	2.35, 6.5, 8.30, 9.20.
„ Rendsburg nach Altona	7.12, 11.12.	—.—, 5.14, 7.—.
„ „ in „	10.15.	2.35, 8.30, 9.20.
„ Neustadt nach Altona	5.—, 8.55.	—.—, 3.55.
„ „ in „	10.15.	2.35, 8.30.
„ Oldesloe nach Altona	6.10.	2.30, 6.31.
„ „ in „	10.15.	6.5, 9.20.
„ Wesselburen nach Altona } über Neumünster	—.—.	12.30, 3.45.
„ „ in „ } über Neumünster	—.—.	6.5, 9.20.
„ Heide nach Altona } über Neumünster	4.34.	1.21, 4.40.
„ „ in „ } über Neumünster	9.10.	6.5, 9.20.
„ Heide nach Altona } über Itzehoe	6.15, 10.5.	—.—, 4.35.
„ „ in „ } über Itzehoe	10.15.	2.35, 8.30.
„ Itzehoe nach Altona	5.55, 7.48.	12.8, 6.10.
„ „ in „	9.10, 10.15.	2.35, 8.30.
„ Blankenese nach Altona	7.20, 8.5, 9.45.	12.10, 1.30, 4.—, 5.30, 6.40, 7.45, 9.45.
„ „ in „	7.40, 8.25, 10.10.	12.35, 1.55, 4.25, 5.55, 7.5, 8.10, 10.10.
„ Hamburg nach Altona	6.—, 7.30, 8.40, 9.30, 10.40, 11.30.	12.25, 1.15, 2.50, 3.30, 4.15, 5.25, 5.55, 6.45, 7.30, 8.30, 9.40, 10.50.
„ „ in „	6.25, 7.55, 9.5, 10.—, 11.5, 12.—.	12.50, 1.40, 3.15, 3.55, 4.40, 5.50, 6.20, 7.10, 7.55, 8.55, 10.5, 11.15.
„ Flensburg nach Altona	5.18, 8.50.	—.—, 3.20, 5.12.
„ „ in „	10.15.	2.35, 8.30, 9.20.
„ Wamdrup nach Altona	3.30, 6.5.	—.—, 3.30.
„ „ in „	10.15.	2.35, 9.20.
„ Kiel nach Ascheberg	5.40, 8.18.	4.10, 8.20.
„ „ in „	6.33, 9.3.	5.5, 9.15.
„ Ascheberg nach Kiel	6.55, 10.35.	5.27, 9.30.
„ „ in „	7.50, 11.20.	6.7, 10.25.

Altona, im Mai 1881. Die Direction der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft. (1243)

6. Bilanzen.

Vermögensbilanz für das Jahr 1880.

	Activa.		ℳ
1	Bauconto:		
	a) Erwerbspreis der Braunschweigischen Bahnen	83 187 699 ℳ	
	b) Erweiterungen	9 409 548 „	
	c) Neubauten	8 506 555 „	
			101 103 802
2	Magazinbestände		862 150
3	Debitoren:		
	a) Vorschüsse	89 338 ℳ	
	b) Debitoren	1 006 686 „	
			1 096 024
4	Hypotheken		356 885
5	Effecten		452 204
	(Braunschw. Leihhaus-Obligat.	376 000 ℳ	
	4½ pCt. Bergisch-Märkische Prioritäts-Obligat. VII. Serie	74 700 „)	
6	Cassenbestand		28 283
	Summa Activa		103 899 348

	Passiva.		ℳ
1	Actiencapital		36 000 000
2	4½ pCt. Prioritäts-Obligationen		9 500 700
3	Amortisirte 4½ pCt. Obligationen		99 300
4	Erneuerungsfonds		3 179 125
5	Reservefonds		316 072
6	Conto der Annuitäten:		
	a) Restbetrag der Annuität	48 347 433 ℳ	
	b) Amortisation	1 840 266 „	
			50 187 699
7	Verwendungen des Reservefonds für Erweiterungen		3 793 216
8	Subvention der Stadt Einbeck zum Baue der Salzderhelden-Einbecker Bahn		120 000
9	Verschiedene Creditoren		64 649
10	Bruttoüberschuss der Betriebsrechnung nach Abzug des für Erneuerungen und Erweiterungen verwendeten Betrags von 1 373 443 ℳ	3 920 118 ℳ	
	einschliesslich dieses Betrags also	5 293 561 „	
	nach Abzug des Erlöses für Altmetalle von 303 188 ℳ	4 990 373 „	
	Davon ab:		
	a) Prioritätszinsen	428 760 ℳ	
	b) Rente für die Bahnhöfe Helmstedt und Schöningen	9 900 „	
	c) Amortisation der Prioritätsanleihe	99 300 „	
	d) Staatssteuern	20 626 „	
	e) Annuität	2 625 000 „	
	f) Garantiezinsen	45 000 „	
	g) Dotation des Erneuerungsfonds incl. 25 000 ℳ für Vienenburg-Goslar	985 000 „	
	h) Dotation des Reservefonds	138 200 „	
		4 351 786 ℳ	
	Bleibt Ueberschuss		638 587
	Summa Passiva		103 899 348

Braunschweig, den 20. April 1881. Direction der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft. F. W. Wolf. Hildebrand. (1240)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin SW. (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 39. 1881.

Die Zeitung erscheint Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction: Dr. jur. W. Koch, Berlin SW., Kleinbeerenstr. 3.
Commissionär für den Buchhandel: Adolph Refelshöfer, Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Zeitung des Vereins



Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuth-Strasse 8, einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3000 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.
Einundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 23. Mai 1881.

Dieser Nummer liegen die „Notizen über neue Tarife und Tarifänderungen pro April 1881“ bei.

Die Personentarife in Bezug auf die Rentabilität der Personenzüge.

Wie die Rentabilität eines jeden wirthschaftlichen Unternehmens zum grossen Theil von einer angemessenen, d. h. weder zu hohen noch zu niedrigen Preisstellung des Unternehmungsobjects abhängig ist, so wird auch im Eisenbahnwesen die Rentabilität der Personenzüge wesentlich durch die Tarife für die verschiedenen Wagenclassen beeinflusst.

Es soll daher untersucht werden, in wie weit etwa diese Tarife behufs Hebung der Rentabilität, ohne die Interessen des Publikums zu schädigen, einer Umgestaltung unterworfen werden können.

Ein Blick in die Preussische Eisenbahnstatistik zeigt zunächst, dass der Tarif für die höheren Wagenclassen, namentlich für die I. Classe zu hoch ist. Von der Gesammtzahl der Reisenden kommt, wenn man die Preussischen Staatsbahnen in Betracht zieht, nur etwa 1 pCt. auf die I. Classe, und bei einer durchschnittlichen Benutzung aller vorhandenen Plätze von etwa 22 pCt. werden in dieser Classe schätzungsweise kaum 5 pCt. der Plätze benutzt. Der Grund dieser mangelhaften Benutzung der I. Classe liegt offenbar in dem zu hohen Fahrpreise.

Andererseits erscheint der Tarif für Retourbillets, welche einen hohen Procentsatz des Gesammtverkehrs ausmachen, zu niedrig bemessen, in Folge dessen der hierdurch entstehende Einnahmeausfall durch die höheren Tarife der Einzelbillets gedeckt werden muss.

Um der Frage näher zu treten, in wie weit durch eine angemessene Reduction der Fahrpreise eine erhöhte Benutzung der höheren Wagenclassen und somit eine bessere Rentabilität erzielt werden kann, soll zunächst untersucht werden, wie hoch sich die Selbstkosten pro Personenkilometer durchschnittlich für alle 4 Wagenclassen stellen und wie nach Massgabe dieses Selbstkostenpreises und unter Annahme eines Minimalüberschusses von 7½ pCt. die Tarife für die verschiedenen Classen in Schnell- und Personenzügen etwa zu modificiren sein möchten.

Den anzustellenden Berechnungen sollen die Betriebsergebnisse der Preussischen Staatsbahnen in den 3 Jahren 1874, 1876 und 1878 zu Grunde gelegt werden.

Die Ermittelung der Selbstkosten pro Personenkilometer soll in der einfachen Weise erfolgen, dass die gesammten Betriebsausgaben pro Bruttotonnenkilometer nach dem Verhältniss der durchschnittlichen Geschwindigkeit der Personen- und Güterzüge auf den Personen- und Güterverkehr vertheilt und hiernach die Kosten pro Personenkilometer bestimmt werden.

Zu diesem Zweck sind nachstehende Tabellen aufgestellt.

Tabelle I.

1	2	3	4	5	6	7	8	9
	Personenkilometer sind zurückgelegt:							
im Jahre	I. Classe	II. Classe	III. Classe	IV. Classe	zusammen I.—IV. Classe rund	vom Militär	auf Abonnementbillets	Gesammtsumme Col. 1—5, 7 u. 8 rund
1874	33 698 130	249 048 778	454 768 260	400 577 957	1 138 100 000	35 135 399	4 495 329	1 177 700 000
1876	32 304 068	229 595 757	433 176 051	433 016 996	1 128 100 000	40 002 807	4 575 321	1 172 700 000
1878	29 148 401	209 984 853	436 529 385	461 071 563	1 136 700 000	48 226 090	4 699 586	1 189 600 000
im Durchschnitt rund	31 700 000	229 500 000	441 500 000	431 600 000	1 134 300 000	41 100 000	4 600 000	1 180 000 000

Tabelle II.

1	2	3	4	5	6
		Beförderte Tonnenkilometer			
Im Jahre	Gesammtausgabe ℳ.	Personengewicht	Personenwagen	Locomotiven und Tender	Gesammtbruttolast in Personen- und Güterzügen
1874	119 354 325	88 329 289	1 164 150 136	2 061 326 958	10 004 478 211
1876	97 096 533	87 950 324	1 089 830 850	1 907 707 166	9 128 359 890
1878	97 890 569	89 224 493	1 164 595 279	2 126 618 853	9 638 654 330
durchschnittlich	104 780 478	88 501 369	1 139 525 422	2 031 884 326	9 590 497 477

Aus Tab. II Col. 2 und 6 ergeben sich die Kosten pro Bruttotonnenkilometer zu $1_{,093}$ ₰ und dieselben vertheilt auf den Personen- und Güterverkehr nach dem Verhältniss der Geschwindigkeit der Personen- und Güterzüge (44,3 : 23,6) ergiebt für den Bruttotonnenkilometer im Personenverkehr $1_{,715}$ ₰.

Vertheilt man die Tonnenkilometer der Locomotiven und Tender (Tab. II Col. 5) bei annähernd gleicher Anzahl von Nutzkilometern in Personen- und Güterzügen nach dem Verhältniss des Gewichts der Locomotiven dieser beiden Zugarten (54 : 60) auf den Pesonen- und Güterverkehr, so ergeben sich die Gesammtbruttotonnenkilometer im Personenverkehr aus Tab. II Col. 3, 4 und 5 zu 2 186 026 791, so dass auf 1 Personenkilometer $1_{,853}$ Bruttotonnenkilometer kommen. Demnach betragen die Selbstkosten

pro Personenkilometer $1{,}853 \cdot 1{,}715 = 3{,}178$ ₰,*) und die bei 7½ pCt. Zuschlag in Rechnung zu stellenden Kosten = 3,42 ₰ pro Personenkilometer im Durchschnitt für die 4 Wagenclassen. Dieser Preis stimmt, beiläufig bemerkt, mit den durchschnittlichen Einnahmen pro Personenkilometer in den 3 Vergleichsjahren überein.

Bei der Vertheilung dieses Preises auf die verschiedenen Wagenclassen in Schnell- und gewöhnlichen Personenzügen wird nun zunächst zu berücksichtigen sein, dass der Tarif für Militärbeförderung füglich nicht geändert werden kann und dass auch die ermässigten Preise für Abonnementbillets, welch letztere übrigens einen nur geringen Theil der Einnahmen ausmachen, zweckmässigerweise beizubehalten sein dürften. Dagegen sind die Retourbillets, welche jeder Berechtigung entbehren, zu beseitigen, während für Extrazüge nach wie vor ermässigte Preise zu bewilligen wären; doch sollen diese in nachstehender Rechnung, als nicht ins Gewicht fallend, unberücksichtigt bleiben.

Ferner dürfte es sich empfehlen, den jetzigen Preis von 2 ₰ pro Kilometer für die IV. Classe, als den Verhältnissen entsprechend, beizubehalten. Werden nun die Preise für die übrigen 3 Classen gegen die jetzigen ermässigt, so ist es nicht unwahrscheinlich, dass ein gewisser Procentsatz der Reisenden aus der niedrigeren Wagenclasse in die nächst höhere übergeht, und zwar dürfte dieser Procentsatz um so höher werden, je grösser die Preisreduction ist.

Da es schwierig ist, die wahrscheinliche Höhe dieser Procentsätze auch nur mit einiger Sicherheit abzuschätzen, so bleibt nur übrig, dieselben zunächst mehr willkürlich und zwar zuerst niedrig und dann etwas höher zu veranschlagen und hiernach die auf die 3 Classen entfallenden Preise, wie nachstehend, zu berechnen. Je nach dem Ausfall dieser Preise wird sich ein Urtheil darüber bilden lassen, in welchem Grade die durch die Preisreduction bezweckte Mehrfrequenz der höheren Classen als wahrscheinlich angesehen werden kann und welche Preisstellung demnach voraussichtlich als die vortheilhafteste einzuführen wäre.

Es soll daher ermittelt werden, wie sich die Preise stellen, wenn — unter vorläufiger Annahme der gleichen Gesammtanzahl der Personenkilometer, sowie der gleichen Gesammteinnahmen —

1. 7½ pCt. der Reisenden aus der IV. Classe in die III., 5 pCt. aus der III. in die II., und 2½ pCt. aus dieser in die I. Classe übergehen;

2. wenn dieser Uebergang bezw. 15, 10 und 5 pCt. beträgt.

Die sich hiernach in den verschiedenen Wagenclassen ergebenden Personenkilometer sind in Tab. III. Col. 7 und 12 zusammengestellt.

In beiden Fällen sollen die Preisabstufungen der I., II. und III. Wagenclasse nach dem angemessen erscheinenden Verhältniss 2,2 : 1,5 : 1 bestimmt werden.

Tabelle III.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.	18.	19.	20.
Wagenclasse	Es sind im Durchschnitt der 3 Vergleichsjahre zurückgelegt (cfr. Tab. I)	Von der Gesammtzahl der Personenkilometer (Col. 2) kommen auf die verschiedenen Classen	Jetziger Fahrpreis pro Kilom. in		Uebergang aus der niedrigeren in die höhere Classe (s. Col. 2)	Hiernach sind ermittelt				Uebergang aus der niedrigeren in die höhere Classe (s. Col. 2)	Hiernach sind ermittelt				Uebergang aus der niedrigeren in die höhere Classe (s. Col. 2)	Hiernach sind ermittelt			
			Schnellzügen	Personenzügen		Zurückgelegte	Von der Gesammtzahl der Personenkilom.	Fahrpreis pro Kilom. in Schnellzügen	Personenzügen		Zurückgelegte	Von der Gesammtzahl der Personenkilom.	Fahrpreis pro Kilom. in Schnellzügen	Personenzügen		Zurückgelegte	Von der Gesammtzahl der Personenkilom.	Fahrpreis pro Kilom. in Schnellzügen	Personenzügen
	Pers.-Kilom.	pCt.	₰	₰	pCt.	Pers.-Kilom.	pCt.	₰	₰	pCt.	Pers.-Kilom.	pCt.	₰	₰	pCt.	Pers.-Kilom.	pCt.	₰	₰
I.	31 700 000	2,8	9,0	8	—	37 450 000	3,3	7,987	7,10	—	43 200 000	3,8	7,77	6,91	—	261 200 000	23	5,917	5,26
II.	229 500 000	20,2	6,67	6	2½	245 800 000	21,65	5,591	4,97	5	262 100 000	23,1	5,42	4,81	100	441 500 000	39	4,132	3,444
III.	441 500 000	39,0	4,67	4	5	451 800 000	39,8	4,128	3,44	10	462 100 000	40,6	4,0	3,33	100	431 600 000	38	—	2,0
IV.	431 600 000	38,0	—	2	7½	399 250 000	35,25	—	2,0	15	366 900 000	32,5	—	2,0	100	—	—	—	—
	1 134 300 000					1 134 300 000					1 134 300 000					1 134 300 000			

Bezeichnet x den Durchschnittspreis für Schnell- und Personenzüge pro Kilometer in der I., y den in der II. und z den in der III. Classe, so berechnet sich ad 1 aus den beiden Gleichungen:

a) $x \cdot 37\,450\,000 + y \cdot 245\,800\,000 + z \cdot 451\,800\,000 + 2 \cdot 399\,250\,000 + 64\,233\,000$ **) $+ 8\,665\,900 = 1\,180\,000\,000 \cdot 3{,}42$ ₰.

b) $x : y : z = 2{,}2 : 1{,}5 : 1$.

der Preis x = 7,70 ₰ für die I. Classe,
„ „ y = 5,265 „ „ „ II. „
„ „ z = 3,51 „ „ „ III. „

Es erübrigt noch, hieraus die erhöhten Preise für Schnellzüge und die gewöhnlichen Preise für Personenzüge zu bestimmen. Hierbei stösst man auf die Schwierigkeit, mit annähernder Genauigkeit anzugeben, wie viel Procent der Reisenden der verschiedenen Wagenclassen die Schnellzüge benutzen werden.

Tabelle IV.

im Jahre	Personenkilometer sind zurückgelegt gegen erhöhte Preise in der I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.	gegen gewöhnliche Preise in der I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.	gegen ermässigte Preise in der I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.
	Procent der betreffenden Classe								
1874	70	44	6	22	31	44	8	25	50
1876	72	48	9	21	29	45	7	23	46
1878	71	49	14	20	29	43	9	22	43
durchschnittl.	71	47	10	21	30	44	8	23	46

*) Nach der Zusammenstellung in No. 17 des laufenden Jahrgangs der Vereinszeitung sind die Betriebsausgaben der 8 hier in Betracht gezogenen Preussischen Staatsbahnen für das Jahr 1878 pro Personenachskilometer auf 11,3 ₰ und bei durchschnittlicher Besetzung jeder Achse mit 4,4 Personen auf 2,57 ₰ pro Personenkilometer ermittelt.

**) Nach dem Durchschnitt in den 3 Vergleichsjahren betragen die jährlichen Einnahmen für Militärs 642 330 ℳ und für Abonnementsbillets 86 659 ℳ

Nach Tabelle IV sind von den Personenkilometern der I. Classe 71 pCt., der II. Classe 47 pCt. und der III. Classe 10 pCt. in Schnellzügen zurückgelegt. Diese Procentsätze werden sich jedoch ändern in Folge des Ueberganges aus den niedrigeren in die höheren Classen. Es wird nun angenommen, dass von den aus der II. in die I. Classe übergehenden 2½ pCt. (5 740 000 Personenkilometer) nach wie vor der Procentsatz der II. Classe (47 pCt.) in Schnellzügen zurückgelegt wird, so dass die Personenkilometer der I. Classe in Schnellzügen sich von 71 pCt. auf 68 pCt. ermässigen würden. Für die II. Classe können jedoch die in Tabelle IV ermittelten 47 pCt. angenommen werden, da die aus der III. in die II. Classe übergehenden Reisenden mehr Gelegenheit zur Benutzung der Schnellzüge finden. Ebenso sollen für die III. Classe die in obiger Tabelle ermittelten 10 pCt. angenommen werden.

Die Erhöhung des Fahrpreises für Schnellzüge mag nun in der I. und II. Classe 12,5 pCt. und in der III. Classe 20 pCt. betragen; dann ergiebt sich der gewöhnliche Fahrpreis x in der I. Classe für Personenzüge aus der Gleichung:

$$32\,x + 68\left(x + \frac{12{,}5\,x}{100}\right) = 100 \cdot 7{,}70 \text{ ₰}$$
$$x = 7{,}10 \text{ ₰}$$

und der um 12,5 pCt. erhöhte für Schnellzüge zu 7,987 ₰.

In gleicher Weise berechnet sich für die II. Classe der Fahrpreis:
für Personenzüge zu 4,97 ₰,
„ Schnellzüge „ 5,591 „
und endlich für die III. Classe:
für Personenzüge zu 3,44 ₰,
„ Schnellzüge „ 4,128 „

Diese Fahrpreise, sowie die nach gleichen Grundsätzen berechneten Preise bei einem etwaigen Uebergang von bezw. 15, 10 und 5 pCt. in die nächst höheren Classen sind in Tabelle III zusammengestellt.

Es würden also bei einem Uebergang von bezw. 7½, 5 und 2½ pCt. beispielsweise die gewöhnlichen Fahrpreise für die I. Classe nur 1,1 ₰ theurer als die jetzigen für die II. Classe, die der II. Classe nur 0,97 ₰ theurer als die jetzigen der III. Classe und endlich die Preise der III. Classe nur 0,44 ₰ theurer als die jetzigen Preise der Retourbillets werden.

Bei obigen ermässigten Preisen würden, wenn die in Betreff des Ueberganges aus der niedrigeren in die nächst höhere Wagenclasse gemachten Annahmen zutreffen, die Einnahmen dieselben, wie bei den jetzigen höheren Preisen sein; bei grösserem Uebergange würden also entsprechende Mehreinnahmen erzielt werden.

Im Uebrigen dürfte in Folge der Preisreduction, abgesehen von der voraussichtlichen Mehrfrequenz der höheren Classen, überhaupt auch auf eine, wenn auch nur geringe allgemeine Verkehrszunahme zu rechnen sein.

Die Tabelle III würde nun, wie bereits oben angedeutet, einen Anhalt bei der Beurtheilung der Frage gewähren, wie weit man mit der Einführung ermässigter Fahrpreise etwa gehen könnte, je nachdem man einen geringeren oder grösseren Uebergang in die höheren Wagenclassen für wahrscheinlich hält.

Da es immerhin zweifelhaft sein kann, ob die als wahrscheinlich angenommene Mehrfrequenz der höheren Classen auch sofort und in einem solchen Umfange, welcher eine grössere Rentabilität sichert, wirklich eintritt, so möchte es sich empfehlen, die Benutzung der IV. Classe möglichst zu beschränken. Eine vollständige Beseitigung der IV. Classe ist zwar weder angängig, noch im finanziellen Interesse der Bahnverwaltungen zu empfehlen; andrerseits ist aber nicht zu leugnen, dass dieselbe im Laufe der Zeit auf vielen Bahnen über ihren eigentlichen Zweck hinaus in zu grossem Umfange eingeführt ist und vielfach von Reisenden benutzt wird, welche, besonders bei der in Anregung gebrachten Preisermässigung, sehr wohl auf die III. Classe verwiesen werden können.

Schliesslich ist noch ermittelt worden, wie die Fahrpreise bei Einführung von nur 3 Wagenclassen etwa gestellt werden könnten und zwar unter der Annahme, dass der Fahrpreis in der niedrigsten Classe auch nur 2 ₰ pro Kilometer beträgt und dass von den in der I. und II. Classe zurückgelegten Personenkilometern bezw. 50 und 40 pCt. in Schnellzügen zurückgelegt werden und dass endlich die Erhöhung des Fahrpreises in letzteren bezw. 12,5 und 20 pCt. beträgt.

Das Resultat dieser Berechnung ist in Tabelle III Col. 16—20 eingetragen.

Wollte man den Preis für die niedrigste Classe ebenso erhöhen, so liessen sich die Preise für die beiden anderen Classen entsprechend ermässigen. Eine Erhöhung der Rentabilität würde jedoch durch Einführung von nur 3 Wagenclassen kaum zu erzielen sein. Ruttkowski.

Die elektrische Beleuchtung der Halle des Anhalter Bahnhofes in Berlin.

Die mit den jüngsten Fortschritten der Elektrotechnik eingeleitete Entwickelung der Anwendung des elektrischen Lichtes weist auf allen Gebieten, für welche es seiner Natur nach geeignet ist, die befriedigendsten Erfolge auf. Neben vielen industriellen Etablissements und Privatgebäuden, in welchen das elektrische Licht eingeführt wurde, waren es zuvörderst die Bahnverwaltungen, welche die Vortheile dieser Beleuchtungsart für sich nutzbar machten und in ausgedehnterem Masse namentlich zur Erleuchtung ihrer Empfangshallen schritten. Unter den zahlreichen, nach dem Vortritte des neuen Münchener Bahnhofes von der Firma Siemens & Halske ausgeführten Anlagen bietet diejenige, welche in der imposanten Empfangshalle des neuen Anhalter Bahnhofes eingerichtet wurde und seit dem Juni vorigen Jahres im Betriebe ist, ein besonderes Interesse und es möge dieselbe hier nach den Mittheilungen der „Elektrotechnischen Zeitschrift" als ein Beispiel einer solchen Einrichtung vorgeführt werden.

Die ein Hektar, beinahe vier Preussische Morgen, Bodenfläche überdeckende Halle, von deren riesigen Abmessungen der Beschauer Mangels eines geeigneten Massstabes kaum sich einen rechten Begriff machen kann (die Spannweite des Daches beträgt 60, die Länge 168 und die Höhe 35 m), ist mit 24 Differenziallampen von je 350 Normalkerzen Lichtstärke, welche in etwa 8 m Höhe vom Boden angebracht sind, erleuchtet, und es sind die Perrons in allen Theilen so hell erleuchtet, dass man auch an den dunkelsten Stellen feinste Druckschrift gut lesen kann. Man hatte zuvörderst auch Versuche angestellt, die Halle mit einer geringeren Anzahl und dafür entsprechend höher hängender Lampen von bedeutenderer Lichtstärke zu erleuchten, fand aber, dass bei weitergeführter Theilung des Lichtes eine erheblich günstigere Wirkung erzielt wurde.

Die Einrichtung ist derart getroffen, dass die 24 elektrischen Lichter in fünf Gruppen über die Halle vertheilt sind. Jede dieser Gruppen kann sowohl einzeln, wie auch in Verbindung mit den anderen in Thätigkeit gesetzt werden. Ueber dem vorderen querliegenden Zugangsperron hängt die erste Gruppe, aus vier ein Trapez bildenden Lichtern bestehend; sodann sind der Halle entlang vier Parallelreihen von je fünf Lampen angeordnet, welche die Ankunfts- und Abfahrtsperrons erleuchten. Während erstere Gruppe stets leuchtet, wird eine oder werden mehrere der letzteren je nach Bedürfniss angezündet.

Zur Stromerzeugung dienen drei Paare von elektrischen Maschinen, welche in dem unweit der Halle gelegenen Maschinenhause aufgestellt sind. Jedes derselben besteht aus einer kleineren primären, dynamo-elektrischen Maschine, welche einen gleichgerichteten Strom erzeugt, der in der secundären, grösseren Maschine kräftige Elektromagnete erregt. Zwischen diesen Elektromagneten der secundären Maschine rotirt ein Ring mit Drahtspulen ohne Eisenkern, in welchen hierbei Wechselströme entstehen, die, zu den Lampen geführt, dort das Licht erzeugen. Jede dieser Maschinen ist dazu eingerichtet, zwei getrennte Stromkreise, deren jeder fünf Lampen enthält, unabhängig von einander zu speisen. Durch das Einsetzen von Stöpseln in den angebrachten „Generalumschalter", an dessen eine Schienenreihe die aus der Halle kommenden Leitungen geführt sind, während die kreuzende Reihe mit den nach den Maschinen geleiteten Drähten verbunden ist, ist man in der Lage, die beliebige Verbindung zwischen jedem Stromkreise einer Maschine und jeder Lampengruppe herzustellen. Die Leitungen sind oberirdisch geführt und bestehen aus kräftigen Kupferdrähten, welche auf Porzellanglocken isolirt sind. Zur Rückleitung ist eine gemeinsame Erdleitung, welche in einen vorhandenen unterirdischen Canal versenkt wurde, benutzt.

Obwohl die Differenziallampen sich selbstverständlich auch durch continuirliche Ströme betreiben lassen, so wurde doch für die vorliegende Anlage, in Anbetracht gewisser guter Eigenschaften, welche die Siemens & Halske'schen Wechselstrommaschinen besitzen, der Betrieb durch Wechselströme vorgezogen. Als solche Eigenschaften sind hervorzuheben: der Wegfall des Commutators, die Unempfindlichkeit gegen Schwankungen im äusseren Widerstande, das Vorhandensein mehrerer von einander unabhängiger Stromkreise, endlich ihre Dauerhaftigkeit und der öconomische Betrieb. Im Ansehen des Lichtes sind die einzelnen Wechsel des Stromes absolut nicht bemerkbar, da dieselben ausserordentlich schnell (120 Mal in der Secunde) auf einander folgen.

Zum Betriebe der elektrischen Maschinen dienen zwei von A. Borsig angefertigte liegende Hochdruckdampfmaschinen von je 15 Pferdestärken. Die Anordnung der Maschinenanlage ist derart getroffen, dass jedes der drei elektrischen Maschinenpaare von der einen oder der anderen der beiden Betriebsmaschinen in Thätigkeit gesetzt werden kann. Mittelst Friktionsscheibenkuppelung kann jede derselben mit einer Zwischentransmissionswelle verbunden werden, welche ihrerseits drei Vorgelege treibt, an welche die Maschinenpaare angeschlossen sind, und die einzeln ausgerückt werden können. Jedes Maschinenpaar wird von einer gemeinsamen Riemenscheibe, welche an einem dieser Vorgelege sitzt, mittelst zweier auf derselben laufenden Riemen getrieben.

Die gewählte Aufstellung der Maschinen war durch den vorhandenen ziemlich engen Raum bedingt. Bei den neueren Anlagen ziehen es Siemens & Halske vor, jedes elektrische Maschinenpaar durch eine besondere Dampfmaschine zu betreiben. Die Möglichkeit, jeden Stromerzeuger mit jeder Dampfmaschine beliebig verkuppeln zu können, ist dabei aufgegeben, aber die theueren Transmissionsanlagen mit den vielen Riemen, welche eine angestrengte Beaufsichtigung erfordern, sind in Wegfall gekommen.

Die elektrischen Lampen sind am Gitterwerke der Dachconstruction aufgehängt. Bei der bedeutenden Höhe der Halle würde es unzweckmässig gewesen sein, die Vorrichtung zum Herablassen der Lampen in der Höhe anzubringen, dieselbe wurde daher unmittelbar über die Lampen gelegt. Von dem Dache herab hängt ein Drahtseil, welches diese Vorrichtung trägt. Eine einfache, auf der Galerie in der Höhe angebrachte Winde ermöglicht für den Fall, dass Reparaturen nothwendig sind, das Herablassen des Drahtseiles. Die durch ein Gegengewicht ausgewogene Lampe kann mittelst eines Hakens, zum Zweck des Einsetzens neuer Kohlenstäbe, bis in erreichbare Höhe über dem Boden herabgelassen werden. Die Leitungsdrähte sind an die am oberen festen Teller sitzenden Klemmen angeschlossen, und die über die Rollen geführten Kupferdrahtseile, an welchen die Lampe selbst hängt, dienen als Zuleitungen zu dieser, so dass dieselbe auch während des Brennens beliebig gehoben und gesenkt werden kann.

Das Umschalten im „Generalumschalter" geschieht vermittelst eines mit einem isolirten Griffe versehenen Schlüssels, der auf einen der über den Kreuzungspunkten in den Querschienen steckenden Stifte durch kräftigen Druck aufgesetzt und alsdann so weit herumgedreht wird, dass er unter den entsprechenden Einschnitt einer der Säulen fasst, welche auf den Längsschienen befestigt sind. Die im Schlüssel vorhandene Spiralfeder übt dabei einen starken Druck auf die Flächen aus, so dass ein electrischer Contact hergestellt wird.

Von ähnlichen Anlagen für Bahnhofsbeleuchtung, welche von Siemens & Halske, zum Theil unter Benutzung von mittelstarken Lichtern von 350 und stärkeren von 1 200 Kerzenstärken, ausgeführt worden sind, mögen hier genannt werden:

Der Centralbahnhof in München, 6 Maschinenpaare und 25 Differenziallampen; Bahnhof Elberfeld 1 Maschinenpaar und 6 Lampen; der Südbahnhof in Wien 2 Maschinenpaare und 17 Lampen (5 starke Lichter); der Bahnhof Hannover 2 Maschinenpaare und 18 Lampen; der östliche Berliner Stadtbahn-

hof 2 Maschinenpaare und 12 Lampen; der Bahnhof Düsseldorf 1 Maschinenpaar und 10 Lampen; der Bahnhof Strassburg endlich mit einem Maschinenpaare und 8 Differenziallampen.

Der Umstand, dass von Bahnverwaltungen, welche Siemens und Halske'sche Beleuchtungseinrichtungen in einzelnen ihrer Bahnhöfe bereits eingeführt hatten, zur weiteren Ausführung derselben auf anderen Bahnhöfen, in denen noch Gasbeleuchtungen vorhanden waren, geschritten wird, ist das beredteste Zeugniss dafür, dass diese Einrichtungen sich als praktisch und öconomisch gegenüber der Gasbeleuchtung bewährt haben.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Wien, 16. Mai 1881. (Die Vermählungsfeier. Ungarische Bahnpolitik. Statistische Gebühr. Zwei Vicinalbahnen. Galizische Transversalbahn. Subventionsevidenz. Budgetdebatten. Centralabrechnungsbureau. Vier Generalversammlungen. Popovits: Glorine. Börsennotiz.)

Die Jubelwoche der Vermählungsfeier unseres Kronprinzen ist verrauscht; glückverheissend für das Reich. Die Bahnverwaltungen feierten die Festtage auch dadurch, dass der Büreaudienst auf die unaufschieblichen Geschäfte beschränkt und das Hilfspersonal grossentheils vom Dienste befreit wurde. Ein übersparsamer Büreauchef einer grossen Bahnverwaltung soll zwar das Taggeld solcher an diesen Tagen nicht beschäftigten Arbeiter gestrichen haben; doch wurden dieselben von der betreffenden Gesellschaft für diesen übrigens instructionsmässigen Entgang reichlich entschädigt. Bei der prachtvollen Illumination erregte die Umwandlung des Balcons eines Ringstrassenhauses in einen Rosengarten allgemein verdiente Bewunderung; dieses Kunstwerk soll vom genialen Baudirector de Serres herrühren. Die Adresse der sämmtlichen Cisleithanischen Eisenbahnverwaltungen, in welcher dieselben ihre ehrfurchtsvollen und herzlichen Glückwünsche aussprechen, ist sehr geschmack- und prunkvoll ausgestattet. Die Enveloppe ist ausgeführt nach einer Zeichnung des Südbahnbeamten Emanuel Neugebauer; der Grund ist taubengraues Leder, geschmückt durch kronenartig verschlungene Eheringe und Myrthensträusschen, in deren Blüthen Diamantsplitter glänzen; die reich ornamentirte Umrahmung auf granatrothem Sammt ist aus Gold, Türkisen, Topasen und Perlen gebildet, der Mittelschild (Limoge) zeigt ein allegorisches Bild: „Die Freude", überragt durch die Erzherzogskrone, die Medaillons in den Ecken sind emaillirtes Silber, und darauf sehen wir Darstellungen Oesterreichischer Eisenbahnobjecte. Auch die künstlerische Umrahmung der Adresse, die Schrift u. s. w. sind von Neugebauer; ein allegorisches Bild von Karl Geiger, welches das Titelblatt vertritt, stellt die Vereinigung von Belgien und Oesterreich dar.

Im Motivenbericht zur Vorlage, betreffend den Bau der Eisenbahn Ofen-Fünfkirchen sind über die **Eisenbahnpolitik der Ungarischen Regierung** interessante Aufschlüsse enthalten. Obgleich, so heisst es in diesem dem „Pester Lloyd" entnommenen Motivenberichte, die Hauptstadt mit dem Meere schon lange durch eine Eisenbahn verbunden ist, war diese Verbindung keine solche, welche Ungarns überseeische Ausfuhr und die Verbindung der Hauptstadt mit dem Meere genügend vermittelt und sichergestellt hätte. Diese Rücksicht einerseits und die ungünstige Situation des südlichen Netzes der Ungarischen Staatsbahnen andererseits machten es der Regierung zur Pflicht, sich — schon seit längerer Zeit — mit der Frage zu beschäftigen, wie die Hauptstadt mit dem Meere durch eine dem staatlichen Einflusse unterworfene und dennoch unabhängige Bahn zu verbinden wäre. Zunächst lenkte man die Aufmerksamkeit auf die Erwerbung der Ungarischen Linien der Südbahn. Nach dieser Richtung war jedoch kein besonderer Erfolg zu erreichen, nachdem die für den Seeverkehr wichtige Linie dieser Gesellschaft, Karlstadt-Agram, bereits verstaatlicht worden; daher wurde ferner die Frage studirt, ob es zweckmässig wäre, die Flügelbahn Baja der Pest-Semliner Eisenbahn mit der Battaszek-Dombovar-Zakanyer Linie in Verbindung und auf diese Weise eine die Hauptstadt mit Fiume verbindende selbstständige Eisenbahn zu Stande zu bringen. Diese Linie wäre jedoch zufolge ihrer Länge nicht geeignet gewesen, mit der nach Triest gravitirenden Südbahn erfolgreich zu concurriren; daher wurde noch eine andere Linie studirt, die, von Solt oder Kalocsa ausgehend, über die Donau geführt und mit einer geeigneten Station der Battaszek-Dombovar-Zakanyer Linie verbunden würde. Dieser Plan musste wegen seiner Kostspieligkeit fallen gelassen werden. Unter solchen Umständen musste die Ungarische Regierung eine Offerte der Ungarischen Allgemeinen Creditbank und der Oesterreichischen Creditanstalt mit Freuden aufnehmen, wonach diese Gruppe eine Eisenbahnlinie Pest-Simontornya-Dombovar-Szent-Lörincz ohne jede Beitragsleistung des Staates auszubauen sich bereit erklärte. Die ganze Länge dieser Linie wird 200,5 km ausmachen; davon entfallen auf die Strecke Pest-Kelenföld-Dombovar 156 km, so dass durch diese Linie der Weg von Pest nach Fiume ungefähr 590 km ausmacht. Hinsichtlich der Tarife wurden folgende Vereinbarungen getroffen. Für den Localverkehr werden die den übrigen nicht garantirten Bahnen bewilligten Maximal-Tarifsätze festgestellt; für Sendungen von Pest oder von den in Pest einmündenden Ungarischen Staatsbahnlinien nach den Stationen über Zakany hinaus, somit besonders nach Fiume oder in umgekehrter Richtung, sind die Concessionäre verpflichtet, der Feststellung von directen Tarifsätzen beizutreten, welche auf Basis der Tarife der Ungarischen Staatsbahnen berechnet werden; sie haben auch allen Begünstigungen und Preisermässigungen beizutreten, welche die Ungarischen Staatsbahnen einführen; doch wurde vereinbart, dass in den ersten 10 Jahren, oder insolange die Brutto-Einnahmen dieser Bahn 11 500 fl. pro Kilometer nicht übersteigen, die aus den Tarifsätzen auf sie entfallende Quote nicht geringer sein kann, als 13 kr. pro Wagen und Kilometer bei Holz, als 14 kr. bei anderen Wagenladungen, bei Stückwaaren, die nicht in ganzen Wagenladungen aufgegeben werden, nicht geringer als 0,3 kr. pro 100 kg und pro Kilom. Nach 10 Jahren oder auch früher, wenn 11 500 fl. Bruttoeinnahme per Kilometer erzielt werden, hören die Minimaltarife auf und treten die Einheitstarife der Ungarischen Staatsbahnen in Kraft. Die einzige Ausnahme bildet die Begünstigung, dass, wenn die Bruttoeinnahme der Bahn nach 10 Jahren 10 000 fl pro Kilometer nicht erreicht, die aus den Tarifsätzen auf sie entfallende Quote, insolange dieser Bruttoertrag nicht erreicht wird, nicht geringer sein kann, als 12 kr. pro Wagen und Kilometer. Auch wurde vereinbart, dass für Sendungen von der Linie Zakany-Fiume auf die Dombovar-Pester Linie oder darüber hinaus und in umgekehrter Richtung directe Tarife nur über Dombovar-Zakany errichtet werden, damit nicht der Verkehr über Szent-Lörincz auf die Südbahnlinien und über dieselben statt nach Fiume nach Triest abgelenkt werde. Ist ein Bruttoertrag von 11 500 fl. pro Kilometer erreicht, so werden die Concessionäre zwischen Kelenföld und Dombovar einen Personenzug in beiden Richtungen einführen. Diese Bedingungen, heisst es schliesslich, bedeuten fast so viel, als ob die Bahn vom Staate erbaut würde, da beinahe die völlig freie Disposition gesichert ist. Durch diese Bedingungen hat auch die Frage der Erwerbung der Ungarischen Linien der Südbahn oder des Baues einer anderen Staatsbahn ihre Dringlichkeit eingebüsst, da der angestrebte Zweck hier wohlfeiler erreicht wird.

Die statistische Gebühr für Transporte von und nach Ungarn wurde im Plenum des Oesterreichischen Abgeordnetenhauses debattirt. Nach den in dieser Zeitung bereits mitgetheilten Motiven, welche im volkswirthschaftlichen Ausschusse geltend gemacht wurden, fand auch die angenommene Resolution ihren Ausdruck. Es sollte keine Rechtsfrage über die angebliche Verletzung des Zollbündnisses zwischen beiden Reichshälften gestellt, es solle vielmehr die Durchführung dieser Gebühr in der Praxis abgewartet werden, ob dadurch der Verkehr wirklich geschädigt und Uebergriffe seitens der Ungarischen Bahnbediensteten hinsichtlich des Declarationszwanges constatirt werden; die Oesterreichische Regierung möge daher mit der Ungarischen das Einvernehmen pflegen, damit der Handelsverkehr zwischen beiden Reichshälften keinen Schaden leide.

Für zwei Vicinalbahnen wurden im Ungarischen Abgeordnetenhause die Gesetzvorschläge vom Communicationsminister eingebracht. Für die Linie Szathmár-Nagybánya gewährt die Regierung aus den ärarischen Bergwerks- und Forstbeständen Eisen- und Holzmaterial im Werthe von 120 000 fl. und durch 6 Jahre von 1882 bis 1887 für die unentgeltliche Besorgung der Post durch die neue Unternehmung eine jährliche Subvention von 20 000 fl. gegen gesellschaftliche Stammactien im Nominalwerthe. Für die Localbahn Arad-Csanád mit den Flügelbahnen Szöreg-Neu-Szegedin und Mezöhegyes-Kétegyháza zum Anschluss an die Oesterreichische Staats- und die Theissbahn gewährt die Regierung eine Subvention nach Massgabe des Baufortschrittes zu 510 000 fl. gegen Stammactien der Gesellschaft im Nominalwerth und überlässt ebenfalls gegen solche Actien die zum Bau dieser Bahn erforderlichen Grundflächen aus den Staatsdomainen zum Schätzungspreise.

Die Galizische Transversalbahn nahm im Subcomité des Eisenbahnausschusses eine unerwartete Wendung, indem sich sämmtliche Mitglieder für den Staatsbahnbau aussprachen, dem auch der Handelsminister zustimmte; somit wäre das Uebereinkommen mit der Länderbank gefallen. Aus dem vom Referenten Abg. Kozlowski ausgearbeiteten und von der Opposition nur aus formalen Gründen angegriffenen Entwurfe heben wir folgende Bestimmungen hervor: „Die zur Ausführung der Galizischen Transversalbahn noch fehlenden Eisenbahnstrecken, und zwar: a) Saybusch-Neu-Sandec, b) Grybow-Zagorz, c) Stanislau-Husiatyn, letztere als normalspurige Localbahn, sind mit dem veranschlagten Gesammtkostenbetrage von 24 200 000 fl., welcher als Maximalbetrag zu gelten hat, längstens binnen 3½ Jahren auf Staatskosten herzustellen" (Artikel 1), falls das Land Galizien für die Expropriationskosten 1 Million und für die durch die Bahn nothwendigen Strassenumlegungen 100 000 fl. beisteuert. Dieser Entwurf wurde vom Subcomité mit einigen Aenderungen angenommen. Der Artikel, wonach zwei Flügelbahnen nach Szacza

und nach Krakau gebaut werden sollten und schon pro 1881 ein Credit von 60 000 fl. zu votiren gewesen wäre, wurde jedoch eliminirt. In der heutigen Sitzung des Eisenbahnausschusses wurde nach heftiger Debatte und nach Ablehnung eines Gegenantrages der obformulirte Artikel 1 mit 17 gegen 10 Stimmen angenommen; über diese Sitzung und die weiteren Verhandlungen referiren wir im nächsten Berichte.

Rücksichtlich der Eisenbahnsubventionen stellte Abg. Sax in der Budgetdebatte des Oesterreichischen Abgeordnetenhauses den Antrag, dass zur Berathung der Forderungen des Staates an Garantievorschüssen eine Wahrscheinlichkeitsberechnung darüber angestellt werde, wie die Subventionen im Laufe der Jahre variiren, wann sie endlich aufhören werden. Ein solcher Calcül ergäbe die Scheidung der Eisenbahnen in zwei Gruppen, und zwar würden in die eine Gruppe gehören jene Eisenbahnen, bei denen voraussichtlich nur eine sehr geringe Abnahme der Subventionslast zum Vorschein kommen werde, so dass also der Zeitpunkt, in welchem die Rückzahlungen beginnen, nicht absehbar ist; und in die zweite Gruppe jene Bahnen, bei welchen eine sehr rasche Abnahme der Subventionen sicher vorauszusehen, und daher der Zeitpunkt des Beginnes der Rückzahlungen sehr nahe ist. Hat man diese ziffermässigen Daten mit einiger Sicherheit klargestellt, dann können wir in dem Capitel unseres Budgets, betreffend die Subventionen an Eisenbahnunternehmungen, auch eine Scheidung nach diesen beiden Gruppen eintreten lassen, die Subventionen an die erste Gruppe, wie bisher, ins Budget aufnehmen, bezüglich der Subventionen der zweiten Gruppe, die ja nur dargeliehen werden, aber nur die Zinsdifferenz im Budget einstellen. Dadurch würde auch eine zweckmässige Grundlage für die planmässige Reform unseres Eisenbahnwesens geschaffen werden.

Der Voranschlag des Handelsministeriums gab im Oesterreichischen Abgeordnetenhause zu heftigen Angriffen gegen das herrschende System und zum Vorbringen einzelner Beschwerden Anlass. Handelsminister Pino antwortete darauf u. A.: Sobald die Handelskammerberichte zusammengestellt sind, wird die Tarifenquête beginnen; die staatliche Verwaltung der Rudolfbahn zeige steigende Einnahmen; bei den Verbandtarifen dieser Bahn mit Deutschland und Italien ist auf die Schonung Triests in erster Reihe Rücksicht genommen worden; das Handelsministerium wird nie eine Bevorzugung Venedigs zugeben'; die Regierung wird bald Anträge zur Hebung Triests resp. der Handelsmarine einbringen. Der Vertreter dieser Stadt wies endlich darauf hin, dass die in Folge der Verbandtarife der Rudolfbahn verursachte Schädigung von Triest vermieden werden könnte, wenn der Güterverkehr von Triest nach Deutschland über die Pontebabahn geleitet werden würde, weil dadurch Triest gegen Venedig um mehr als 30 km im Vortheil sei. Ueber die heutigen Plenardebatten, betreffend das Erforderniss: „Staatsbahnbetrieb“ und Staatsbahnbau (speciell der Arlbergbahn) referiren wir demnächst.

Der Ausschuss des Centralabrechnungsbureaus der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen hat den Bericht über das Verwaltungsjahr 1880 vorgelegt, aus welchem wir folgende Daten entnehmen. Der directe Verbandverkehr hat im Jahre 1880 eine nicht unbeträchtliche Vermehrung erfahren, indem in diesem Jahre die Relationen die Zahl von 4753 erreichten gegen 4180 im Jahre 1879. Die Anzahl der geprüften Positionen belief sich auf 8 886 956 gegen 9 000 232 im Jahre 1879. An Gepäckbegleitscheinen und Transportkarten im Anschluss- und Verbandverkehre wurden geprüft 5 307 000 Stück gegen 5 098 851 im Jahre 1879; ferner an Rechnungen 773 913 Stück gegen 744 879 Stück im Vorjahre. Die in den Abrechnungen durchgeführten Beträge stellen sich auf 186 274 023 fl. in Noten, 1 543 268 fl. in Gold und 41 800 fl. in Silber, zusammen 187 859 092 fl. sowie auf 4 189 005 Mark und 730 670 Francs; während die in den Generalabrechnungen durchgeführten Beträge des Jahres 1879 sich auf 182 496 784 fl., 2 595 787 *M.* und 557 953 Francs beliefen. Die Gesammtkosten des Centralabrechnungsbureaus betrugen im Jahre 1880 371 128 fl. gegen 372 473 fl. des Jahres 1879; diese Kosten repräsentiren von den abgerechneten Einnahmen $0,_{5066}$ pCt. im Jahre 1880 und $0,_{5172}$ Procent im Jahre 1879, oder es entfielen auf je eine Revisionspost $4,_{082}$ kr. im Jahre 1880 und $4,_{053}$ kr. im Jahre 1879. Der Ueberwachungsausschuss constatirt, dass trotz der vermehrten Arbeiten des Jahres 1880 und trotz der Verminderung der Kosten des Abrechnungsbureaus die Abschlüsse der einzelnen Monate stets rechtzeitig fertiggestellt und an die betheiligten Bahnen expedirt wurden.

In der am 10. d. M. abgehaltenen 8. Generalversammlung der Mährischen Grenzbahn wurde von der Verlesung des Geschäftsberichtes pro 1880 Umgang genommen und auf Antrag des Revisionsausschusses dem Verwaltungsrathe für seine Geschäftsgebahrung während der Zeit vom 1. Januar bis 31. December 1880 — ohne Debatte einhellig — das Absolutorium ertheilt. Die ausscheidenden Verwaltungsräthe wurden wiedergewählt. Der Geschäftsbericht bezeichnet die Betriebsergebnisse des Jahres 1880 als relativ günstigere. Während das Jahr 1879 mit einem Deficite schloss, resultirt pro 1880 wieder ein Ueberschuss von 14 616 fl. Die Verwaltung hebt hervor, dass die Grenzbahn einzig und allein auf den Localverkehr angewiesen ist; „wären wir“, bemerkt der Bericht, „im Stande, auch nur jenen Theil des an unseren Linien vorüberziehenden Transitverkehres zu gewinnen, welcher ihnen in ihrer Eigenschaft als kürzeste Route naturgemäss gebührt, dann würden die Erträgnisse der Unternehmung sehr bald eine andere Gestalt annehmen“.

Die 10. Generalversammlung der Actionäre der Vorarlberger Bahn wurde am 13. cr. abgehalten. Von der Verlesung des Geschäftsberichtes wurde Umgang genommen und nach Entgegennahme des Berichtes des Revisionsausschusses, entsprechend dem Antrage desselben, dem Verwaltungsrathe das Absolutorium ohne Debatte einstimmig ertheilt. Die ausgeschiedenen Verwaltungsräthe wurden wiedergewählt. Dem Geschäftsberichte ist zu entnehmen, dass in Folge des Arlbergbahnbaues sich die Einnahmen pro 1880 um 34 195 fl. gegen das Vorjahr erhöht und dass die Gesammtauslagen trotz der grösseren Leistung eine Verminderung von 5 714 fl. erfahren haben. Das finanzielle Erträgniss stellt sich folgendermassen dar: Gesammteinnahmen 476 204 fl., Betriebsauslagen (inclusive 9 621 fl. für bauliche Ergänzungen) 536 212 fl., Betriebsdeficit 60 007 fl.

Die 13. Generalversammlung der Oesterreichischen Nordwestbahn fand am 14. d. M. statt. Es wird von der Verlesung des Geschäftsberichts Umgang genommen, auf Antrag des Revisionsausschusses der Rechnungsabschluss pro 1880 genehmigt und dem Verwaltungsrathe ohne Debatte einstimmig das Absolutorium ertheilt. Ebenso werden die Anträge des Verwaltungsrathes, betreffend die Verwendung des Reingewinnes und Einlösung der am 1. Juli d. J. fälligen Actiencoupons, angenommen. Hiernach wird: 1. der am 1. Juli 1881 fällige Coupon der Stammactie mit 3 fl. 40 kr. Oe. W. eingelöst und der Betrag von 3 788 fl. dem Conto der ausserordentlichen Reserve des garantirten Netzes zugeschrieben; 2. der am 1. Juli 1881 fällige Coupon der Actien Lit. B mit 10 fl. Oe. W. eingelöst und der beim Verkaufe der 5 000 Stück Actien Lit. B erzielte Coursgewinn von 136 350 fl., sowie der Rest des Betriebsüberschusses von 15 902 fl., zusammen also ein Betrag von 152 252 fl. dem Conto der ausserordentlichen Reserve des Ergänzungsnetzes zugeschrieben. In den Verwaltungsrath wurden die ausscheidenden Mitglieder wiedergewählt. Höchst erfreulich ist die stetig geringere Inanspruchnahme der Staatsgarantie, welche von 896 496 fl. in 1877 auf 205 102 fl. in 1880 gesunken ist.

Die 25. Generalversammlung der Galizischen Karl-Ludwigbahn fand am 15. d. M. statt. Zunächst gelangte der Bericht des Revisionsausschusses über den Rechnungsabschluss des Jahres 1880 zur Verlesung, und wurde auf Antrag desselben dem Verwaltungsrathe das Absolutorium — ohne Debatte einstimmig — ertheilt. Der Vorsitzende gedenkt in seinem Jahresberichte der höchstenorts auch anerkannten ausserordentlichen Leistungen des Bahnpersonals während der Kaiserreise nach Galizien und der gleichzeitig daselbst stattgehabten Militärmanöver, und theilt mit, dass der Verwaltungsrath auf Grund der Ermächtigung der vorjährigen Generalversammlung bei der Regierung um die Verleihung der Concession zum Baue und Betriebe der Secundärbahn Tarnopol-Husiatyn angesucht, bisher jedoch einen diesbezüglichen Bescheid nicht erhalten habe. Der nach Verzinsung und Amortisation pro 1880 verbleibende Betriebsüberschuss beträgt 1 416 212 fl., sodass nach Abzug der Verwaltungsrathstantième von 77 410 fl. noch 1 338 802 fl. und zuzüglich des Gewinnvortrages von 807 260 fl. vom Vorjahre 2 146 062 fl. verfügbar erscheinen. Der Verwaltungsrath beantragt nun eine Superdividende von 5 fl. 75 kr. pro Actie und Genussschein zu vertheilen, was für 228 000 Actien und Genussscheine einen Betrag von 1 311 000 fl. in Anspruch nehmen würde, und die erübrigenden 835 062 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Es würde sonach der Juli-Coupon der Actien mit 11 fl. (d. i. Halbjahrszinsen und Superdividende), der Genussschein mit 5 fl. 75 kr. einzulösen sein. Diese Anträge wurden ohne Debatte einhellig angenommen. Anlässlich der Wahlvornahme in den Verwaltungsrath (dessen ausscheidende Mitglieder wiedergewählt wurden), gab ein Actionär der Meinung beziehungsweise dem Wunsche Ausdruck, dass es dem Unternehmen und den Actionären abträglich sei, wenn Mitglieder des Verwaltungsraths zugleich als Verwaltungsräthe concurrirenden Bahnen angehören; es möge daher die Cumulirung von Verwaltungsrathsstellen für Concurrenzbahnen in einer und derselben Person fortan vermieden werden, welchem Wunsche sich nach längerer Discussion die Majorität der Versammlung anschliesst.

„Glorine“ benennt der Inspector und Stationschef Popovitz der Oesterreichischen Staatsbahn seine Erfindung, welche bereits in zahlreichen Fachblättern und technischen Werken hinsichtlich ihres Wesens und ihres Werthes besprochen wurde und auch in dieser Zeitung erwähnt zu werden verdient. Es ist dies der schon vor Jahren sehr sinnreich construirte, transportable Bahnhof, welcher auf einem ganz neuen Tracensystem beruht und die rasche Beförderung von Frachten sowie grösseren Truppentransporten in der kürzesten Zeit von jedem beliebigen Punkte der Bahn nach verschiedenen Richtungen ermöglicht. Mit Hilfe der Glorine ist es möglich, binnen 24

Stunden 72 000 Mann nach einer oder nach verschiedenen von der Bahn gegebenen Richtungen zu expediren. Das photographische Tableau nebst dessen Constructionszeichnungen waren ausgestellt in Wien (1873), Philadelphia (1876), Paris (1878), Sidney (1879), Melbourne (1880). In Sidney wurde die Glorine mit dem 2. Preise prämiirt und kam in Philadelphia bei der Weltausstellung auch mit Erfolg zur praktischen Anwendung. Das im Jahre 1873 zu Wien ausgestellt gewesene Modell der Glorine befindet sich in der Modellsammlung des K. K. Pionier-Bataillons in Klosterneuburg, wo es zu theoretischen Vorträgen benutzt wird.

Ungeachtet der fühlbaren Geldknappheit waren nur mässige Rückgänge, dagegen mehrere Reprisen im Bahnactienverkehr zu verzeichnen. Im Vordergrunde stehen Galizier mit 305, welchen die Convertirung und die Wendung in der Transversalbahnfrage zu statten kommt; Staatsbahn mit 330 wird von Paris gehalten; Mährisch-Schlesische Central à 40 ist durch Société Belge Gnaden plötzlich zu Ehren gelangt, es soll eine Ferdinand-Nordbahn daraus werden; der geringe Betriebsüberschuss der Mährischen Grenzbahn verhalf ihr zu 37,50; Prag-Dux ist mit 59 vielumworben; eine unermessliche Zukunft wird für sie geträumt. Prioritäten erhielten sich zur anfänglichen Wochennotiz.

Aus Bayern.

⊙ **München**, den 20. Mai. Nachdem nunmehr der K. Eisenbahnbaudirector Alois von Röckl in den Ruhestand getreten ist, wurde mit der Leitung der Bauabtheilung der K. Generaldirection der Verkehrsanstalten Herr Generaldirectionsrath Carl Schnorr von Carolsfeld betraut.

S. M. der König hat das Gesetz, den Ausbau des Centralbahnhofes München d. d. Schloss Berg, den 11. d. M. sanctionirt. Art. 1 lautet: Der Bedarf für die Vollendung des Ausbaues des Centralbahnhofes München wird auf den Maximalbetrag von 2 398 400 *M.* festgestellt. Art. 2: Der K. Finanzminister ist ermächtigt, diesen Bedarf aus den Beständen des an den Staat übergegangenen Baufonds der älteren Linien der vormaligen Ostbahnen zu decken.

Nachdem die Bahnlinie von Dinkelsbühl nach Feuchtwangen mit der Zwischenstation Schopfloch im Baue und dadurch die Linie Nördlingen - Dombühl fertig gestellt ist, wurde am 16. d. M. durch eine Commission der K. Generaldirection der Verkehrsanstalten — Herrn Rath von Schamberger an der Spitze — diese Bahnlinie geprüft und betriebsfähig befunden, sodass deren Eröffnung am 1. Juni d. J. erfolgen wird. Von dieser Zeit ab wird der Verkehr zwischen Dombühl und Nördlingen als Durchgangsverkehr mit gemischten Zügen geregelt und beträgt die Fahrzeit der täglich nach jeder Richtung hin kursirenden 4 Züge je 2 Stunden 25 Minuten. Sehr günstig ist die Verbindung für die Stadt Dinkelsbühl, sowohl nach Norden als nach Süden.

In Deggendorf ist das Project zum Baue einer Flügelbahn vom Bahnhofe zum linken Donauufer zwischen den beiden Donaubrücken seiner Verwirklichung entgegen gegangen. Das mit der Vorinstruction betraute K. Bezirksamt hatte am 19. und 20. v. Mts. mit den Eigenthümern der Grundstücke Verhandlungen gepflogen, die zu einem günstigen Resultate führten. Es wurde für das Tagwerk 1 800 — 2 000 *M.* angeboten, ein ganz acceptables Offert. Die Gesammtfläche der abzutretenden Grundstücke beträgt ca. 18 Tagwerke mit einer Entschädigungssumme von 36 — 40 000 *M.* Der Bau ist schon begonnen.

Um einem dringend gefühlten Bedürfniss abzuhelfen, hat die Generaldirection der Verkehrsanstalten mit der internationalen Schlafwagengesellschaft die Einrichtung eines regelmässigen Schlafwagendienstes bei den Nachtschnellzügen zwischen München und Berlin via Hof eingerichtet, indem seit 15. Mai täglich bei den um 7 Uhr 5 Min. Abends in München und 2 Uhr 30 Min. Nachm. in Berlin abgehenden Schnellzug ein sehr comfortabel eingerichteter Schlafwagen verkehrt, und zwar auf dieser Strecke auch für Reisende II. Classe. Die Nachzahlung beträgt für die ganze Strecke München - Berlin oder umgekehrt in I. Classe 12 *M.*, in II. Cl. 9,50 *M.* und für die Theilstrecke München-Lichtenfels oder Bamberg oder umgekehrt in I. Cl. 8 *M.*, in II. Cl. 6,50 *M.*

Frankreich.

Pariser Stadteisenbahn. Bei dem Pariser Stadtrathe ist eine von vielen angesehenen Männern unterzeichnete Petition eingegangen, in welcher der Stadtrath ersucht wird, eine Specialcommission zum Studium der Stadteisenbahnfrage einzusetzen und überhaupt dahin zu wirken, dass das Project der Stadtbahn baldigst zur Ausführung komme, damit der gegenwärtigen Verkehrsüberlastung der Hauptstrassen von Paris abgeholfen würde. Das Project einer unterirdischen Eisenbahn in Paris besteht schon seit längerer Zeit und waren, soviel uns bekannt, bezügliche Pläne auch auf der Allgemeinen Industrieausstellung in 1878 ausgestellt.

Gotthardbahn. Wie der Telegraph bereits gemeldet hat, ist mit dem Prato-Kehrtunnel am 16. d. Mts., Morgens 8 Uhr 10 Minuten der letzte Tunnel der Gotthardbahn durchgeschlagen worden. Dieses Ereigniss ist von nicht zu unterschätzender Bedeutung, indem damit die letzten eigentlichen Bauschwierigkeiten glücklich beseitigt sind und der geringe verbleibende Baurest einer raschen Beendigung entgegen geführt werden kann, so zwar, dass es ein Leichtes sein dürfte, dem Programme mit Eröffnung der Bahn im Juni nächsten Jahres bedeutend voranzukommen. Für die zukünftigen Benützer der Bahn dürfte daher der Moment gekommen sein, die nöthigen Vorbereitungen für gehörige Ausnützung der durch den neuen Verkehrsweg sich eröffnenden Vortheile zu treffen.

Die Maisernte des Jahres 1880 in den Vereinigten Staaten von Nordamerika.

Bekanntlich bilden die Getreidetransporte in den Vereinigten Staaten eine Haupteinnahmequelle der Eisenbahnen, die um so reichlicher fliesst, je höher die Productionsfähigkeit des Landes selbst steigt und der Export nach überseeischen Ländern, namentlich nach Europa hin zunimmt. Um den Ackerbau zu fördern, um ferne Gebiete dem Landmanne zu erschliessen, werden neue Bahnen angelegt, aber um die Getreidetransporte zu gewinnen und zu erhalten, werden leider auch jene wüthenden Concurrenzkriege geführt, die dem Prosperiren der Bahnen oft einen unüberwindlichen Damm entgegenstellen. Es ist daher nicht nur erwünscht, sondern eine absolute Nothwendigkeit der eigenen Existenz, dass die Bahnverwaltungen der Entwickelung des Getreidebaues die gespannteste Aufmerksamkeit zuwenden und eine genaue Controle über den Marktverkehr führen, dessen Anforderungen auf die eigenen Dispositionen einen so bestimmenden Einfluss üben.

Nach der „Railroad Gazette" schätzt das Agriculturdepartement der Vereinigten Staaten die Maisernte des Jahres 1880 fast ebenso hoch, als die des Jahres 1879. Das Minus beträgt ungefähr ½ bis 1 pCt. Das Gesammtergebniss war gegen 1 537 500 000 Bushel*) Mais, während die Weizenernte, von welcher sonst wohl immer die Rede zu sein pflegt, nur 480 000 000 Bushel lieferte. Mais ist das wichtigste Getreide der Vereinigten Staaten, obwohl er als Brodstoff mit Ausnahme im Süden nur wenig verwendet wird; der bedeutende Export der letzten Jahre nach Europa hin dient als Thierfutter, besonders für Pferde. Derjenige Mais, welcher auf den Markt gebracht wird, kommt hauptsächlich aus den sieben Staaten Ohio, Indiana, Illinois, Jowa, Nebraska, Missouri und Kansas. Weiter im Norden sind die Sommer zu kurz, als dass die mehr ergiebigen Arten noch mit Sicherheit gebaut werden könnten, weshalb dort die Production meist auf den Hausbedarf beschränkt ist, während doch in den noch höher gelegenen Holzregionen von Michigan ein sehr grosser Consum stattfindet. Wiskonsin und Minnesota beziehen ihren Bedarf vorzugsweise aus den südlicher gelegenen Ländern. Die oben erwähnten sieben Staaten producirten 1880 gegen 950 000 000 Bushel Mais, das macht 61,7 pCt. der Gesammtsumme von 1 537 500 000 Bushel aus, während sie das Jahr vorher mehr als 1 Milliarde oder 66,4 pCt. vom Ganzen bauten. Es ist von Wichtigkeit zu wissen, welcher District den meisten Mais liefert, weil dort nicht allein die Maisverladungen, sondern auch die bedeutenden Verladungen von Schweinen und Schweinefleischwaaren stattfinden. Minnesota zum Beispiel, welches in hervorragender Weise Weizen baut, producirte im letzten Jahre nur ein Dreizehntel soviel Mais als Jowa, welches seinerseits unter den Maisgebieten den zweiten Rang einnimmt. Illinois steht an der Spitze mit 262 000 000 Bushel im Jahre 1880 und mit 309 000 000 im Jahre 1879, im letzteren Jahre brachte es ein Fünftel von der Maisernte aller Staaten. Wenn Jowa erst durchweg bevölkert sein wird, dürfte es wahrscheinlich die erste Stelle einnehmen, obwohl der nördliche Theil kein für den Maisbau günstiges Klima besitzt; Missouri liegt in dieser Beziehung günstiger, aber Jowa hat zweimal so viel fruchtbares Ackerland als Missouri. Der Maisbau ist keineswegs auf den Westen allein beschränkt, sondern gilt auch fast als einziger Getreidebau im Süden, wo er das Hauptnahrungsmittel für die Neger sowie für die ländliche weisse Bevölkerung, also für die grosse Masse des Volkes bildet. Alle Staaten südlich vom Ohio und Potomac mit Ausnahme von Süd-Carolina, Florida und West-Virginia bauen mehr Mais als im vorigen Jahre Minnesota; Texas baut mehr als Nebraska, nahezu soviel als Kansas. Dennoch können sich die Baumwolle bauenden Staaten in der Maisproduction nicht mit dem Nordwesten messen, sie importiren vielmehr von dort eine grosse Quantität Mais und noch mehr andere Lebensmittel. Das durchschnittliche Erträgniss an Mais pro Acker ist in diesen Staaten wahrscheinlich nur ein Drittel von dem Durchschnittserträgniss in Illinois. Ausser dem Süden producirt auch noch der Osten bedeutende Quantitäten Mais; auf Pennsylvania allein rechnete man im letzten Jahre 66 900 000 Bushel. Der gesammte Export erreichte 1880 eine Höhe von 84 700 000 Bushel; ein solcher fand jedoch nicht im Osten statt, weil dieser seine ganze Ernte selbst verzehrt. Man kann

*) 1 Bushel = 36,35 l.

im Allgemeinen wohl behaupten, dass der grösste Theil von Mais an der Productionsstelle oder nahe derselben gleich wieder consumirt wird, indessen werden auch bedeutende Mengen transportirt, und zwar erheblich mehr, als man durch die gewöhnlichen Getreideberichte controliren kann. Jede einigermassen nennenswerthe Stadt hat ihren Bedarf entweder als Thierfutter oder zu anderen industriellen Zwecken, namentlich zur Stärkefabrikation. Man kann sicher annehmen, dass viel mehr Maisverladungen stattfinden als solche vom Weizen; dieselben gehen von den Stationen der Farmer im Westen direct nach den inneren Städten des Ostens, wo sie consumirt werden, und von diesen Sendungen erhalten wir durch die Börsenberichte keine Kenntniss. Weizen wird auf diese Weise nicht versandt, weil er immer erst zur Mühle gebracht wird. Da diejenigen Staaten, welche den meisten Mais exportiren, im Jahre 1880 gegen 77 000 000 Bushel weniger als 1879 producirt haben, so ist zu erwarten, dass die Maistransporte in diesem Jahre geringer ausfallen werden als im verflossenen. Thatsächlich hat sich in den letzten Monaten auch schon eine bezügliche Verminderung der Einnahmen bei den Bahnen in den Ost- und Südstaaten geltend gemacht, nach denen hin ja der Westen hauptsächlich und zwar mehr als nach Europa exportirt; je mehr aber diese Staaten selbst bauen, um so weniger beziehen sie vom Westen. Ferner darf nicht unbeachtet bleiben, dass der Westen wahrscheinlich für seine Schweinemast die letzte Maisernte mehr als zur Hälfte in Anspruch nehmen wird. Die Maistransporte vom Juli bis Januar vorigen Jahres übersteigen noch immer die des Jahres 1879 um nahezu 50 pCt.; es gehörte dies Getreide jedoch zum grössten Theil der Ernte von 1879 an; das neue Getreide kommt selten vor Ablauf des Erntejahres, meist erst im nächstfolgenden Frühling zum Versandt. Im Januar 1881 waren die Einnahmen aus dem Mais auf den Nordwestmärkten um 35 pCt. und in den Atlantischen Häfen um 43 pCt. geringer als im Vorjahre, in letzteren sogar die geringsten seit vier Jahren.

Eisenbahnverhältnisse in Mexico.

Nachdem Mexico bis vor einigen Jahren in Bezug auf Eisenbahnbauten sehr zurückgeblieben war, ist doch darin seit 1877 eine regsame Thätigkeit eingetreten. Wie aus der nachfolgenden, nach einer offiziellen Angabe in der „Railroad Gazette" gefertigten Tabelle hervorgeht, sind seit 1877 bis Februar 1881 concessionirt:

	normalspurig	schmalspurig
1877 . . .	50 km	245 km
1878 . . .	37 „	3 688 „
1879 . . .	200 „	63 „
1880 . . .	2 892 „ *)	5 122 „
1881 . . .	—	264 „
	3 179 km	9 382 km
	12 561 km	

Ausgeführt sind hiervon 141 km resp. 261,5 km = 402,5 km. In Betrieb befinden sich von früher her:

Medellin Bahn . .	22,00 km	Mérida & Progreso .	34,00 km
Vera Cruz Bahn . .	423,75 „	Toluca & Cuantitlan .	46,30 „
Puebla Zweigbahn .	47,00 „	Zamora & Jacona . .	5,00 „
Jalapa Bahn . . .	114,00 „		

so dass die gegenwärtig in Betrieb befindlichen Bahnen eine Länge von 1 094,55 km haben.

Hiernach ist allerdings nur ein sehr geringer Theil der geplanten resp. concessionirten Bahnen bis jetzt ausgeführt worden, in neuerer Zeit ist jedoch der Bahnbau in ein viel schnelleres Tempo gekommen. Es haben nämlich im vergangenen Jahre in Nordamerika sich verschiedene Gesellschaften zur Herstellung von Bahnen in Mexico gebildet, grosse Capitalien dazu flüssig gemacht und viele Menschenhände zur Ausführung herangezogen, auch bedeutende Mengen von Eisenbahnbaumaterialien resp. Betriebsmittel herangeschafft. Freilich scheint es, dass diese Gesellschaften über die Mexicanischen Handels- und Verkehrsverhältnisse entweder vorher nur in sehr unvollkommener Weise Information eingezogen, oder mindestens nicht veröffentlicht, auch die Resultate der zum Theil schon seit 1873 bestehenden dortigen Bahnen wenig berücksichtigt haben und dass die Actienzeichnungen gemacht sind auf die Annahme hin, dass in Mexico, ähnlich wie in Nordamerika, fruchtbare Gegenden durch Erlangung von Bahnverbindung unmittelbar nachher grosse Quantitäten von Frachtgütern schaffen werden und der Verkehr Mexicanischer Städte von 25 000, 50 000 oder 100 000 Einwohnern nicht sehr von dem ähnlicher Nordamerikanischer Städte abweichen werde. Dies dürfte aber, da die Verhältnisse und der Charakter der Bevölkerung so sehr verschieden sind von denen in Nordamerika, ein verfehlter Schluss sein und den Actieninhabern demnächst unangenehme Täuschungen bereiten. Immerhin ist aber vorauszusehen, dass in Mexico die Inbetriebsetzung auch nur des grösseren Theiles der bis jetzt concessionirten Linien die Verhältnisse in ganz erheblicher Weise ändern und auf die Entwickelung dieses bedeutenden Reiches (sein Flächeninhalt ist beinahe drei Mal so gross als der Deutschlands) auf die günstigste Weise einwirken wird. Das Land wird dann mit seinen reichen natürlichen Bodenschätzen und Erzeugnissen erst recht eigentlich für den grossen Weltverkehr nutzbar werden.

*) Ohne diejenigen neuesten Unternehmungen, deren Bahnlänge noch nicht bestimmt feststeht.

Seit 1877 sind in Mexico concessionirt:

1.	2.	3.	4.	5.
Zeit der Concessionirung	Strecke	Concessionär resp. Bauunternehmer	Länge concessionirt km	Länge bereits fertig km
	A. Normalspurige Bahnen.			
Aug. 1877	Nationalbahn von Tehuacan nach La Esperanza[1]	Vereinigte Staaten von Mexico	50	50
Nov. 1878	S. Martin nach Texmelucan	do.	37	2
Juni 1879	Tehuantapec[2]	E. Learned	200	5
Sept. 1880	Central International & Interoceanic (Boston Comp.)[3]	Actienges. vertreten durch S. Commacho u. Guzmann	2 435	54
„ „	Sonora (Guaymas nach der nördlichen Grenze)[4]	Actienges. vertr. durch S. Commacho u. Ferguson	457	30
			3 179	141
Dec. 1880	Coal Lands Bahn (Rio Yaqui nach dem Morito)[5]	R. R. Symon	?	—
	B. Schmalspurige Bahnen.			
Dec. 1877	Von Celaya nach Leon und Guanajuato[6]	Staat von Guanajuato	125	60
„ „	Von Mexico nach Tolula und Cuantitlan[7]	Anonyme Gesellsch.	120	—
Jan. 1878	Von Salamanca nach der Pacificküste[8]	Staat von Michoacan	660	—
Febr. 1878	Von Ometusco nach Pachuaco und Tulancingo[9]	Staat von Hidalgo	92	25
„ „	Von San Louis Potosi nach Tantoyuquita[10]	Staat von San Louis Potosi	209	—
„ „	Von Lajos und Guadalajara nach San Blas[11]	Staat von Jalisco	737	—
„ „	Von Celaya nach San Juan del Rivo[12]	Staat von Queretaro	104	—
März 1878	Von Tehuacan nach Puerto Angel durch Oaxaca[13]	Staat von Oaxaca	519	—
„ „	Von Veracruz nach Alvarado[14]	Staat von Vera Cruz	132	9
„ „	Von Tentoyuquita und Grenze der Staaten von San Louis und Tamaulipas[15]	Staat von Tamaulipas	105	—
„ „	Von Mérida nach Peto via Ticul und Texas[16]	Staat von Yucatan	126	10
„ „	Von Zacatecas nach San Louis, Aguas Calientes und Lagos[17]	Staaten von Zacatecas, San Louis, Ag. Calientes und Jalisco	448	6½
„ „	Vom Hafen von Manzanilla nach Tonila[18]	Staat von Colima	104	—
„ „	Von Mexico nach dem Ufer des Amacuzac[19]	Staat von Morelos	395	96
Mai 1878	Von Matamoras nach Izucar[20]	Staat von Puebla	57	11
April 1879	Von Cuantitlan nach Salto[21]	Tolucagesellschaft	63	38
Juni 1880	Von Matamoras nach Monterey[22]	Staat von Tamaulipas	400	0
„ „	Von Mexico nach Acapulco[23]	Staat von Guerrero	465	0
Juli 1880	Von Chihuahua nach Villa del Paso oder Villa Ojinaga[24]	Staat von Chihuahua	350	0
„ „	Von Patzecuaro nach Morello und Salamanca[25]	Staat von Michoacan	169	0
Aug. 1880	Von Culiacan nach dem Hafen von Altato und Durango[26]	Staat von Sinaloa	440	0
„ „	Von Anton Lizardo nach Huatulco und Puerto Angel[27]	Staat von Oaxaca	450	0
Sept. 1880	Von Jalapa nach San Andres Chalchicomula[28]	Staaten von Puebla und Vera Cruz	80	0
„ „	Von San Augustin nach Huehuetoca[29]	Staat von Hidalgo	50	0

1.	2.	3.	4.	5.
Sept. 1880	Mexicanische Nationalbaugesellschaft[30]	Actienges. vertreten durch Palmer & Sullivan	Linie n. d. Grenze: 1 043 Linie n. d. Pacific.: 915	0
„ „	Von San Martin nach Hidalgo Tlaxcala[31]	Staat von Tlaxcala	65	0
„ „	Von Puebla nach San Marcos[32]	Staat von Puebla	51	0
„ „	Von Mérida nach Kalkini und Celestum[33]	Staat von Yucatan	142	0
„ „	Von Patzcuaro nach d. Pacific.[34]	Staat von Michoacan	342	0
Nov. 1880	Von Toluca nach den Bergwerken von Ixtapa del Oro[35]	Jose Maria Amat	?	0
„ „	Verbindungsbahn zwisch. dem Morelos und dem Mexican[36]	Staat von Morelos	?	0
Dec. 1880	Von Mérida nach Valladolid[37]	Fr. Canton	160	0
Jan. 1881	Von Jalana nach Vera Cruz[38]	R. Zangroniz	114	0
„ „	Von Salto nach Maravatio via Tepeji und Jilotepec[39]	P. del Valle	?	0
Febr. 1881	Von San Louis Potosi nach dem Mexican Central zu Aguas Calientes[40]	Staaten von San Louis u. Aguas Cal.	150	0
„ „	Estacion Gesellschaft u. Stadt Tlalmanalco[41]	Staat von Mexico	?	0
		Summa	9 382	261½

Bemerkungen. [1] Baukosten: 298 500 D. [2] Subvention: 7 500 D. pro Kilometer. [3] Concessionsmässig müssen binnen 15 Monaten 354 km, binnen ca. 9½ Jahren die ganzen Linien gebaut sein. Subvention: 9 500 D. pro Kilometer. [4] Binnen 2 Jahren sind je 200 km fertig zu stellen. Subvention: 7 000 D. pro Kilometer. [5] Ohne Staatssubvention. [6] bis incl. [15] Subvention: je 8 000 D. pro Kilometer. [16] Subvention: 6 000 D. pro Kilometer. [17] bis incl. [20] Subvention: je 8 000 D. pro Kilometer. [21] Subvention: 7 000 D. pro Kilometer. [22] bis incl. [29] Subvention: je 8000 D. pro Kilometer. [30] Subvention: 7 000 D. pro Kilometer nach dem Stillen Meer, 6 500 D. pro Kilometer nach den Vereinigten Staaten von Nordamerika. Die Vorbereitungen zur Ausführung sind in schnellem Gange; die Gesellschaft ist verpflichtet, alle 2 Jahre 450 km und die ganze Linie nach d. Pacific in 5 Jahren, nach den Vereinigten Staaten von Nordamerika in 7 Jahren auszuführen. [31] und [32] Subvention: je 8 000 D. pro Kilometer. [33] Subvention: 6 000 D. pro Kilometer. [34] Subvention: 8 000 D. pro Kilometer. [35] Ohne Subvention. [36] Subvention: 6 500 D. pro Kilometer. [37] Subvention: 6 000 D. pro Kilometer. [38] bis incl. [40] Subvention: je 8 000 D. pro Kilometer. [41] Subvention: 6 000 D. pro Kilometer.

Kursbuch-Literatur.

Kursbuch der Deutschen Reichspostverwaltung. Bearbeitet im Kursbureau des Reichspostamts. 15. Mai — 30. Juni 1881. Berlin, Julius Springer. Preis 2 ℳ.

Pünktlich wie immer ist das Kursbuch auch diesmal erschienen, eine um so mehr anzuerkennende Leistung, als es nicht nur die neuen Sommerfahrpläne vom 15. Mai, sondern auch die erst in diesen Tagen veröffentlichten Fahrpläne Bayerns, Württembergs und der Schweiz vom 1. Juni enthält. — Die Rücksichtnahme auf die jetzt beginnende Reise- und Badesaison prägt sich überall in den Fahrplänen und wichtigen neuen Beigaben aus. So bemerken wir unter No. 718 ein neues umfassendes Verzeichniss der Bade- und Kurorte in Deutschland und den angrenzenden Ländern nebst Nachrichten über die Reiseverbindungen dieser Orte. Ferner finden wir in No. 716 eine Uebersicht der Rundreise- und Saisonbillets mit genauesten und ausführlichsten Angaben über Zeitdauer, Preise, Gepäck u. a. m. Als werthvolle Ergänzung dafür dient ein Verzeichniss der Verkaufsstellen für Rundreise- und Saisonbillets unter No. 717. Geschäftsleute machen wir noch besonders auf die Uebersicht der Briefpost- und Reiseverbindungen zwischen Berlin und den bedeutendsten Orten Europas aufmerksam, die bedeutende Veränderungen aufweisen.

Von neuen wichtigen directen Verbindungen heben wir besonders die Linie Berlin-London via Vlissingen hervor, auf der man London in 23 St. 48 Min. erreicht. — Die am Schluss jeder Abtheilung gegebene Uebersicht der Reisewege scheint uns auch eine sehr zweckmässige, für schnelle Orientirung besonders wichtige neue Einrichtung zu sein. Gern bestätigen wir wiederum, dass das amtliche Kursbuch nicht allein hinsichtlich der Genauigkeit seiner Angaben, sondern auch seiner ganzen vortrefflichen Ausstattung nach unerreicht dasteht.

Möller's Kursbuch No. 2 mit den neuen Sommerfahrplänen ist soeben bei Schmorl & von Seefeld in Hannover erschienen. Die alphabetische Anordnung der Eisenbahnen ist unverändert geblieben, selbstverständlich sind neue Strecken, wie z. B. Harburg-Stade, Herford-Detmold etc. an ihren Orten beigefügt. Die Abtheilung der Posten hat eine wesentliche Verbesserung erfahren: die Bestimmungsorte sind nach dem Alphabet angegeben und dann bei jedem derselben die Routen zusammengetragen, welche dahin und von da zurück führen. Ferner sind die Dampfbootfahrten auf Weser, Elbe und Rhein, sowie nach den Nordseebädern mitgetheilt, und ausführliche Angaben über Rundreisebillets hinzugefügt, welche bislang vermisst wurden. Die diesmaligen Fahrplanänderungen sind durchgreifender als jemals, darum wird das als zuverlässig und praktisch bewährte Möllersche Kursbuch mit seinen neuen Verbesserungen den interessirten Kreisen willkommen sein.

Eisenbahnfahrplanbuch mit Postanschlüssen. Sommerdienst 1881 für Süd-, West- und Mitteldeutschland, bearbeitet im betriebstechnischen Bureau der Königlichen Eisenbahndirection zu Frankfurt a/M. Mit einer Eisenbahnübersichtskarte. Preis 50 ₰. Frankfurt a/M., Druck und Verlag von Mahlau & Waldschmidt.

Dieses recht praktisch eingerichtete Kursbuch enthält, ausser dem Verzeichniss der Eisenbahnverwaltungen, Bahnstrecken und einem alphabetisch geordneten Verzeichniss der Stationen, die Eisenbahnfahrpläne und Dampfschifffahrten für Süd-, West- und Mitteldeutschland, ferner eine Zusammenstellung grösserer Reisetouren mit directen Billets, Personengeldtarife im localen und directen Verkehre der Station Frankfurt a/M., Rundreisetouren, Gebührentarife für Telegramme, Briefschaften, Postkurse etc.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Tarif-Bekanntmachungen.

I. Localtarife.

Königlich Preussische Staats- und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen. Betrifft: **Local-Tarif des Eisenbahn-Directionsbezirks Frankfurt a./M.** vom 1. Januar 1881. Für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Frankfurt a./M. einerseits und den Berliner Staats- und Ringbahnhöfen excl. der Stationen Berlin (Drsd. Bhf.) und Berlin (Potsd. Bhf.) andererseits werden mit Gültigkeit vom 1. Juli cr. die in dem Anhang zum Kilometerzeiger unseres Local-Gütertarifs für die genannten Relationen enthaltenen Entfernungen um 4 km. erhöht. Frankfurt a./M., den 14. Mai 1881. Königliche Eisenbahn-Direction. (1278)

II. Tarife für directe Verkehre mit besonderen Namen.

Königlich Preussische Staats- und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen und Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen. Den im Staats- und Reichsbahn-Staatsbahn Gütertarif vom 1. Januar cr. enthaltenen Entfernungen für den Verkehr zwischen Stationen der Königlichen Eisenbahn-Direction zu Köln (linksrheinisch), ehemaligen Rhein-Nahe und Saarbrücker Bahn (Abschnitt II des Kilometerzeigers), den Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Hannover (Abschnitt III b und Abschnitt IV des Kilometerzeigers) sowie den Lothringisch-Luxemburgischen Stationen einerseits und den Berliner Staats- und Ringbahnhöfen excl. der Stationen Berlin (Dresd. Bhf.) und Berlin (Potsd. Bhf.) andererseits, werden mit Gültigkeit vom 1. Juli cr. ab um 4 km erhöht. Namens der betheiligten Verwaltungen. Frankfurt a./M., den 14. Mai 1881. Königliche Eisenbahn-Direction. (1279)

Berlin-Braunschweig-Halberstadt-Lausitzer Verbandsgüterverkehr. An Stelle der im Tarife vom 1. Januar 1878 und in den zugehörigen Nachträgen für den Berlin-Braunschweig-Halberstadt-Lausitzer Verbandsgüterverkehr enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Stationen Berlin, Cöthen, Halle und Leipzig der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn einerseits und Stationen des diesseitigen Directionsbezirks andererseits treten am 1. Juli cr. anderweite directe Tarifsätze in Kraft, welche zum Theil höher, als die bisherigen sind.

Nähere Auskunft über die Höhe der neuen Frachtsätze ertheilt das diesseitige Verkehrsbureau. Magdeburg, den 16. Mai 1881. Königliche Eisenbahndirection zugleich Namens der Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn. (1291)

Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft. Zum Tarif für den Güterverkehr im **Berlin-Schleswig-Holsteinischen Eisenbahn-Verbande** vom 1. April 1878 ist ein vom 1. Juni cr. ab gültiger Nachtrag XIII erschienen, durch welchen directe Frachtsätze zwischen Blankenese einer- und Cottbus und Görlitz andererseits zur Einführung kommen.

Nähere Auskunft ertheilen die bezüglichen Güterexpeditionen. Exemplare des Tarifs können durch unsere Betriebscontrole hier unentgeltlich bezogen werden. Altona, den 17. Mai 1881. Namens der Verbands-Verwaltungen. Die Direction der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft. (1284)

Fortsetzung der offiziellen Anzeigen auf Seite 554

NOTIZEN über neue Tarife und Tarifänderungen

pro April 1881.

Diese Notizen können nicht selbstständig, sondern nur als Beilage der Zeitung bezogen werden.

I. Localtarife.

II. Tarife für directe Verkehre mit besonderem Namen*).

III. Tarife für andere directe Verkehre.

A. Für Verkehre innerhalb des Deutschen Reiches einschl. Luxemburg.

1) östliche und nördliche Bahnen**), sowohl unter sich als mit den unter 2 und 3 bezeichneten Bahnen.

2) Mittel- und Westdeutsche Bahnen †), sowohl unter sich als im Verkehr mit den süddeutschen Bahnen.

3) Süddeutsche Bahnen ††) unter sich.

B. Für Verkehre innerhalb Oesterreich-Ungarns.

1) innerhalb des Osterreichischen Staatsgebietes.
2) innerhalb Ungarns.
3) im gemeinschaftlichen Verkehre zwischen Oesterreich-Ungarn.

C. Für Verkehre zwischen Deutschland und Oesterreich-Ungarn.

1) Verkehr der Deutschen Seeplätze etc.
2) die übrigen Verkehre.

D. Für Verkehre zwischen Deutschland und Oesterreich-Ungarn einerseits und benachbarten Ländern andererseits.

IV. Specialtarife für bestimmte Transportartikel.

(Bei den Tarifänderungen sub II, III und IV ist in Paranthese die Bahnverwaltung bezeichnet, von deren Expeditionen der betreffende Tarif oder Tarifnachtrag abgegeben wird.)

*) Unter diesen Tarifen sind auch solche zu suchen, welche mit Rücksicht auf das von ihnen beherrschte Verkehrsgebiet unter III Aufnahme gefunden haben würden.

**) Hierzu werden gerechnet: Altona-Kieler, Berlin-Hamburger, Berlin-Stettiner, Breslau-Schweidnitz-Freiburger, Breslau-Warschauer, Eutin-Lübecker, Glückstadt-Elmshorner, Lübeck-Büchner, Märkisch-Posener, Marienburg-Mlawkaer, Mecklenburgische, Niederschlesisch-Märkische, Oberschlesische, Oels-Gnesener, Oldenburgische, Ostbahn, Ostpreussische Südbahn, Posen-Kreuzburger, Rechte-Oder-Ufer und Tilsit-Insterburger Bahn.

†) Die unter **) und ††) nicht genannten Bahnen.

††) Hierzu werden gerechnet: Badische, Bayerische, Elsass-Lothringische, Hessische Ludwigsbahn, Homburger, Kirchheimer. Ludwigsbahn, Main-Neckar-Bahn, Pfälzische, Saarbrücker etc. und Württembergische Bahn.

„Vacat-Anzeigen“ theilten folgende Verwaltungen mit:
Berlin-Anhalt, Berlin-Görlitz, Lübeck-Büchen, Mecklenburgische Friedrich-Franz, Königl. Direction Berlin, Nordhausen-Erfurt, Posen-Creuzburg, Saalbahn, Sächs.-Thüring. Ostwest-, Württembergische, Erzherzog Albrecht- und Holländische Eisenbahn.

NB. Diejenigen Notizen, welche in vormonatlicher Uebersicht nicht mehr Aufnahme gefunden haben und deshalb hierunter verzeichnet sind, werden durch einen vorn angebrachten | (Strich) kenntlich gemacht.

I.

Altona-Kieler Eisenbahn. Nachtrag XXII zum Tarif, Heft II v. 1/1. 78, giltig v. 1/4. 81, enthaltend:
I. Ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 1.
II. Ausnahmetarif 5 für Reis, Reismehl, eiserne Anker und Ketten.
Ausnahmetarif 6 für Felle und Häute, Fleisch und Speck, Kleesamen und Thimothesamen, Palmkernöl, Petroleum, Schmalz, Sprit und Tabacksblätter.

Nachtrag XXIII zum Tarif, Heft II, giltig v. 1/4. 81, enthaltend: Aenderung der Bestimmungen in der Anlage D zu § 48 des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands.

Nachtrag XXIV zum Tarif, Heft II, giltig v. 23/4. 81, enthaltend: Ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 1.

Nachtrag V zu den besonderen Ausnahmetarifen im Localgüterverkehr v. 1/1. 78, giltig v. 1/4. 81 an.

Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren, giltig v. 1/4. 81.

Nachtrag I zum Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren, giltig v. 1/4. 81, enthaltend: Ermässigte Sätze für die Beförderung von Vieh in Wagenladungen.

Böhmische Westbahn.

Mit Giltigkeit v. 1/5. a. c. ist zum Tarif v. 1/10. 76 der Nachtrag VIII in Kraft getreten. Derselbe enthält Aenderungen, Ergänzungen der Tarifbestimmungen sowie Einführung einer Zählgebühr bei Holzsendungen und kann bei Stationen sowie bei der Betriebsdirection in Prag gratis bezogen werden.

Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn. Die im Nachtrag X sub III 1 publicirte Ermässigung für rohe Steine ab Striegau wird bis 30/9. cr. prolongirt.

Die gleiche Ermässigung gilt für die gleiche Frist ab 24/4. cr. auch für Gr. Rosen.

Galizische Carl-Ludwigbahn. Heft mit den Tarifbestimmungen und der Waarenclassification, dann den Tarifen im Allgemeinen (ausgenommen die Stationstariftabellen) — unter gleichzeitiger Aufhebung des entsprechenden Theiles in dem bestandenen Localtarife — giltig vom 15/4. 81.

Hamburg-Altonaer Verbindungsbahnverkehr. Nachtrag I zum Gütertarif, Theil II v. 1/3. 81, giltig v. 5/4. 81. (Altona-Kiel.)

Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Nachtrag XI v. 1/10. 76, enthaltend:
a) Abänderungen und Ergänzungen der Tarifbestimmungen und Waarenclassification.
b) Einführung einer Zahlgebühr für Holztransporte.
c) Ergänzung der im Nachtrag X enthaltenen Desinfectionsgebühr für Thiertransporte.
d) Aenderungen von Kilometerdistanzen, sowie von Druckfehlern und anderweite Berichtigungen.

Nachtrag VII zum Localtarife der Lundenburg-Nikolsburg-Grussbach und Neusiedl-Zellerndorfer Strecken v. 6/5. 76, enthaltend:
a) Abänderungen und Ergänzungen der Tarifbestimmungen und der Waarenclassification.
b) Einführung einer Zählgebühr für Holzsendungen.
c) Ermässigung der Desinfectionsgebühr für Kleinvieh sowie Druckfehlerberichtigungen.

Nachtrag III zum Localtarife der Bielitz-Saybusch-Zablocier Strecken v. 18/8. 78.

Derselbe enthält: Abänderungen und Ergänzungen der Tarifbestimmungen und der Waarenclassification, Einführung einer Zählgebühr für Holzsendungen und Ermässigung der Desinfectionsgebühren für Kleinvieh.

Nachtrag VIII zum Localtarife der Mährisch-Schlesischen Nordbahn v. 1/10. 76.

Derselbe enthält: Abänderungen und Ergänzungen der Tarifbestimmungen und Waarenclassification, Einführung einer Zählgebühr für Holzsendungen sowie Ermässigung der Desinfectionsgebühren für Kleinvieh und Druckfehlerberichtigungen.

Nachtrag III zum Gebührentarife der Wiener Verbindungsbahn v. 1/11. 79, enthaltend: Abänderungen und Ergänzungen der Tarifbestimmungen und Waarenclassification.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Die allgemeinen Tarife v. 1/10. 76 wurden im Sinne des Ungarischen Gesetzartikels LXI ex 1880 betreffend Besteuerung des Transportes einer Umarbeitung unterzogen und ist diese neue Ausgabe der Tarife mit 1/4. a. c. zur Einführung gelangt.

Durch die neue Ausgabe, welche die im obigen Sinne umgerechneten Frachtsätze, sowie Ergänzungen und Abänderungen der Tarifbestimmungen und der Waarenclassification enthält,

werden die allgemeinen Tarife v. 1/10. 76 nebst den Nachträgen I—VIII ausser Wirksamkeit gesetzt.

Märkisch-Posener Eisenbahn. Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren v. 1/1. 81.

Zu der auf Seite 15 Alinea 5 enthaltenen Vorschrift, durch welche bestimmte Normalstückzahlen für halbe Ladungen festgesetzt sind, tritt folgende Zusatzbestimmung in Kraft:

Unter Beachtung dieser Normalstückzahlen wird der Frachtberechnung für eine halbe Ladung die Hälfte des Flächenraums des verwendeten Wagens, jedoch nicht mehr als 7 qm, zu Grunde gelegt.

Bei Aufgabe einer grösseren Anzahl lebender Thiere, als nach den Normalstückzahlen für halbe Ladungen zulässig, ist die Fracht stets für eine volle Wagenladung nach Massgabe des Flächenraumes des verwendeten Wagens zu bezahlen.

Oberschlesische Eisenbahn. Tarif v. 1/7. 77. Nachtrag 20 v. 20/4. 81, enthaltend:

I. Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement.
II. Specielle Bestimmungen zum Betriebsreglement.
III. Tarif für die Nebengebühren im Güterverkehr (Aenderungen bezw. Ergänzungen).
IV. Stationsnamenänderung.
V. Tarifermässigung.
VI. Tariftabelle für den Stück- und Eilgutverkehr auf der Haltestelle Laband. (Preis 0,10 ℳ)

Königliche Ostbahn (Bromberg).

1. Nach der Bekanntmachung v. 15/3. cr sind mit dem 1/4. cr. directe Ausnahmetarifsätze für Getreide etc. und Hölzer des Specialtarifs II zwischen Memel einer- und Frankfurt a. O. und Thorn andererseits in Kraft getreten.

2. Nach der Verfügung v. 16/3. cr. sind mit dem 1/4. cr. die nach den Specialbestimmungen zu § 57 des Betriebsreglements ad 2 sub 2 b, c, d zu den reglementsmässigen Lieferfristen hinzutretenden Zuschlagsfristen in Wegfall gekommen, die daselbst sub 2 a vorgesehene Zuschlagsfrist für Frankfurt a. O. ist auf einen Tag beschränkt worden.

3. Nachtrag II zum diesseitigen Localtarif v. 1/7. 80, giltig v. 1/4. 81, enthaltend:

a) Abänderungen der Specialbestimmungen zum Betriebsreglement.
b) Abänderungen des Tarifs für Nebengebühren.
c) Uebertragung der vollen Functionen einer Güterexpedition an verschiedenen Haltestellen.
d) Abänderung des Tarifs für die Güterbeförderung auf Verbindungsbahnen.
e) Abänderung des Tarifs für die Güterbeförderung auf Anschlussgeleisen.
f) Verkehrsbeschränkungen und Erweiterungen.
g) Sonstige Aenderungen und Berichtigungen. (Nachtrag II 0,05 ℳ)

4. Nach der Bekanntmachung v. 4/4 cr. ist für Eisenbahnschienen und Bandagentransporte von je 10 000 kg resp. bei Zahlung der Fracht für dieses Quantum pro Wagen von Mlawa trans. nach Danzig und Neufahrwasser für die Zeit v. 1/4. bis ultimo December cr. ein Ausnahmetarif in Kraft getreten.

5. Nach der Verfügung v. 20/4. cr. II a 5288 B sind in der Nachweisung der Anschlussgeleise von Privatbesitzern diverse Aenderungen resp. Ergänzungen vorzunehmen.

Ostpreussische Südbahn. Für den Verkehr zwischen Königsberg und Pillau ist die Fracht für Güter der Special- und Ausnahmetarife v. 25/4. cr. ab bis zum 30/10. cr. auf 18 ℳ pro Wagen mit 10 000 kg ermässigt worden.

Pilsen-Priesen-Komotau. Nachtrag XII zum Localgütertarife, giltig v. 1/4. 81.

Raab-Oedenburg-Ebenfurter Bahn.

Am 1/4. l. J. gelangte Nachtrag I zum Tarif für den directen Eil- und Frachtgüterverkehr zwischen den Stationen Acs und Uj-Szöny einerseits und den Stationen der R.-Oe.-E. Bahn anderseits v. 1/1. 81, ferner zum Schiffsübernahmetarif v. 20/4. 80 zur Einhebung. Derselbe verlautbart die Einhebung der mit genanntem Tage erhöhten Ungarischen Transportsteuer.

Rakonik-Protiviner Staatsbahn.
Mit Giltigkeit v. 1/5. a. cr. ist zum Localgütertarif v. 15/1. 77 der Nachtrag IX in Kraft getreten. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der Tarifbestimmungen und Waarenclassification, dann Einführung einer Zollgebühr bei Holzsendungen und kann unentgeltlich bezogen werden.

Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn.

Nachtrag VI v. 1/5. 81 zum allgemeinen Tarif für Eilgüter und gewöhnliche Güter v. 1/10. 76, enthaltend:

I. Abänderung und Ergänzung der Tarifbestimmungen.
II. Abänderungen und Ergänzungen der Waarenclassification.
III. Einführung einer Zählgebühr für Holzsendungen.
IV. Berichtigung des Ausnahmetarifs II.

Vorarlberger Bahn. Nachtrag VII zum Tarif v. 1/10. 76, giltig ab 1/5. 81. Abänderung und Ergänzungen der Tarifbestimmungen und Waarenclassification. Einführung einer Zählgebühr für Holzsendungen.

II.

Belgisch-Südwestdeutscher Verkehr. Tarif für die Beförderung von lebenden Thieren vom 1/11. 80. Nachtrag I zu Heft II vom 15/3. 81 enthält Berichtigungen und Ergänzungen. Gratis. (Els.-Lothr.)

Belgisch-Südwestdeutscher Güterverkehr. Tarif vom 1/3. 79. Nachträge V zu den Heften II und VIb vom 15/3. 81 heben die durch die Nachträge III eingeführte Beschränkung der directen Expedition für Basel Badisch wieder auf. Gratis.

Die im Nachtrag I zum Heft IIIb enthaltenen Taxen für Erze von Esch (Ladeplatz Schifflingen) nach den Stationen der Becken von Charleroi und dem Centre via Luxemburg Bettingen sind aufgehoben 15/3. 81. Die von Esch (Ladeplatz Schifflingen) nach den Stationen des Lütticher Beckens via Ulflingen bestehenden directen Erzfrachten sind vom 15/3. 81 ab auf die Route über Bettingen übertragen. (Els.-Lothr.)

Berlin-Schleswig-Holsteinischer Verband-Güter-Verkehr via Bergedorf-Lübeck.

Nachtrag XII zum Tarif vom 1/4. 78, gültig vom 1/4. 81 enthaltend Abänderung der Tarifsätze.

Provisorischer Tarif für die Beförderung von lebenden Thieren in Wagenladungen zwischen Altona-Kieler etc. Stationen und Sternschanze (Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn) gültig vom 1/4. 81.

Nachtrag I zum Tarif zwischen Altona etc. und Hamburger Hafenbahn vom 1/3. 81, gültig vom 1/4. 81. (Altona-Kiel.)

Braunschweig-Potsdam-Hamburger Nachbarverkehr. Nachtrag 5 vom 15/4. 81 zum Tarif vom 1/5. 78 enthaltend: 1. Bestimmung über Aufhebung der Ausnahmetarife für frisches Gemüse und Obst und für Mörtel aller Art. 2. Anderweite Bezeichnung der Ausnahmetarife. 3. Anderweite Tarifsätze für den Verkehr zwischen Hamburg und Bergedorf einerseits und Brandenburg, Genthin und Wusterwitz andererseits. (Magdeburg.)

Deutsch-Dänischer Verband-Güter-Verkehr.

Nachtrag XXII zum Tarif vom 1/7. 75, gültig vom 1/4. 81, enthaltend Abänderung der Tarifsätze. (A.-K.)

Deutsch-Skandinavischer Güter-Verkehr.

Nachtrag VIII zum Tarif vom 1/7. 77, gültig vom 1/4. 81, enthaltend anderweite Tarifsätze für die Station Berlin (Berlin-Hamburger Bahn) unter Aufhebung der im Nachtrag III vom 15/10. 78 angegebenen Sätze. (Altona-Kiel.)

Galizisch-Deutscher bezw. Galizisch-Niederländischer Holzverkehr. Nachtrag I zum Tarifheft IV vom 1/8. 79, giltig vom 1/4. 81, enthält Frachtsatzänderungen und Berichtigungen. (G. C. L. B.)

Galizisch-Rumänischer Verbandgüterverkehr.

Nachtrag I zum Tarif vom 1/1. 81, enthält Aufnahme der Station Hliboka in den Getreidetarif, giltig vom 14/4. 81. (Galiz. C. L. B).

Hamburg-Lübeck-Bayerischer Eisenbahnverband. Nachtrag 19 vom 1/4. 81 zum Gütertarif vom 1/10. 78 enthält Einführung anderweiter Entfernungen und Tarifsätze für den Verkehr mit Schleswig-Holsteinischen Stationen. Preis 0,05 ℳ (Berlin-Hamburger Eisenbahn.)

Hanseatisch-Rheinisch-Westdeutscher Verband. Nachtrag 9 vom 1/4. 81 zum Seehafen-Ausnahmetarif vom 1/6. 79.

Nachtrag 11 vom 1/4. 81 zum Ausnahmetarif für Holz vom 15/2. 79.

Anderweite Tarifsätze für Ottensen loco und transit, sowie für Rendsburg.

Nachtrag 3 zum Tarifheft 11,
„ 5 „ „ 12,
„ 2 „ „ 13,
„ 6 „ „ 14,
„ 7 „ „ 15,
„ 9 „ „ 20,
„ 8 „ „ 21,
vom 1/4. 81.

Anderweite Tarifsätze für die Stationen der Altona-Kiler, Westholsteinischen und Holsteinischen Marschbahn. (Hannover.)

Holländisch-Südwestdeutscher Güterverkehr. Nachtrag IV vom 1/4. 81 zu Heft VIa des Tarifs vom 1/1. 80 enthaltend anderweite Frachtsätze für die Station Mannheim Bad. B. u. Druckfehlerberichtigungen. (Bad. Staatsbahn.)

Holländisch-Südwestdeutscher Güterverkehr. Hefte 1—4 vom 1/3. 79. Nachtrag V zum Heft II vom 15/3. 81 hebt die durch Nachtrag IV zum Heft II eingeführten Beschränkungen in der Benutzung der Routen und in der directen Expedition nach Basel (Badisch) wieder auf. Gratis. (Els.-Lothr.)

Leipzig-Magdeburg-Niederdeutscher Eisenbahn-Verband.

Nachtrag 8 vom 1/4. 81 zum Verbandsgütertarif vom 1/5. 78 enthält Aenderung der Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen der Altona-Kieler Bahn (excl. Kiel), sowie den Stationen der Holsteinischen Marsch- und der Westholsteinischen Bahn. Preis 0,05 ℳ (Berlin-Hamburger Eisenbahn.)

Magdeburg-Sächsischer Verband.

Nachtrag IV vom 1/4. 81 zum Gütertarif vom 1/10. 79 ent-

haltend: 1. Ergänzung der Ausnahmetarife. 2. Aufnahme der Station Plauen i/V. (unt. Bhf.) 3. Frachtsätze für die neu aufgenommenen Stationen Grosszschocher, Langenwolmsdorf und Meinersdorf, sowie neue bezw. veränderte Frachtsätze für Voitersreuth und Wilischthal. 4. Ermässigte Frachtsätze für den Verkehr zwischen Cöthen einerseits und den Stationen Görlitz, Reichenberg und Zittau andererseits. 5. Aufhebung verschiedener Frachtsätze. 6. Druckfehlerberichtigungen.

Mitteldeutscher Eisenbahn-Verband.

Nachtrag II zu Theil II (Besondere Bestimmungen) vom 1/1. 81 giltig vom 15/4. 81 ab, Bestimmungen wegen Aufhebung bezw. Abänderung von Zuschlagsfristen für Verbindungsbahnen etc. enthaltend.

Nachtrag I zu Heft No. 1 vom 1/1. 81 giltig vom 1/4. bezw. 1/5. 81 ab, enthaltend Berichtigungen zu den seitherigen Entfernungen und Sätzen; Aufnahme der Stationen Bannstein (Elsass-Lothr. B., Wiesbaden H. L.-B., Quirscheid Saarbr. Bahn, Ermsleben M. H. B., Wutha loco und transit Thüring. B., Königsberg Kaibahnhof und Schneidemühle K. O. B. und Aufhebung eines Theiles der directen Frachtsätze für Station Frankfurt a/O. (C. Gr. B.) vom 1/5. 81 ab.

Nachtrag I zu Heft No. 2 vom 1/1. 81 } giltig vom 1/4. bezw.
„ I „ „ 3a „ 1/1. 81 } 1/5. 81 ab,
enthaltend Berichtigungen bezw. Aenderungen.

Nachtrag I zu Heft No. 3b vom 1/1. 81, gltig vom 1/4. 81 ab, enthaltend Berichtigungen, Aufnahme der Station Quirscheid Saarbr. B., Bannstein Els.-Lothr. B. und Leopoldshöhe Bad. B. und Sätze zwischen Eisenach und Riegel, sowie Steinbach Bad. B., Ausnahmetarifsätze für Holz etc. zwischen Eisenach und Badischen Stationen.

Nachtrag I zu Heft No. 4 vom 1/1. 81, giltig vom 1/4. 81 ab, enthaltend Berichtigungen, Aufnahme der Stationen Riegel und Steinbach Bad B., Ermsleben M. H. B.. Wutha loco und transit Thüring. B., Königsberg Kaibahnhof und Schneidemühle K. O. B. Einführung neuer Frachtsätze für Mannheim im Verkehr mit Stationen des Eisenbahndirectionsbezirks Frankfurt a/M.

Nachtrag II zu Heft No. 5 vom 1/1. 81, giltig vom 1/4.81 ab, enthaltend Ausnahmefrachtsätze der Station Bannstein Els.-Lothr. B. für Eisen etc., Ausnahmefrachtsätze der Stationen Jagstfeld, Rappenau-Saline und Wimpfen Bad. B. für Salz etc., Aufnahme der Station Königsberg-Kaibahnhof in die Ausnahme-Tarife 1, 2 und 3.

Gleichzeitig wurde die Dienst-Anweisung No. 21 herausgegeben.

Nachtrag IV zum Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren vom 1/3. 80, giltig vom 20/4. bezw. vom 1/6. 81 ab, enthaltend, enthaltend abgeänderte Frachtsätze für Viehsendungen von und nach den Stationen Kehl. Bettingen Grenze, Diedenhofen, Fentsch Grenze, Luxemburg und Ulflingen Grenze (Thüring.)

Niederdeutscher Verband.

Nachtrag 9 vom 1/4. 81 zum Gütertarif vom 1/4. 78.

Anderweite Tarifsätze für die Stationen der Altona-Kieler, Westholsteinischen und Holsteinischen Marschbahn. (Hannover.)

Niedersächsisch-Ostdeutscher Eisenbahn-Verband.

1. Nach der Bekanntmachung vom 6/4. 81 sind mit dem 10/4. 81 bis Ende dieses Jahres für Flachstransporte bei Aufgabe von 10 000 kg in einer Wagenladung oder bei Bezahlung der Fracht für dieses Quantum im Verkehre zwischen den Stationen Allenstein, Braunsberg, Elbing, Gumbinnen, Insterburg, Königsberg, Memel, Mühlhausen des Eisenbahndirectionsbezirks Bromberg einerseits und den Stationen Hannover und Osnabrück des Eisenbahndirectionsbezirks Hannover und Wolfenbüttel der Braunschweigischen Bahn andererseits Ausnahmetarife zur Einführung gelangt.

2. Nach der Verfügung vom 7/4. 81 sind vom 1/4. 81 ab die zu den reglementsmässigen Lieferfristen hinzutretenden Zuschlagsfristen für die Ueberführung in Berlin in Wegfall gekommen.

3. Nach der Bekanntmachung vom 14/4. 81 sind zwischen Mansfeld, Station des Eisenbahndirectionsbezirks Frankfurt a/M. einerseits und Posen der Märkisch-Posener Eisenbahn andererseits Sätze für die regulären Classen, sowie ein Ausnahmesatz für Holz, Europäisches, des Specialtarifs II in Kraft getreten. (Bromberg.)

Norddeutscher Verband. Nachtrag 1, herausgegeben im April 1881 zum Ausnahmetarif für Steinkohlen in Sendungen von 50 000 kg vom 1/11. 80.

Tarifbestimmungen. (Hannover.)

Norddeutsch-Sächsischer Verband.

Nachtrag V vom 1/4. 81 zu Heft No. 1 des Gütertarifs vom 1/11. 79 enthaltend: 1. Frachtsätze für den Verkehr zwischen Altona, Ottensen resp. Schulterblatt und Bodenbach, Eger, Franzensbad, Reitzenhain, Tetschen transito. 2. Frachtsätze für die neu aufgenommenen Stationen Langenwolmsdorf und Meinersdorf der Sächsischen Staatsbahn. 3. Anderweite Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen der Altona-Kieler Bahn, der Holsteinischen Marschbahn und der Westholsteinischen Bahn.

Nachtrag V vom 1/4. 81 zu Heft No. 2 desselben Gütertarifs enthaltend: 1. Neue resp. veränderte Frachtsätze. 2. Druckfehlerberichtigungen.

Nachtrag V vom 1/4 81 zu Heft 3 desselben Gütertarifs enthaltend: 1. Neue bezw. abgeänderte Frachtsätze für die Stationen Dresden-Altstadt, Dresden-Neustadt (Leipziger Bhf.) und Grossenhain der Sächsischen Staatsbahn, Dresden-Friedrichstadt, Elsterwerda und Grossenhain der Berlin-Dresdener Bahn, Elsterwerda der Berlin-Anhaltischen Bahn und Cottbus und Peitz der Cottbus-Grossenhainer Bahn. 2. Frachtsätze für die neu aufgenommenen Stationen Langenwolmsdorf der Sächsischen Staatsbahn. 3. Abgeänderte Frachtsätze für Voitersreuth der Sächsischen Staatsbahn. (Sächs. Staatsb.)

Norddeutsch-Schweizerischer Güterverkehr. Nachtrag I vom 1/4. 81 zum Heft III des Tarifs vom 1/1. 81. Enthaltend: Geänderte Tarifsätze für die Stationen Altona und Ottensen der Altona-Kieler Bahn und Berichtigungen in den Instradirungsvorschriften des Tarifhefts III. (Bad. Staatsb.)

Nord-Ostsee-Hannover-Thüringischer Verbandsgüterverkehr. Nachtrag III zum Theil II. Besondere Bestimmungen v. 1/12. 77, ausgegeben im Monat April, enthaltend Berichtigung des Vorworts zum Tarif und Aenderung der Zusatzbestimmungen zu § 57 des Betriebsreglements.

Nachtrag XVI zu Heft No. 1, giltig v. 1/4. 81 ab,
Nachtrag XIII zu Heft No. 2, giltig v. 1/4. 81 ab,
Nachtrag XIV zu Heft No. 3, giltig v. 1/4. 81 ab,
Nachtrag XIV zu Heft No. 5 v. 15/2. 78, giltig v. 1/4. 81 ab, enthaltend Frachtsätze für die Station Wutha der Thüringischen Bahn, sowie für Wutha trans. (Verkehr mit der Ruhlaer Eisenbahn).

Nachtrag XV zu Heft No. 4 v. 15/5. 78, giltig v. 1/4. bezw. 15/5. 81 ab, enthaltend anderweite, theilweis erhöhte Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen der Schleswig-Holsteinischen Marschbahn, Frachtsätze für die neu aufgenommene Station Marne der Holsteinischen Marschbahn, Frachtsätze für die Station Wutha der Thüringischen Bahn, sowie für Wutha transito im Verkehr mit der Ruhlaer Eisenbahn und Aufhebung verschiedener Frachtsätze im Verkehr der Station Lüneburg B. H.

Nachtrag XII zu Heft No. 6 v. 1/12. 77, giltig v. 1/4. 81 ab, enthaltend Frachtsätze für die Station Wutha der Thüringischen Bahn, sowie für Wutha transito (Verkehr mit der Ruhlaer Eisenbahn) und Frachtsätze des Ausnahmetarifs 5 für den Transport von Holz, Europäisches.

Die Nachträge XXI zu Heft No. 7 v. 1/12. 77,
XVIII „ „ „ 8 „ 1/12. 77,
XVI „ „ „ 9 „ 1/12. 77,
XVII „ „ „ 10 „ 1/12. 77,
giltig v. 1/4. bezw. 15/5. cr. ab, bilden lediglich die Contretour zu den vorerwähnten Nachträgen zu Heft 1—6.

Ferner wurden die Dienstbefehle No. 40 und 41 herausgegeben. (Thüring.)

Ostdeutsch-Rheinischer Eisenbahnverband.

1. Nach der Bekanntmachung v. 31/3. cr. ist bis zum 1/5. cr. bei Aufgabe von 10 000 kg in einer Wagenladung für Flachstransporte zwischen Thorn, Station des Eisenbahndirectionsbezirks Bromberg und der Oberschlesischen Eisenbahn einerund den im Ausnahmetarif L, Flachs, Flachsheede und Werg, bezeichneten Stationen der Bergisch-Märkischen, Köln-Mindener und Rheinischen Bahn anderseits ein Ausnahmetarif in Kraft getreten.

2. Nach der Bekanntmachung v. 6/4. cr. sind mit dem 10/4. bis Ende dieses Jahres für Flachstransporte bei Aufgabe von 10 000 kg in einer Wagenladung oder bei Bezahlung der Fracht für dieses Quantum im Verkehr zwischen den Stationen Allenstein, Braunsberg, Elbing, Gumbinnen, Insterburg, Königsberg, Memel, Mühlhausen des Eisenbahndirectionsbezirks Bromberg einerseits und der Station Herford des Eisenbahndirectionsbezirks Hannover (Köln-Mindener Bahn) andererseits Ausnahmetarife zur Einführung gelangt.

3. Nach der Verfügung v. 7/4. cr. sind v. 1/4. cr. ab die zu den reglementsmässigen Lieferfristen hinzutretenden Zuschlagfristen für die Ueberführung in Berlin in Wegfall gekommen.

4. Nach der Bekanntmachung v. 26/4. cr. bleibt der sub u 1 dieser Nachweisung zur Einführung gelangte Ausnahmetarif für Flachs etc. bis zum 1/6. cr. in Giltigkeit. (Bromberg.)

Ostdeutsch-Ungarischer Verbandtarif v. 1/1. 80.

Nachtrag IV zu Theil II (A und B) v. 1/4. 81, enthaltend: Tabellen der Frachtzuschläge an Ungarischer Transportsteuer.

Nachtrag V zu Theil II (B. Getreidetarif) v. 20/4. 81, enthaltend:

1. Aufnahme der Stationen Bauerwitz O. S. E. und Raudten B. Fr. E.
2. Aufhebung einiger directer Verkehrsbeziehungen (giltig v. 15/5. 81.
3. Ausnahmetarif C für den Transport von Kleie.
4. Aufnahme der Station Cottbus B. G.
5. Bestimmung, betreffend die Abfertigung von und nach Königsberg-Quaibahnhof.
6. Druckfehlerberichtigungen. (Preis 0,20 *M.*) (Oberschles.)

Posen-Schlesisch-Märkischer Verbandtarif v. 1/6. 79.
Nachtrag VIII zu Heft 1, giltig v. 20/4. 81, enthaltend:
I. Ausnahmesätze für Erze und Erzrückstände zwischen Stationen der Oberschlesischen und Rechte-Oderufereisenbahn und Stationen des Königlichen Eisenbahndirectionsbezirkes Berlin.
II. Frachtsätze zwischen Breslau N. M. E. und Mittelsteine und Neurode via Glatz-Strehlen.
III. Frachtsätze zwischen Frankenstein B. F. E. und Charlottenbrunn und Wüstegiersdorf.
IV. Frachtsätze zwischen Waldenburg N. M. E. und einzelnen Stationen der O. S. E.
V. Ermässigter Frachtsatz des Specialtarifs III zwischen Neurode und Breslau O. S. E.
VI. Ausnahmesätze für gebrannten Kalk von Stationen der Oberschlesischen und Rechte-Oderufereisenbahn nach Stationen des Königlichen Eisenbahndirectionsbezirks Berlin. (Preis 0,20 *M.*)
Nachtrag V zu Heft 2, giltig v. 20/4. 81, enthaltend:
I. Ausnahmesätze für Erze und Erzrückstände zwischen Berlin B. G. E. und Grünau und einzelnen Stationen der Oberschlesischen und Rechte-Oderufereisenbahn.
II. Ausnahmesätze für gebrannten Kalk von Stationen der Oberschlesischen und Rechte-Oderufereisenbahn nach Stationen der Berlin-Görlitzer Eisenbahn. (Preis 0,10 *M.*)
Nachtrag IV zu Heft 3, giltig v. 20/4. 81, enthaltend:
I. Frachtsätze zwischen einzelnen Stationen der Märkisch-Posener und der Oberschlesischen Eisenbahn via Rothenburg-Breslau.
II. Aufhebung von Frachtsätzen. (Preis 0,10 *M.*)
Nachtrag VI zu Heft 4, giltig v. 20/4. 81, enthaltend:
I. Ausnahmesätze für Erze und Erzrückstände zwischen Stationen des Königlichen Eisenbahndirectionsbezirkes Berlin und der Berlin-Görlitzer Eisenbahn einerseits und der Oberschlesischen und Rechte-Oderufereisenbahn andererseits.
II Frachtsätze zwischen Waldenburg B. F. E. und N. M. E. und einzelnen Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn
III. Ermässigter Frachtsatz des Specialtarifs III zwischen Neurode und Breslau O. S. Bahnhof.
IV. Ausnahmesätze für gebrannten Kalk von Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn nach Stationen des Königlichen Eisenbahndirectionsbezirkes Berlin und der Berlin-Görlitzer Eisenbahn.
V. Frachtsätze zwischen einzelnen Stationen der Oberschlesischen und Märkisch-Posener Eisenbahn.
VI. Aufhebung von Frachtsätzen. (Preis 0,10 *M.*)
Nachtrag V zu Heft 5, giltig v. 20/4. 81, enthaltend:
I. Ausnahmesätze für Erze und Erzrückstände zwischen Stationen der Rechte-Oderufereisenbahn und des Königlichen Eisenbahndirectionsbezirkes Berlin sowie der Berlin-Görlitzer Eisenbahn.
II. Ausnahmesätze für gebrannten Kalk zwischen Stationen der Rechte-Oderufereisenbahn und des Königlichen Eisenbahndirectionsbezirkes Berlin sowie der Berlin-Görlitzer Eisenbahn. (Preis 0,10 *M.*)
Nachtrag VII zu Heft 6, giltig v. 20/4. 81, enthaltend:
I. Frachtsätze zwischen Breslau B. F. E. und Mittelsteine und Neurode.
II. Frachtsätze zwischen Frankenstein B. F. E. und Charlottenbrunn und Wüstegiersdorf.
III. Frachtsätze zwischen Waldenburg B. F. E. und einzelnen Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn.
IV. Aufhebung von Frachtsätzen. (Preis 0,10 *M.*) (O. S.)

Preussisch-Oberschlesischer Eisenbahnverband.
1. Nach der Bekanntmachung v. 14/2. cr. ist mit dem 1/4. cr. für die Beförderung von Gütern aller Art ein neuer Verbandtarif (Theil II, die besonderen Bestimmungen, sowie Kilometerentfernungen und Frachtsätze enthaltend) für den Verkehr zwischen den Stationen der Ostbahn und der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn einerseits und Stationen der Oberschlesischen, Rechte-Oderufer, Breslau-Schweidnitz-Freiburger, Oels-Gnesener, Posen-Creuzburger und Märkisch-Posener Eisenbahn andererseits, ferner für Posen O. S. E. bezw. M. P. E. und mehrere Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn einerseits und den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen andererseits, sowie für einzelne Relationen der Märkisch-Posener Bahn einerseits und Cüstrin der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn, sowie Kreuz, Bromberg und Thorn der Oberschlesischen Eisenbahn andererseits in Kraft getreten. (1,50 *M.*)
2. Nach der Bekanntmachung v. 17/2. cr. sind mit Einführung des neuen Gütertarifs die in dem v. 1/7. 80 ab giltigen Gütertarif zum diesseitigen Directionsbezirk zwischen Posen, Kreuz, Stargard i. Br. und Obornik einerseits und mehrere Stationen der Königlichen Ostbahn andererseits enthaltenen Frachtsätze in den neuen Tarif aufgenommen worden und scheiden mit genanntem Tage aus dem vorbezeichneten Gütertarif für den Localverkehr aus.
3. Nach der Bekanntmachung v. 1/3. sind directe Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Stationen Glatz der Oberschlesischen Eisenbahn einerseits und Landsberg des Eisenbahndirectionsbezirks Bromberg nicht wieder aufgenommen worden.
4. Nach der Verfügung v. 28/3. cr. sind in dem mit dem 1/4. cr. zur Einführung gelangten neuen Verbandtarif verschiedene Berichtigungen vorzunehmen. (Bromberg.)

Preussisch-Russischer Verkehr. Zu Heft II des Tarifs v. 13/1. Mai 80 ist mit Giltigkeit v. 25/13. April cr. der zweite Nachtrag erschienen, enthaltend die Ausdehnung des Verkehrs der Station Memel des Königlichen Eisenbahndirectionsbezirks Bromberg in den Preussisch-Russischen Verkehr auf alle Classen-, Special- und Ausnahmetarife. (Ostpr. Südb.)

Preussisch-Sächsischer Eisenbahnverband.
1. Nach der Bekanntmachung v. 26/3. cr. sind mit dem 10/4. cr. für den Verkehr zwischen Schneidemühl, Station des Eisenbahndirectionsbezirks Bromberg einerseits und Grossenhain, Station der Cottbus-Grossenhainer und Berlin-Dresdener Bahn, Dresden, Station der Berlin-Dresdener und Sächsischen Staatsbahn, Altenburg, Bautzen, Chemnitz, Plauen i. V., Löbau und Meissen der Sächsischen Staatsbahn andererseits directe Frachtsätze des Specialtarifs I in Kraft getreten.
Ferner sind von demselben Tage ab directe Frachtsätze für die Stückgutclasse, den Specialtarif A 2 und den Ausnahmetarif für Getreide etc. für den Verkehr zwischen Posen, Station der Oberschlesischen und Märkisch-Posener Bahn einerseits und Wilischthal, Station der Sächsischen Staatsbahn andererseits, zur Einführung gelangt.
2. Nach der Bekanntmachung v. 1/4. cr. ist für den Verkehr zwischen Konitz, Station des Eisenbahndirectionsbezirks Bromberg einerseits und Guben, Station des Eisenbahndirectionsbezirks Berlin andererseits für den Transport von Getreide etc. bei Aufgabe in Quantitäten von je 10 000 kg oder bei Bezahlung der Fracht für dieses Quantum ein ermässigter Frachtsatz von 1,49 *M.* pro 100 kg in Kraft getreten.
3. Nach der Verfügung v. 2/4. cr. sind mit dem 1/4. cr. die zu den reglementsmässigen Lieferfristen hinzutretenden Zuschlagfristen für die Ueberführung in Berlin in Wegfall gekommen.
4. Nach der Verfügung v. 10/4. cr. sind im Nachtrag VII zu Heft No. 1 verschiedene Aenderungen vorzunehmen.
5. Nach der Verfügung v. 27/4. cr. wird die Verfügung v. 2/4. cr. aufgehoben und sind dieserhalb diverse Aenderungen der besonderen Bestimmungen vorzunehmen. (Bromberg.)

Preussisch-Thüringischer Verbandsgüterverkehr.
Nachtrag X zum Tarife v. 1/8. 78, giltig v. 1/4. bezw. v. 15/2. bezw. v. 15/3. cr. ab, enthaltend Bestimmungen betreffend Abfertigung von Fahrzeugen und Vieh in Käfigen etc. im Güterverkehr, neue Tarifsätze für Station Schneidemühl, Ausnahmetarifsätze für Holz zwischen Stationen der Marienburg-Mlawkaer Bahn und Halle Th. B., ermässigte Eilgutfrachtsätze für Station Altwasser und Druckfehlerberichtigungen.
Gleichzeitig gelangten die Dienstbefehle No. 6, 7 und 8 zur Ausgabe. (Thüring.)

Rheinisch-Westfälisch-Sächsischer Verkehr.
Nachtrag XI v. 1/4. 81 zum Gütertarife v. 1/11. 78, enthaltend: 1. Aenderung der Firmen verschiedener Eisenbahnen. 2. Ergänzung der zusätzlichen Bestimmungen zum Betriebsreglement. 3. Umänderung der Stationsbenennungen Beckum und Beckum (Stadt). 4. Abgeänderte Entfernungen und Frachtsätze. 5. Aufhebung von Frachtsätzen. 6. Aufnahme neuer Stationen. (Sächs. Staatsb.)

Rumänisch-Galizisch-Deutscher Getreideverkehr. I. Nachtrag zu Theil II vom 1/1. 80, giltig vom 1/4. 81, enthält Aenderungen und Ergänzungen der Bestimmungen, dann Einführung der Reexpedition in Czernowitz.
IV. Nachtrag zu Theil II, Tarifheft 1 vom 1/1. 80, giltig vom 1/4. 81, enthält Frachtsatzregulirungen und Aufnahme neuer Verbandstationen.
V. Nachtrag zu Theil II, Tarifheft 5 vom 20/1. 80, giltig vom 1/4. 81, enthält Eliminirung gegenwärtiger und Aufnahme neuer Verbandstationen. (G. C. L. B.)

Sächsisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband.
Nachtrag XI v. 15/4. 81 zu Theil II des Gütertarifs v. 1/1. 78, enthaltend: 1. Abgeänderte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 9 (Hornvieh etc.). 2. Ausnahmetarif 13 (Jutegarn und Jutegewebe). (Sächs. Staatsb.)

Schleswig-Holsteinischer Eisenbahnverband.
Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren, giltig v. 1/4. 81. (A.-K.)

Stettin-Schlesischer Verbandstarif v. 1/1. 80.
Nachtrag 4, giltig v. 15/4. 81, enthaltend:
1. Tarifsätze für den Verkehr zwischen Stettin B. St. E., B. Fr. E. und Dunzig-Quai einerseits und Liebau N. M. E. trans. andererseits.
2. Tarifsätze für den Transitverkehr mit Station Halbstadt B. Fr. B.
3. Ermässigung verschiedener Frachtsätze.
4. Tarifsätze für den Verkehr von Belgard, Cöslin und Colberg nach Görlitz N. M. E.

5. Ausnahmesätze für Scherben von Steingut etc.

6. Ausnahmefrachtsätze für Eisen und Stahl des Specialtarifs II von den Stationen der Oberschlesischen bezw. Rechte-Oderufereisenbahn nach Damm B. St. (Preis 0,10 ℳ) (Oberschles.)

Süddeutscher Eisenbahnverband (Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn und Elsass-Lothringen). Tarif v. 1/11. 79. Nachtrag II zu Heft 11 v. 1/3. 81, enthält Aenderungen in der Instradirung innerhalb der Ungarischen Bahnen und die Aufhebung der Sätze für Szolnok (Ungarische Staatsbahn). (Gratis.) (Els.-Lothr.)

Südostpreussischer Eisenbahnverband.

An Stelle des Verbandsgütertarifs für den Südostpreussischen Verbandsverkehr v. 1/10. 78 nebst Nachtrag I ist mit dem 1/4. cr. unter gleichem Namen ein neuer Verbandsgütertarif in Kraft getreten. (0,25 ℳ) (Bromberg.)

Westdeutscher Verband.

Nachtrag 3 v. 1/4. 81 zum Tarif für Leichen, Fahrzeuge und lebende Thiere v. 1/12. 80.

Ergänzungen des Betriebsreglements nebst Zusatzbestimmungen, Ermässigung der Tarifsätze für Hunde. (Hannov.)

West- und Nordwestdeutscher Verband. Nachtrag 19 vom 1/4. 81 zum Ausnahmetarif vom 1/6. 79.

Anderweite Tarifsätze für die Altona-Kieler Stationen.

Ergänzungsblatt 5 vom 1/4. 81 zum Ausnahmetarif für Holz vom 1/12. 78.

Anderweite Tarifsätze für Ottensen loco und transit, sowie für Rendsburg.

Ergänzungsblatt	zum Tarifheft	Ergänzungsblatt	zum Tarifheft
4	111	2	122
2	112	6	123
2	112	9	124
2	114	5	125
6	115	10	126
9	116	12	131
5	117	6	132
9	118	3	133
4	119	6	134
2	120	4	141
2	121	4	148

vom 1/4. 81.

Anderweite Tarifsätze für die Stationen der Altona-Kieler, Westholsteinischen und Holsteinischen Marschbahn. (Hannover.)

III. A. 1.

Berlin-Anhaltische mit Berlin-Hamburger, Lübeck-Büchener und Altona-Kieler Eisenbahn via Berlin bezw. Stendal-Magdeburg. Nachtrag 4 vom 1/4. 81 zum Verbandsgütertarif vom 25/5. 78 enthält: Aenderung der Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen der Altona-Kieler Bahn (excl. Kiel), sowie den Stationen der Holsteinischen Marsch- und Westholsteinischen Bahn. Preis 0,05 ℳ (Berlin-Hamburger Bahn.)

Märkisch-Posener und Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn. Tarif vom 1/1. 78.

Die Frachtsätze zwischen Cüstrin einerseits und Crossen, Züllichau, Neu-Kunersdorf, Schwiebus, Bentschen, Neutomyschl, Opalenica, Buk, Posen, Dombrowka und Otusch andererseits sind am 1/4. 81 aufgehoben resp. in den Preussisch-Oberschlesischen Verband übergegangen.

Märkisch-Posener und Posen-Creuzburger Eisenbahn. Am 15/4. 81 ist ein Nachtrag IV, enthaltend:

1. Ausnahmesätze für Oberschlesische Steinkohlen von Station Posen, Posen-Creuzburger Eisenbahn, nach Stationen der Märkisch-Posener Eisenbahn.

2. Ausnahmetarifsätze für Steine, gebrannte und rohe, zwischen Gurtschin und Posen - Creuzburger Stationen, in Kraft getreten. Preis 0,05 ℳ (Märk.-Posener E.)

Ostbahn und Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn. Tarif vom 1/8. 78. Aufgehoben ab 1/1. 81 durch den Preussisch-Oberschlesischen Verbandtarif vom gleichen Tage.

Rechte-Oder-Ufer mit Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn. Am 14/4. 81 wurden Ausnahmefrachtsätze für Giesserei-Roheisen nach Glogau und Neusalz von den Oberschlesischen Hüttenstationen Tarnowitz, Beuthen, Königshütte via Chorzow und Laurahütte zur Einführung gebracht. (R. O. U. E.)

III. A. 2.

Main-Weser-Oberschlesischer Verkehr. Nachtrag IV zum Gütertarif vom 1/12. 77, giltig vom 20/4 81, enthaltend Tarifsätze für die Stationen Bettenhausen und Niederzwehren. (0,10 ℳ) (Oberschles. E.)

III. A. 3.

Elsass-Lothringen und Luxemburg-Prinz Heinrich-Bahn. Gütertarif vom 1/10. 80. Für den Verkehr von Luxemburg nach Athus, Petingen und Rodingen ist neben der Instradirungsroute Bettingen bis auf Weiteres die Route über Esch zugelassen, vom 14/3. 81. (Els.-Lothr.)

Württemberg-Elass-Lothringen und Luxemburg. Gütertarif vom 1/11. 79. Die Station Wildberg kartirt Holztransporte gemäss Nachtrag I zu den Sätzen von Teinach unter Zuschlag von 0,02 ℳ pro 100 kg. Der Nachtrag I, der bisher nur in der Richtung aus Württemberg Anwendung fand, ist auch für den Verkehr nach Württemberg in Gültigkeit gesetzt worden. (Els.-Lothr.

III. D.

Amsterdam-Rotterdam-Bern. Provisorischer Specialtarif für die Beförderung von Gütern vom 20/5. 80 ist ausser Kraft gesetzt

Saarbrücken, Pfalz, Elsass-Lothringen und Luxemburg mit Stationen der **Westschweiz.** Ausnahmetarif für metallurgische Erzeugnisse vom 1/8. 80. Nachtrag I vom 1/3. 81 enthält Frachtsätze für Deutsch-Oth. Gratis. (Els.-Lothr.)

Südwestdeutsche Eisenbahnstationen der **Schweizerischen** Gütertarif vom 1/5. 80. Heft VI vom 1/3. 81 enthält Frachtsätze für den Verkehr zwischen Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und der Wilhelm-Luxemburg Bahn, sowie Athus der Prinz Heinrich-Bahn und Stationen der Bötzbergbahn und der Schweizerischen Nordostbahn. 0,80 ℳ (Els.-Lothr.)

IV.

Böhmischer Braunkohlenverker von Stationen der Aussig-Teplitzer Bahn, Dux-Bodenbacher Bahn, Oesterreichischen Staatseisenbahn, Oesterreichischen Nordwestbahn und Pilsen-Priesener Bahn nach Deutschland via Bodenbach bezw. via Mittelgrund.

Nachtrag I vom 1/4. 81 zum Tarif vom 1/1. 81 enthaltend: Neue bezw. abgeänderte Frachtsätze und Aenderung der Zechenbahnfrachten der Aussig-Teplitzer Bahn. (Sächs. Staatsb.)

Borstenvieh. Ausnahmetarif für Borstenviehtransporte von Stationen der Dalja-Broder Linie der Kgl. Ungarischen Staatsbahnen nach Steinbruch, giltig vom 1/5. 81.

Ausnahmetarif für Borstenviehtransporte von Stationen der Kgl. Ungarischen Staatsbahn und der Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn nach Oldenburg, giltig vom 1/5. 81. (Ung. Staatsb.)

Getreide zwischen Belgischen Seehafenstationen und Stationen der Schweizerischen Centralbahn via Luxemburg bezw. Saargemünd-Basel-Olten. Spelialtarif vom 1/12. 79 ist am 1/3. 81 ausser Kraft gesetzt.

Holz. Galizisch-Deutscher bezw. Galizisch-Niederländischer Verband-Ausnahmetarif für Holz vom 1/8. 79. Nachtrag I giltig vom 1/4. 81, enthaltend:

I. Ergänzung der Bestimmungen über Anwendung des Tarifes.

II. Anderweite Sätze für Station Siegen der Köln-Mindener Eisenbahn.

III. Aufhebung der Sätze für Mannheim Bad. Staatsbahn.

IV. Einbeziehung der Routen via Wien und Olmütz in den Verband, sowie Aufnahme von Darmstadt und Hanau, Hessische Ludwigsbahn und Heidelberg, Badische Staatsbahn.

V. Druckfehlerberichtigungen. Preis 0,05 ℳ (Oberschl. E.)

Holz. Stettin-Ungarischer, Ungarisch-Rheinischer bezw. Westostdeutsch-Ungarischer Ausnahmetarif für Holz vom 1/1. 79. Mit dem 30/4. 81 sind die im Tarif nebst Nachträgen enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs B ausser Kraft getreten. (Oberschles. E.)

Holz, Kohlen etc. Ausnahmetarife für den Transport von Holz, Kohlen etc. auf sämmtlichen Linien der Ungarischen Staatseisenbahnen und auf der Donau-Draubahn, giltig vom 1/1. 81, II. Ausgabe. (Ung. Staatsb.)

Kohlen. Tarif für den directen Transport von Kohlen von Salgó-Tarján, Pálfalver etc. nach Stationen der Oesterr. Staatsbahn und nach Stationen der Waagthalbahn, giltig vom 10/5. 81. (Ung. Staatsb.)

Couriereilgut und Eilgut. London, Ostende, Antwerpen, Basel, Mülhausen, Colmar, Strassburg und Metz über Luxemburg. Tarif vom 1/8. 80, Nachtrag I vom 1/3. 81 enthält Aenderung in dem Verzeichniss der Abfahrts- und Ankunftszeiten. Gratis. (Els.-Lothr.)

Petroleum zwischen Belgischen Seehafenstationen und Stationen der Schweizerischen Centralbahn über Luxemburg bezw. Saargemünd-Basel-Olten. Specialtarif vom 1/3. 80 ist am 1/3. 81 ausser Kraft gesetzt.

Roheisen (Giesserei-Roheisen). Vom 14/4. 81 sind für die Beförderung von Giesserei-Roheisen in Sendungen von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht für den Verkehr von Beuthen, Gleiwitz, Kattowitz, Königshütte, Morgenroth, Tarnowitz und Zabrze nach Glogau, Sprottau und Waltersdorf, Station der O. S. E., sowie nach einigen Stationen des Kgl. Eisenbahndirectionsbezirks Berlin, sowie ferner nach Glogau und Neusalz B. Fr. E. und nach Muskau B. G. E. Ausnahmetarifsätze unter Vorbehalt des jederzeitigen Widerrufs in Kraft getreten. Die Sätze von Beuthen, Kattowitz, Königshütte und Tarnowitz der O. S. E. sind auf die betreffenden Concurrenzstationen der Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn Beuthen, Laurahütte, Chorzow für Königshütte und Tarnowitz übertragen worden.

Nähere Auskunft wird von den einzelnen Tarifbureaus ertheilt. (Oberschles. E.)

Steine zwischen Stationen der Luxemburgischen Wilhelmsbahn und Niederländischen Stationen. Specialtarif vom 15/3. 81. 0,15 *M.* (Els.-Lothr.)

Steinkohlen, Kokes, Roheisen und Eisenerze. Köln-Minden-Luxemburg-Lothringischer Verkehr. Ausnahmetarif vom 1/8. 79. In das Zechenverzeichniss ist die Zeche Lothringen, Abfertigungsstation Merklinde, als zur Gruppe III gehörig aufgenommen 4/3. 81. (Els.-Lothr.)

Steinkohlen. Gemeinschaftlicher Tarif der Oberschlesischen und Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn für Oberschlesische Steinkohlen via Kosel-Schmiedefeld-Raudten vom 1/4. 78.

Vom 1/4. 81 ab finden, zunächst mit Gültigkeit bis 31/7. 81, die im Nachtrag III für Oberschlesische Steinkohlen enthaltenen ermässigten Frachtsätze nach Stettin unter den gleichen Bedingungen auch auf Sendungen nach Podejuch B. F. E. Anwendung.

Gemeinschaftlicher Tarif für Steinkohlen- und Cokestransporte von Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn nach denen der Oesterr. Südbahn und Wien-Pottendorf-Wiener-Neustädter Eisenbahn vom 1/4. 77.

In Folge Erhöhung der Transportsteuer in Ungarn vom 1/4. 81 ab sind die Frachtsätze für Oberschlesische Steinkohlen von sämmtlichen Grubenstationen nach den nachbenannten Stationen der Oesterr. Südbahn, wie folgt erhöht: nach Oedenburg, Zinkendorf und Agram um 0,1, Schützen, Bück und Steinamanger um 0,2 und nach St. Joan um 0,3 kr. pro 100 kg.

Die Gültigkeitsdauer der in den nachbenannten Tarifen und Tarifnachträgen enthaltenen ermässigten Frachtsätze für Oberschlesische Steinkohlen- und Coaks-Sendungen von Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn und zwar:

1. Steinkohlentarif nach Stationen der Berlin-Anhaltischen etc. Eisenbahn vom 15/11. 80 bezüglich der Frachtsätze des Theil II.
2. Nachtrag VIII und X (sub I) zum directen Tarif nach Stationen der Königlichen Niederschlesisch-Märkischen etc. Bahn vom 1/8. 74.
3. Nachtrag I (sub I) und V (sub II) zum Tarif nach Stationen der Berlin-Stettiner Eisenbahn vom 1/7. 77.
4. Nachtrag I (Frachtsätze sub b) zum Tarif nach Stationen der Berlin-Görlitzer Bahn vom 1/7. 72.
5. Nachtrag I und II zum Tarif nach Stationen der Berlin-Hamburger Bahn vom 1/3. 77 und
6. Nachtrag I zum Tarif nach Hamburg K. M., Harburg etc. vom 10/3. 77 ist widerruflich bis 31/3. 82 verlängert. (Oberschl. E.)

Steinkohlen. Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen, Kokes und Briquets in regelmässigen Extrazügen von 250 000—400 000 kg im Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahndirectionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) einerseits und Stationen der Niederländischen Rhein-Eisenbahn-Gesellschaft andererseits im Rheinisch-Westfälisch-Niederländischen Verkehre via Emmerich, giltig vom 1/4. 81.

Ausnahmetarif (A und B) für die Beförderug von Steinkohlen, Kokes und Briquets in Sendungen von mindestens 50 000 bezw. 10 000 kg oder bei Frachtzahlung für diese Gewichtsquantäten im Verkehre mit Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) nach Stationen der nördlichen Linien der Niederländischen Staats-Eisenbahn, giltig vom 1/4. 81. 0,90 *M.* (Köln rechtsrheinisch.)

Steinkohlentarife. 1. Ausnahmetarif für Oberschlesische Steinkohlen von der Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn nach der Berlin-Hamburger Eisenbahn vom 15/3. 77.

Nachtrag IV, giltig vom 1/4. 81, enthaltend:
a) ermässigte Frachtsätze nach Berlin (B. H.), Spandau und Wittenberge.
b) Verlängerung der Giltigkeitsdauer der Frachtsätze der Nachträge II und III.

2. Ausnahmetarif für Oberschlesische Steinkohlen von der Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn nach der Oesterreichischen Staatseisenbahn vom 10/8. 79.

Nachtrag V, giltig vom 1/4. 81, enthaltend:
Anderweite Frachtsätze nach den Stationen der Waagthallinie.

Nachtrag VI, giltig vem 1/4. 81, enthaltend:
Transportsteuerzuschläge nach Stationen der südöstlichen Linie der Oesterreichischen Staatseisenbahn.

3. Die Giltigkeitsdauer der in den nachstehenden Tarifen resp. Nachträgen enthaltenen Frachtsätze für Oberschlesische Steinkohle wurde bis ultimo März 1882 prolongirt:

1. Steinkohlen nach der Berlin-Anhaltischen etc. Bahn vom 15/11. 80 bezüglich der im Theil II enthaltenen Sätze;
2. Steinkohlentarif nach Stationen des Eisenbahndirectionsbezirks Berlin vom 15/1. 81 bezüglich der Sätze unter II b;
3. Nachtrag I und III zum directen Tarif mit der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn vom 1/8, 78;
4. Nachtrag I, IV und V zum directen Tarif mit der Berlin-Stettiner Eisenbahn via Wriezen vom 1/7. 77.
5. Nachtrag I und III zum directen Tarif mit der Berlin-Stettiner Eisenbahn via Stargard vom 1/12. 77;
6. Nachtrag I zum directen Tarif mit dcr Berlin-Görlitzer Eisenbahn vom 1/7. 77 (Sätze ad b);
7. Nachtrag I zum directen Tarif mit den Stationen Hamburg (K. M.), Harburg etc. vom 25/3. 77. (R. O. U. E.)

Viehverkehr. Nachbarlicher Viehverkehr zwischen der Märkisch-Posener, Niederschlesisch-Märkischen und Halle-Sorau-Gubener Bahn vom 1/6. 78.

Vom 29/4. 81 ab tritt zu den allgemeinen Tarifvorschriften, durch welche bestimmte Normalstückzahlen für halbe Wagenladungen lebender Thiere festgesetzt sind, folgende Zusatzbestimmung in Kraft:

Unter Beachtung dieser Normalstückzahlen wird der Frachtberechnung für eine halbe Ladung die Hälfte des Flächenraums des verwendeten Wagens, jedoch nicht mehr als 70 qm zu Grunde gelegt.

Bei Aufgabe einer grösseren Anzahl lebender Thiere, als nach den Normalstückzahlen für halbe Ladungen zulässig, ist die Fracht stets für eine volle Wagenladung nach Massgabe des Flächenraumes des verwendeten Wagens zu bezahlen. (Märkisch-Posener E.)

Wein. Ausnahmetarif für den Transport von Wein in Fässern aus Ungarn nach Oderberg und Granica vom 15/4. 81. (Ungar. Staatsb.)

Fortsetzung der offiziellen Anzeigen.

An Stelle des bisherigen Tarifheftes No. 1 zum **Deutsch-Polnischen Eisenbahn-Verband** vom 1. Juni 1879 und sämmtlicher dazu erschienener Nachträge tritt mit dem 1. Juni cr. eine neue Ausgabe des Tarifheftes No. 1 in Kraft. Diese Ausgabe enthält folgende Abweichungen von dem bisherigen Tarifheft:

a) die unter dem 16. cr. publicirte Erhöhung verschiedener Polnischer Schnittsätze im Ausnahmetarif für Getreide sowie eine Erhöhung der Deutschen Schnittsätze in verschiedenen Relationen,

b) eine Ermässigung verschiedener Tarifsätze,

c) neue Tarifsätze für den Verkehr zwischen den Deutschen Verbandstationen einerseits und Stationen der Weichselbahn und der Warschau-Terespoler Eisenbahn andererseits.

Exemplare dieses Tarifs sind zum Preise von 0,65 *M.* pro Stück bei sämmtlichen Verbandsstationen käuflich zu haben. Bromberg den 7. Mai 1881. Königliche Eisenbahn-Direction als geschäftsführende Verwaltung. (1300 J.)

Deutsch-Russischer Eisenbahn-Verband. Mit dem 25. Mai 1881 neuen Stils tritt ein achter Nachtrag zum Deutsch-Russischen Gütertarif vom 1. Januar 1880 n. St. in Kraft, derselbe enthält:

1. den Austritt der Nowotorschok Eisenbahn mit der Station Rschew aus dem Verbande,
2. ermässigte Frachtsätze für den Verkehr zwischen Memel, Station des Eisenbahn-Directionsbezirks Bromberg, einerseits und sämmtlichen Russischen Verbandsstationen andererseits in allen regulären Klassen und Artikeltarifen sowie für die Ausnahmetarife I (Flachs etc.) und für Petroleum (Anhang II zum obigen Gütertarif),
3. Aufnahme der Station Memel des Eisenbahndirectionsbezirks Bromberg in den Ausnahmetarif II für Thee für den Verkehr mit St. Petersburg und Moskau (Nikolai-Bahn),
4. Ermässigung der Frachtsätze des Ausnahmetarifs I (Flachs etc.), Abtheilung b à 20 000 Kilogramm um 25% im Verkehr zwischen den Russischen Stationen St. Petersburg, Pskow, Ostrow, Iwanowka, Rieshiza, Antonopol und Dünaburg transito, jedoch excl. des Durchgangsverkehrs mit Riga, einerseits und den im Gütertarif vom 1. Januar 1880 n. St. resp. in den Nachträgen III und VI zu demselben für den Flachsverkehr enthaltenen nicht Russischen Stationen andererseits,
5. Aufnahme der Station Nischny-Nowgorod der Grossen Russischen Eisenbahn in den Ausnahmetarif II für Thee in Quantitäten von 5 000 Kilogramm und darüber,
6. billigere Frachtsätze für die Ausnahmetarife I, II und III, Eisen und Stahl etc, sowie Roheisen des Anhanges II vom 15. Mai 1881 n. St. zum obigen Gütertarif im Verkehr mit Zarizyn.

Exemplare des vorbezeichneten achten Nachtrages zum Güter-Tarif können von den Verbandsstationen käuflich bezogen werden. Bromberg, den 13. Mai 1881. Königliche Eisenbahndirection als geschäftsführende Verwaltung. (1296 J.)

Mit dem 1. Juni d. Js. tritt zum **Hessisch-Rheinisch-Westfälischen Verbandsgütertarif** vom 1. September 1878 ein neuer Nachtrag — IX — in Kraft.

Derselbe enthält:

1. Aenderungen der Specialbestimmungen zum Betriebsreglement.

2. Ergänzung der speciellen Tarifvorschriften.
3. Neue Tarifsätze für die Köln-Mindener Station Wetzlar im Verkehre mit Nassauischen Stationen.
4. Aufhebung der zwischen Stationen der Frankfurt-Bebraer Bahn einerseits und Stationen der Nassauischen Bahn andererseits bestehenden Tarifsätze.
5. Aufhebung der für die Nassauische Station Mainz bestehenden Tarifsätze.
6. Aufhebung der Tarifsätze zwischen Stationen der Münster-Enscheder Bahn einerseits und Stationen der Hessischen Ludwigsbahn andererseits.
7. Neue theilweise ermässigte Sätze des Ausnahmetarifs C (für Eisenerz pp.) im Verkehr mit Stationen der Oberhessischen Bahnen.
8. Berichtigung des Nachtrags VII.

Exemplare des fraglichen Nachtrags sind in den Verbandsgüterexpeditionen käuflich zu haben. Elberfeld, den 17. Mai 1881. Die geschäftsführende Verwaltung des Hessisch-Rheinisch-Westfälischen Verbandes: Königliche Eisenbahndirection zu Elberfeld. (1292)

2. Eröffnungen etc.

Kremsthalbahn. Nachdem die technisch-polizeiliche Prüfung der Kremsthalbahn am 26. April d. Js. stattgefunden, wurde der Betrieb auf derselben (wie bereits gemeldet) am 30. April d. Js. eröffnet. Die Stationen derselben und die Entfernung derselben ab Linz sind folgende (die mit H bezeichneten Stationen sind Haltestellen): Linz a. d. Donau, St. Martin H 9,6 km, Traun 11,3 km, Rappeswinkel H 13,4 km, Nettingsdorf 15,6 km, Nöstelbach H 18,6 km, Linning H 20,3 km, Neuhofen 21,9 km, Piberbach H 23,7 km, Kematen a. d. Krems 25,9 km, Halbarting H 28,9 km, Rohr (Bad Hall) 31,2 km, Ober-Rohr H 33,4 km und Kremsmünster 35,6 km.

3. Dividendenauszahlung.

Mecklenburgische Friedrich-Franz Eisenbahn. Die Dividende unserer Gesellschaft pro 1880 ist auf $7^4/_5$ pCt. = 39 ℳ pro Actie festgesetzt und vom 1. Juni d. J. ab bei den auf den Dividendenscheinen verzeichneten Zahlstellen zu erheben. Schwerin, den 19. Mai 1881. Die Direction. (1298)

4. Submissionen.

Main-Neckar-Bahn. Lieferung von Uniformen. Die Lieferung der für das Dienstpersonal erforderlichen Uniformen, und zwar von

158 grossen Paletots,
92 kleinen Paletots,
158 Tuchröcken,
37 Leinwandröcken,
338 Tuchhosen,
37 Leinwandhosen und
517 Mützen

soll durch Submission vergeben werden.

Angebote hierauf sind verschlossen und mit der Aufschrift „Lieferung von Uniformen" bis zum 31. Mai l. J. Vormittags 10 Uhr bei dem Hauptmagazins-Verwalter dahier einzureichen. Die Eröffnung der Submissionen, welcher die Submittenten beiwohnen können, findet in vorgenanntem Termine statt.

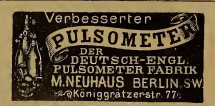
Die Bedingungen sind bei dem Hauptmagazins-Verwalter, sowie bei den Magazins-Verwaltern zu Frankfurt und Heidelberg zur Einsicht offen gelegt. Darmstadt, den 16. Mai 1881. Der Betriebs-Inspector Gessner. (1297)

Rechte Oder-Ufer Eisenbahngesellschaft. Die für unsere Bahn vom 1. Juli 1881 bis dahin 1882 erforderlichen

circa 15 000 t Stückkohle und
circa 18 850 t Würfel- und ev. Förderkohle

sollen durch Submission beschafft werden. Die Bedingungen der Submission und der Lieferung sind von unserer Kanzlei, Breslau, Berlinerstr. 76 zu beziehen. Offerten sind nach Vorschrift in den Bedingungen bis zu dem für die Submittenten öffentlichen Submissionstermine, Freitag, den 27. Mai 1881 Vorm. 11 Uhr an uns einzureichen. Direction. (1282)

Privat-Anzeigen.





5. Bilanzen.

Bilanz der Breslau-Warschauer Eisenbahn-Gesellschaft per 31. December 1880.

Activa.	ℳ	₰	Flor.	Kr.	Rb.	Kp.
1. Bahnbau-Anlage	8 760 000	—	—	—	—	—
2. Materialien-Bestände	26 590	93	—	—	—	—
3. Unbegebene Prioritäts-Obligationen	234 000	—	—	—	—	—
4. Effecten im Gesellschafts-Tresor und anderen Depôts:						
a) als Cautionen . . . 113 939,76 ℳ 800 Flor.						
b) „ Asservate . . . 12 300,00 „						
c) dem Erneuerungsfonds gehörig . . . 310 641,90 „						
d) „ Reservefonds gehörig . . . 36 075,75 „						
e) „ Beamten-Pensionsfonds gehörig . . . 48 861,30 „						
f) „ Arbeiter-Krankenkassenfonds gehörig . . . 9 783,70 „	531 602	41	800	—	—	—
5. Hypotheken	3 000	—	—	—	—	—
6. Reste aus dem Transport-Verkehr	2 956	37	120	67	—	—
7. Diverse Debitores	21 096	90	—	—	—	—
8. Guthaben bei Banquiers	90 037	10	—	—	—	—
9. Kassenbestand	6 445	29	101	26	125	23
Summa .	9 675 729	—	1 021	93	125	23

Passiva	ℳ	₰	Flor.	Kr.	Rb.	Kp.
1. Aktien-Kapital						
a) 13 350 Stück Stamm-Actien à 300 ℳ . . . 4 005 000 ℳ						
b) 6 675 „ Stamm-Prioritäts-Actien à 600 ℳ . . . 4 005 000 „	8 010 000	—	—	—	—	—
2. Prioritäts-Obligationen a) noch coursirende nicht ausgelooste . . . 734 100 ℳ						
b) verlooste und eingelöste . . . 15 900 „	750 000	—	—	—	—	—
3. Bestände des Reservefonds	43 237	49	—	—	—	—
4. „ „ Erneuerungsfonds	342 032	32	—	—	—	—
5. „ „ Beamten-Pensionsfonds	56 648	53	—	—	—	—
6. „ „ Arbeiter-Krankenkassen-Fonds	10 743	56	—	—	—	—
7. Cautionen	115 882	76	800	—	—	—
8. Asservate	12 406	58	—	—	—	—
9. Amortisationsfonds	8 045	15	—	—	—	—
10. Reservirtes Bau-Capital	215 965	59	—	—	—	—
11. Zinsen für Prioritäts-Obligationen	6 708	75	—	—	—	—
12. 1½ pCt. Dividende für die Stamm-Prioritäts-Actien *)	60 075	—	—	—	—	—
13. Vorfrachten	14 257	56	221	93	125	23
14. Diverse Creditores	10 746	06	—	—	—	—
15. Betriebs-Ueberschüsse a) aus dem Vorjahre 1879 . . . 31 024,26 ℳ						
b) „ „ Betriebsjahr 1880 . . . 124 817,04 „						
155 841,30 ℳ						
ab: 1. Rücklagen in den Reservefonds . . . 5 000,00 ℳ						
2. „ „ „ Erneuerungsfonds . . . 42 236,65 „						
3. Zinsen für begebene Prioritäts-Obligationen . . . 25 005,00 „						
4. Zur Amortisation von Prioritäts-Obligationen . . . 4 545,00 „						
5. Zur Zahlung einer Dividende von 1½ pCt. auf die Stamm-Prioritäts-Actien . . . 60 075,00 „ 136 861,65 „	18 979	65	—	—	—	—
Summa .	9 675 729	—	1 021	93	125	23

*) Vorbehaltlich der Genehmigung der Königlichen Aufsichtsbehörde.

Poln. Wartenberg, den 30. April 1881. Der Aufsichtsrath.

Die Uebereinstimmung der vorstehenden Bilanz mit den von uns geprüften Büchern bescheinigen wir hiermit.

P. Wartenberg, den 13. Mai 1881. Die Revisions-Commission.

Kempner. Rohnstock. Strieboll. (1287)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin SW. (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 40. 1881.

Die Zeitung erscheint Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction: Dr. jur. W. Koch, Berlin SW., Kleinbeerenstr. 3.
Commissionär für den Buchhandel: Adolph Kefelshöfer, Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuth-Strasse 8, einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3000 Exemplare.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Einundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 27. Mai 1881.

Dieser Nummer liegt No. 10 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Bekanntmachung,

betreffend Aenderung und Ergänzung des Bahnpolizei-Reglements für die Eisenbahnen Deutschlands, sowie der Bestimmungen über die Befähigung von Bahnpolizeibeamten und Locomotivführern.

Nach dem vom Bundesrath in seiner Sitzung vom 3. d. M. auf Grund der Artikel 42 und 43 der Reichsverfassung gefassten Beschlusse ist:

I. im Bahnpolizei-Reglement für die Eisenbahnen Deutschlands (Central-Blatt für das Deutsche Reich von 1875 S. 57 und von 1878 S. 355):

A. der Absatz 3 im § 4 durch den nachstehenden Zusatz — unmittelbar an die Worte „zu versehen" anschliessend — ergänzt:

„Zum Zwecke der Benutzung durch Fussgänger können neben den Barrièren Drehkreuze angebracht werden. Für isolirt gelegene, lediglich den Fussgängern dienende Niveau-Uebergänge kann die Landesaufsichtsbehörde anstatt der Barrièren Drehkreuze oder sich selbst verschliessende Fallthüren zulassen."

B. der Absatz 7 im § 5 dahin abgeändert und ergänzt:

„Drehkreuze für Fussgänger (§ 4 Absatz 3) dürfen nur passirt werden, wenn kein Zug in Sicht ist. Sind Stationsgeleise zu überschreiten, so ist Bewachung erforderlich";

II. in den Bestimmungen über die Befähigung von Bahnpolizeibeamten und Locomotivführern vom 12. Juni 1878 (Central-Blatt für das Deutsche Reich S. 364).

A. im Abschnitt V. unter No. 12 hinzugefügt:

„einschliesslich der zeitweisen Beschäftigung im Bremserdienst und in einer Wagenreparaturwerkstätte";

B. hinter Abschnitt IX. als neuer Abschnitt eingeschaltet:

„IXa Haltestellen-Vorsteher (telegraphirende, expedirende Weichensteller und Bahnwärter)

ausser den unter IX. beziehungsweise VIII. bezeichneten Erfordernissen:

1. mindestens dreimonatliche Beschäftigung im Stationsdienst,
2. Fertigkeit im Telegraphiren und Kenntniss der Instruction über die Behandlung der Apparate und Leitungen sowie über den dienstlichen Gebrauch derselben,
3. Fähigkeit, über einen dienstlichen Vorgang eine verständliche, schriftliche Anzeige zu machen,
4. Kenntniss der für die Verwaltung einer Haltestelle in Betracht kommenden Bestimmungen aus dem Betriebs-Reglement, den Vorschriften für den Billet-, Gepäck- und Güter-Expeditionsdienst, dem Bahnpolizei-Reglement und der Signalordnung, sowie aus den in Beziehung auf den Stations-, Fahr- und äusseren Betriebsdienst der betreffenden Bahn erlassenen Reglements, Instructionen und allgemeinen Vorschriften,
5. Kenntniss der Instruction für den Dienst auf Haltestellen."

Berlin, den 17. Mai 1881. Der Reichskanzler von Bismarck.

Aus dem Deutschen Reich.

Berlin, 23. Mai. (Politische Wochenschau. Eisenbahntarifpolitik. Die Thätigkeit des Eisenbahnregiments. Convertirung von Eisenbahnprioritäten. Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Berlin-Görlitzer Eisenbahn. Halle-Sorau-Gubener Bahn.)

In voriger Woche hat der Reichstag zunächst das Verfassungsänderungsgesetz abgelehnt, nachdem bei der Specialabstimmung sonderbarer Weise die vierjährigen Legislaturperioden ebenso wie die alljährliche Einberufung des Reichstags zum 1. October angenommen worden waren. Eine Resolution des Abgeordneten Rickert, den Reichsetat vor den Etats der Einzelstaaten festzustellen, wurde gleichfalls angenommen. Die Brausteuervorlage wurde, wie zu erwarten stand, abgelehnt. Das Innungsgesetz hat am Sonnabend die zweite Lesung passirt. Die auch in früheren Sessionen bemerkte Erscheinung, dass in dem Reichstag in den letzten Tagen und Wochen noch eine Reihe neuer und sehr wichtiger Vorlagen eingebracht werden, wiederholt sich auch in diesem Jahre. Die Vorlage wegen Erhöhung des Zolles auf Mehl und Weintrauben ist bereits eingebracht worden, ein Nachtragsetat, der die Kosten für den Volkswirthschaftsrath fordert, ferner die Handelsverträge mit Oesterreich und der Schweiz, die dem Vernehmen nach heute abgeschlossen worden sind und nun dem Bundesrathe zugehen, vielleicht auch noch der Handelsvertrag mit Belgien und eine Vorlage wegen Errichtung des Reichstagsgebäudes sind noch zu erwarten und die Aussicht, die Session noch vor Pfingsten schliessen zu können, ist fast vollständig geschwunden. Von freiconservativer Seite soll ausserdem noch der Versuch gemacht werden, die vierjährigen Legislaturperioden im Reichstage durchzubringen, und es wäre ja die Majorität für diesen Antrag schon durch das Centrum gesichert. Allein die geschäftsordnungsmässige Zulässigkeit des Antrags, nachdem derselbe schon einmal abgelehnt worden, wird ernstlich bestritten werden. In Bezug auf das Schicksal des Unfallversicherungsgesetzes wird jetzt von offiziöser Seite bemerkt, dass die Ablehnung des Staats- (Reichs-) Beitrags gleichbedeutend sein würde mit einem Verzicht auf das Zustandekommen des Unfallversicherungsgesetzes in dieser Session. Die „N. A. Ztg." „glaubt sicher zu sein", dass die Regierung es lieber mit einer künftigen Volksvertretung versuchen, als auf den staatlichen Beitrag zur Unfallversicherung und „zu der dem Vernehmen nach für die Zukunft in Aussicht stehenden Altersversicherung" verzichten werde. — Dem Bundesrathe sind von Seiten des Reichskanzlers zwei Anträge zugegangen, die Vollziehung des Zollanschlusses der Unterelbe bis zum 1. October d. J. und die Aufhebung des Hauptzollamtes und der Zollvereinsniederlage in Hamburg betreffend; dieselben sind den betreffenden Ausschüssen überwiesen worden. Diese Anträge haben in den letzten Tagen das öffentliche Interesse in Deutschland stark in Anspruch genommen und die Folge gehabt, dass im Reichstag von dem Abg. Ausfeld und Genossen (darunter Fortschritt, Secessionisten und einige Nationalliberale) ein Antrag eingebracht worden ist, welcher einem Gedanken des Abgeordneten Delbrück

Ausdruck giebt und folgendermassen lautet: „Der Reichstag wolle beschliessen zu erklären, dass die zur Zeit auf der Elbe bestehende Zollgrenze nur durch Gesetz an eine unterhalb dieser Grenze gelegene Stelle verlegt werden kann.“

Bezüglich der Eisenbahntarifpolitik wird offiziös geschrieben: „Bei der gleichmässigen Regelung der Eisenbahntarife im Bereich der Königl. Ostbahn, welche am 1. Juli 1880 zur Ausführung gelangt ist, wurde der seit längerer Zeit dort bestandene ermässigte Getreideausnahmetarif beibehalten und gleichzeitig auf die neueren Strecken ausgedehnt. Mit Bezug hierauf war im Preussischen Landtage von fortschrittlicher Seite gegen die Kgl. Regierung der Vorwurf erhoben worden, sie habe entgegen ihren Versprechungen, lediglich im fiscalischen Interesse, einen Differentialtarif bestehen lassen, welcher der Einfuhr Russischen Getreides zu Gute komme. Vom Regierungstisch wurde entgegengehalten, dass diejenigen Tarife, welche früher die Einfuhr Russischen Getreides vor dem inländischen Getreide in der That begünstigt hatten, nicht beibehalten, sondern aufgehoben wären, dass aber die oben gedachten ermässigten Localtarife wesentlich dem inländischen Getreideverkehr und den Interessen der östlichen Landestheile dienten und deshalb ganz im Einklang mit der von der Regierung allgemein befolgten Tarifpolitik aufrecht erhalten würden. Die gegentheiligen Bemerkungen haben Veranlassung gegeben, die wirthschaftlichen Körperschaften des Verwaltungsbereichs der Eisenbahndirection zu Bromberg über die Frage zu hören. Die Berathungen, welche kürzlich in Bromberg stattgefunden haben und mit ausserordentlicher Gründlichkeit gepflogen worden sind, haben — und zwar unter voller Zustimmung der Vertreter der Landwirthschaft — die Auffassung der Regierung durchweg bestätigt.“

Das 10jährige Bestehen des Eisenbahnregiments veranlasst die hiesigen politischen Zeitungen, folgenden Rückblick auf dessen bisherige Thätigkeit zu werfen: „Am 19. Mai waren 10 Jahre verflossen, dass laut Allerhöchster Cabinetsordre vom 19. Mai 1871 die Errichtung eines Eisenbahnbataillons in Berlin befohlen wurde. Die bis dahin bestandenen Feldeisenbahnabtheilungen wurden aufgehoben und das vorhandene Personal und Material dem neu zu bildenden Bataillon, dessen Stärke auf 500 Mann normirt wurde, übergeben. Als sich später das Bedürfniss herausstellte, das Bataillon zu erweitern, bestimmte eine zweite Cabinetsordre vom 30. December 1875, dass aus dem vorhandenen Eisenbahnbataillon und einem nebst Regimentsstab neu zu formirenden zweiten Eisenbahnbataillon das „Eisenbahnregiment“ gebildet werde, welches wie früher das eine Bataillon vom Chef des Generalstabes ressortiren sollte.“ Das Regiment hat sich auch bei den Bauten und Arbeiten der vaterländischen Bahnen im Frieden sehr nützlich gemacht, indem seit seinem und des früheren Eisenbahnbataillons Bestehen alljährlich kleinere oder grössere Commandos zu einzelnen Bahnen entsendet wurden, um sich am Bau neuer Strecken oder bei schneller Herstellung zerstörter Bahntheile zu betheiligen.

Zu der beabsichtigten Convertirung von Eisenbahn-Prioritäten schreibt die „Nordd. Allgem. Ztg.“: „Gutem Vernehmen nach haben die Minister der öffentlichen Arbeiten und der Finanzminister beschlossen, die Genehmigung zu der von verschiedenen Eisenbahngesellschaften, insbesondere der Berlin-Anhaltischen Gesellschaft, geplanten Convertirung ihrer $4^1/_2$ pCt. Prioritätsobligationen in 4 pCt. Schuldverschreibungen zur Zeit zu versagen (conf. untenstehende Notiz). Bei der desfallsigen Entschliessung sind, wie uns weiter mitgetheilt wird, vorzugsweise Erwägungen allgemeiner Natur massgebend gewesen. Es dürfte in Betracht gekommen sein, dass, möchte es einer Eisenbahngesellschaft gestattet werden, den Zinsfuss ihrer Schuldverschreibungen auf 4 pCt. zu ermässigen, die gleich Massnahme auch den übrigen Eisenbahngesellschaften nicht wohl würde versagt werden können. Da sich nun die sämmtlichen 5 und $4^1/_2$ pCt. Anleihen der Preussischen Eisenbahnen, einschliesslich der verstaatlichten Bahnen, auf weit über 1 400 Millionen Mark belaufen, und die Kündigung des bei Weitem grössten Theiles derselben einer Beschränkung nicht unterliegt, so würde es sich, sofern der Staat für die verstaatlichten Bahnen mit einer Convertirungvorgehen und den bestehenden Privateisenbahngesellschaften die Convertirung gestatten wolle, voraussichtlich um einen in kurzer Zeit zur Convertirung gelangenden Capitalbetrag von mehr als 1 000 Millionen Mark handeln. Hierdurch würde aber ein so ganz aussergewöhnlich grosser Capitalbetrag flüssig und dem Geldmarkte zur anderweiten Verwendung zugeführt werden, dass eine höchst bedenkliche Verschiebung der bestehenden Zustände nicht ausbleiben könnte. Die Convertirung eines so gewaltigen Capitals, wie das vorbezeichnete, würde vor allen Dingen unzweifelhaft eine tiefgehende Erregung des Geldmarktes hervorrufen, und die wirthschaftlichen Verhältnisse in weiten Kreisen in empfindlichster Weise berühren. Dies erscheint aber um so bedenklicher, als die seit einiger Zeit an den Europäischen Börsen herrschende Haussetendenz, welche augenscheinlich zum nicht geringen Theil in künstlicher Weise die Werthe der meisten Papiere erheblich in die Höhe getrieben hat, dadurch neue Nahrung erhalten würde. Die Gefahr und Wirkung eines verderblichen Rückschlags würde damit um so grösser. Minorenne, Sparkassen, Stiftungen etc., welche in Bezug auf die Anlage ihres Vermögens Beschränkungen unterworfen sind, würden sich die Herabsetzung des Zinsfusses meist gefallen lassen müssen und dadurch eine schwere, im Interesse des Allgemeinwohls unerwünschte Einbusse erleiden; der kleine, solide Capitalist aber, welcher von der reducirten Rente nicht mehr in bisheriger Weise auskömmlich leben kann, würde dazu getrieben werden, sein Capital in minder soliden, aber einen höheren Zinsfuss gewährenden, zum nicht geringen Theile ausländischen Papieren anzulegen und sich somit der Möglichkeit eines empfindlichen Capitalverlustes auszusetzen. Nehmen wir an — und das wird nach den bisherigen Erfahrungen ziemlich zutreffen —, dass eine Summe von etwa 350 Millionen zur baaren Auszahlung gelangen und anderweit zu placiren sein würde, so würde schon dieser Betrag hinreichen, alle Geld- und Börsenkräfte lange Zeit in Erregung zu halten. Die Besorgniss, dass die gekündigten Schuldcapitalien fortschreitend in immer wachsenden Dimensionen zum dauernden Nachtheile des Landes auch auf unsolide Bahnen und in das Ausland gedrängt werden würden, erscheint nur zu begründet. Die daraus entstehende Schädigung des Nationalwohlstandes lediglich deshalb eintreten zu lassen, um die Eisenbahngesellschaften von der Zinsenlast, welche sie bei Aufnahme der Capitalien übernommen haben, zu entlasten und den Actionären auf Kosten der Prioritätsinhaber — vielfach einfacher solider Sparer — einen Vortheil zuzuwenden, kann nicht wohl zugelassen werden und ist auch in zahlreichen Organen der Presse widerrathen worden. Aus gleichen Erwägungen soll es auch bisher Seitens der Staatsfinanzverwaltung unterlassen worden sein, von der ihr durch die Gesetze vom 20. December 1879 und 14. Februar 1880 ertheilten Ermächtigung zur Kündigung der Prioritätsobligationen der verstaatlichten Eisenbahnen und Beschaffung des erforderlichen Capitals durch Verausgabung von Consols in weiterem Umfange als es bald nach der Verstaatlichung der Eisenbahnen geschehen war, Gebrauch zu machen.“

Die Berlin-Anhaltische Eisenbahngesellschaft hielt in voriger Woche ihre ausserordentliche Generalversammlung ab, welche über die Vorlage, betreffend die Convertirung der $4^1/_2$ procentigen Prioritäten in 4procentige Beschluss fassen sollte. Die Versammlung war nicht beschlussfähig, da nur 246 Actionäre mit 585 Stimmen angemeldet waren. Bei Eröffnung der Sitzung verlas der Vorsitzende ein kurz zuvor eingegangenes Rescript des Königlichen Eisenbahncommissariats, wonach zur Zeit die beiden betheiligten Ministerien ihre Genehmigung zur Convertirung $4^1/_2$ procentiger Prioritäten in 4procentige nicht ertheilen könnten. Dieses überaus wichtige Rescript lautet wörtlich wie folgt: „Königliches Eisenbahncommissariat. Berlin, den 18. Mai 1881. An die Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahngesellschaft. Mit Bezug auf das gefällige Schreiben vom 13/4. 4401 benachrichtigen wir die Direction in Erledigung eines vom Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten im Einvernehmen mit dem Herrn Finanzminister erhaltenen Auftrags ergebenst, dass einem Antrage der Berlin-Anhaltischen Eisenbahngesellschaft auf Genehmigung der Convertirung der $4^1/_2$ procentigen Prioritätsanleihe der Gesellschaft in 4procentige nicht würden entsprochen werden können. Nicht aus der Beschaffenheit des concreten Falles entnommene, sondern überwiegende allgemeine Gründe wirthschaftlicher und finanzpolitischer Natur verbieten es zur Zeit, einer derartigen im Interesse der Actionäre liegenden Convertirung in diesem wie in allen ähnlichen Fällen — deren inzwischen hier bereits mehrere mit zum Theil sehr bedeutenden Geldobjecten zur Sprache gebracht sind — zuzustimmen und dafür die Allerhöchste Genehmigung zu erbitten, — Gründe, welche für den Herrn Finanzminister auch massgebend gewesen sind, von der ihm durch die betreffenden Gesetze gegebenen Ermächtigung zur Kündigung $4^1/_2$ procentiger Prioritätsanleihen der verstaatlichten Bahnen bis heran in keinem weiteren Umfange, als bald nach der Verstaatlichung der Bahnen geschehen, Gebrauch zu machen. — Der Betrag der concessionirten $4^1/_2$ procentigen Prioritätsanleihen der Preussischen Bahnen beläuft sich zur Zeit auf nicht weniger als insgesammt rund 1 427 256 000 *M.* Würde einer der Eisenbahngesellschaften gestattet, den Zinsfuss ihrer Schuldverschreibungen auf 4 pCt. zu ermässigen, so könnte ein Gleiches im Allgemeinen den übrigen Gesellschaften nicht wohl versagt werden. Eine solche Massregel, von den weitgreifendsten, bedenklichsten Folgen für den Nationalwohlstand gutzuheissen, würde sich nicht mit den Gesichtspunkten vereinigen lassen, welche bei Erlass des Gesetzes vom 17. Juli 1833 vorzugsweise leitend gewesen und seither den Anleihetiteln der Privateisenbahngesellschaften gegenüber festgehalten worden sind“. Ohgleich die Versammlung, wie erwähnt, nicht beschlussfähig war, da $^3/_4$ des Actiencapitals hätte vertreten sein müssen, so gab sie doch einstimmig ihr Votum dahin ab, die Verwaltungsvorstände dahin zu ermächtigen, zu der ihnen geeignet erscheinenden Zeit die Umwandlung der $4^1/_2$ procentigen in 4procentige Prioritäten vorzunehmen. Die Generalversammlung hat diesen Beschluss in der Erwartung gefasst, dass es vielleicht gelingen werde, noch eine Abänderung des Standpunktes des Herrn Ministers wenn auch nicht sogleich, so doch in naher Zeit zu erreichen. Ein fernerer Antrag der Vorstände, der Pensions- und

Unterstützungscasse auf fernere 3 Jahre je 36 000 *M.* zu überweisen, wurde einstimmig angenommen.

Nach dem Jahresbericht der Berlin-Görlitzer Eisenbahn für 1880 betrugen die Gesammteinnahmen pro 1880 incl. des Uebertrags de 1879 6 134 347,29 *M.*, die Gesammtbetriebsausgaben pro 1880 3 420 303,48 *M.*, hierzu tritt der Bestand aus 1879 mit 20 461,37 *M.*, so dass ult. 1880 ein Gesammtbetriebsüberschuss von 2 734 500,18 *M.* sich ergiebt. Aus diesem waren vorweg zu verwenden: zur Verzinsung der Prioritätsobligationen 1 446 823,87 *M.* (hierin sind 8 727 *M.* Convertirungskosten für die erste Emission, welche seit dem 1. Juli 1880 nur mit 4½ pCt. verzinst wird, einbegriffen). Für Amortisation wurden ausgegeben 211 770,75 *M.*; in den Reservefonds sind 65 605 *M.* und in den Erneuerungsfonds 436 500 *M.*, zusammen also 502 105 *M.* zurückgelegt. Nach Abzug dieser Ausgaben von 2 160 699,62 *M.* ergiebt sich ein Ueberschuss von 573 800,56 *M.* Dieser Betrag soll wie folgt verwendet werden: zur Gewährung einer Dividende von 3⅓ pCt. für 16 500 000 *M.* Stammprioritätsactien 550 000 *M.*, zur Zahlung der Eisenbahnsteuer von 14 102,56 *M.*, zur Zahlung der nach § 49 des Statuts an die Mitglieder des Verwaltungsraths zu gewährenden Tantième von 5 500 *M.*, für Remunerationen 4 000 *M.*, als Vortrag auf neue Rechnung 198 *M.* An Dividendenscheinen der Stammprioritätsactien sind rückständig für 1874 1 pCt., 1876 5 pCt., 1877 5 pCt., 1878 4 pCt., 1879 1⅔ pCt., 1880 1⅔ pCt., zusammen 18 pCt., welche der Reihe nach zur Einlösung kommen, sobald der Jahresreinertrag der Stammprioritätsactien über 5 pCt. steigt. Die Betriebseinnahmen betrugen in 1880 6 127 268 *M.* gegen 5 983 719 *M.* in 1879, die Betriebsausgaben 3 420 308 *M.* gegen 3 289 650 *M.* in 1879; pro Kilometer betrugen die Einnahmen 18 611 *M.*, 436 *M.* mehr als 1879, die Ausgaben 10 389 *M.* oder 327 *M.* mehr als 1879. Die Betriebsausgaben pro 1880 incl. der Pacht für die gemiethete Bahnstrecke Preussisch-Sächsische Landesgrenze—Kamenz und der Kosten für Mitbenutzung fremder Bahnhöfe betragen in Procenten der Bruttoeinnahmen 55,82 pCt., im Jahre 1879 haben die gleichen Ausgaben betragen 54,98 pCt. Excl. der vorgedachten Pacht und der Kosten für Mitbenutzung fremder Bahnhöfe stellt sich der Procentsatz pro 1880 nur auf 50,80 pCt. Der Erneuerungsfonds beläuft sich auf 1 525 650 *M.* (gegen 1 363 647 *M.* ult. 1879), davon sind 831 327 *M.* in Effecten angelegt. Der Reservefonds zeigt einen Bestand von 34 553 *M.* gegen 95 400 *M.* ult. 1879. — In der heutigen Generalversammlung wurde der Geschäftsbericht pro 1880 genehmigt, ebenso die vorgeschlagene Statutenänderung. Die ausscheidenden Verwaltungsrathsmitglieder wurden wiedergewählt.

Die Halle-Sorau-Gubener Eisenbahngesellschaft beabsichtigt bekanntlich eine Statutenänderung. Die der Generalversammlung vorzuschlagende Aenderung soll sich auf § 22 No. 3 Ltt. C beziehen, welche Stelle jetzt folgenden Wortlaut hat: „Sollte in einem oder dem anderen Jahre der Reinertrag nicht ausreichen, um den Inhabern der Stammprioritätsactien die unter a) gedachte Dividende von 5 pCt. zu gewähren, so wird das Fehlende unverzinst aus dem Reinertrage des oder der folgenden Jahre nachgezahlt, und die Inhaber der Stammactien erhalten nicht eher eine Dividende, als bis diese Nachzahlung vollständig geleistet ist.“ Nach dem „B. A.“ läge die Absicht vor, nach dem Beispiel, welches die Verwaltungen der Märkisch-Posener und der Nordhausen-Erfurter Bahn gegeben, den Versuch zu machen, ob sich nicht durch Beseitigung der rückständigen Coupons der Stammprioritätsactien, zu dem die Besitzer der Actien die Mittel liefern müssten, ein Vortheil erzielen lasse. Bei der ersten Anregung des Projects sei der Satz aufgestellt worden, man wolle für die rückständigen 31½ pCt. im Ganzen 13 pCt. gewähren, für den mit 5 pCt. rückständigen Coupon von 1878 z. B. nur 1 pCt., während die Besitzer von 5 alten Stammactien davon 2 Stück opfern sollen. Das Blatt erachtet die Ausführung für um so schwieriger, da die Zustimmung der betriebsführenden Königlichen Direction zu sichern bleibt, und andererseits bei dieser Bahn 31½ pCt., d. h. 6 378 750 *M.* an alten Zinsen rückständig sind.

Das Staatsbahnnetz in Ungarn

wird einen weiteren bedeutsamen Zuwachs erhalten, indem nunmehr auch die Budapest-Semliner Bahn, welche vermittelst der Serbischen Linien den Orient mit dem Mitteleuropäischen Eisenbahnnetze in Verbindung setzen wird, für Rechnung des Staates erbaut werden soll. Die bezügliche Gesetzvorlage ist bereits im Ungarischen Reichstage eingebracht und in Verhandlung und da diese Bahn diejenige Trace einhält, welche den Ungarischen Interessen am besten entspricht, so steht es ausser allem Zweifel, dass der Reichstag noch in der laufenden Session die Sanction hierzu ertheilen wird. Diese Bahn, welche die Richtung ab Budapest über Maria-Theresiopel-Neusatz-Semlin hat, wird eine Zweigbahn nach Kalocsa, ferner eine Abzweigung von India nach Mitrowitza, dem Ausgangspunkte der künftigen Grenzbahn, erhalten. Da letztere, deren Theilstrecke Vinkovcze-Brood bereits fertig und im Betriebe ist, ebenfalls in staatliche Verwaltung übergeht, so wird das Staatsbahnnetz auch nach Ausbau der Grenzbahnen bis Karlstadt resp. Sissek die südöstliche Verkehrsrichtung beherrschen, was von Seite der Ungarischen Regierung schon längst angestrebt wird. Eine weitere Unabhängigkeitsstellung erhalten die Ungarischen Staatsbahnen in südwestlicher Richtung durch den projectirten Bau einer Bahn von Ofen nach Fünfkirchen, welche die unter staatlicher Verwaltung stehende Donau-Drau Bahn durchkreuzen resp. den Anschluss an dieselbe bewirken und dadurch eine zweite directe Linie von der Landeshauptstadt nach dem nationalen Seehafen Fiume hergestellt wird. Zwar wird die erwähnte neue Bahn durch eine Privatunternehmung zu Stande kommen, allein der Staat behält sich in Bezug der Tarifangelegenheit das freie Verfügungsrecht vor und kann demnach die betreffende Linie seiner Verkehrspolitik dienstbar machen. Das Ungarische Staatsbahnnetz vervollständigt sich demnach in rascher Reihenfolge und gewinnt successive seine vollständige Unabhängigkeit, welche es befähigt, dasselbe seinem Zwecke in ausgiebigem Masse zuzuführen. Noch fehlt allerdings eine directe Route nach dem Westen, allein auch diese dürfte in nicht zu ferner Zeit zur Thatsache werden, indem angenommen werden kann, dass die projectirte Bahn von Ofen nach Raab Anlass dazu bieten dürfte, unter Einbeziehung der Raab-Ebenfurter Bahn, die noch fehlende Staatsbahnlinie an die westliche Landesgrenze zu stabilisiren, um so mehr als hier der directe Anschluss an die neuen Oesterreichischen Staatsbahnen erzielt werden kann. Ungarn hat mit seiner zu Ende der 70er Jahre initiirten Eisenbahnverstaatlichungspolitik durch consequentes Vorgehen einen vollen Erfolg zu verzeichnen und liefert ein Beispiel dafür, dass der energische Wille schliesslich doch zum vorgesteckten Ziele führt.

Betriebsergebnisse der grossen Französischen Eisenbahnen in 1880.

Wir theilen nachstehend wie in früheren Jahren nach Inhalt der Jahresberichte der Französischen Eisenbahngesellschaften deren finanzielle Resultate im Jahre 1880 mit, welche sehr günstig ausgefallen sind.

Ostbahngesellschaft. Am Schlusse des Jahres 1879 betrug

die Betriebslänge	2 525 km,
eröffnet wurden in 1880	15 „
ergiebt eine Länge des der Gesellschaft direct concessionirten Netzes am 31. December 1879 von	2 540 km.
Hierzu treten die dem alten Netze durch die Convention von 1875 beigefügten Linien mit	222 „
die für andere Concessionäre betriebenen Linien	197 „
die provisorisch für Rechnung des Staates betriebenen Linien	184 „
Die gesammte Länge der wirklich durch die Gesellschaft betriebenen Linien ist daher	3 143 km.

Die finanziellen Betriebsresultate haben alle Voraussicht übertroffen, die erzielten Einnahmen übertreffen um mehr als 15 Millionen die des Vorjahres. Die Bruttoeinnahmen haben betragen:

	Frcs.	Cts.
bei dem alten Netz	52 086 685 Frcs.	15 Cts.
bei dem neuen Netz, und zwar den vollständig in Betrieb befindlichen Linien	68 343 068 „	— „
bei den nur theilweise im Betrieb befindlichen Linien	963 „	82 „
Zusammen	120 430 716 Frcs.	97 Cts.
Nach Abzug der Steuern bleibt die Einnahme	117 024 622 „	67 „
Die gesammten Betriebsausgaben betrugen	57 107 550 „	53 „
Also Nettoeinnahme	59 917 072 Frcs.	14 Cts.

Es gestattet dieses Resultat pro Actie eine Dividende von 33 Frcs. zu zahlen.

Nordbahngesellschaft. Die Länge der im Betrieb befindlichen Strecken betrug am 31. December 1880 2 871 km, wobei die 169 km des Nord-Belgischen Netzes einbegriffen sind. Eröffnet wurden in 1880 87 km, welche jedoch nur während eines Theils des Jahres im Betrieb waren, so dass die Vermehrung der Betriebslänge für das ganze Jahr in Wirklichkeit nur 44 km beträgt.

	Frcs.	Cts.
Die Bruttoeinnahmen das alten Netzes, zu welchen in 1880 die Linien von Montsoult nach Amiens, von Cambrai nach Dour und die Docks von St. Ouen mit zusammen 143 km hinzugetreten sind, betrugen	131 059 876 Frcs.	60 Cts.
Gegen 1879 ergab sich eine Mehreinnahme von	14 142 909 „	74 „
Die Betriebsausgaben betrugen	58 922 358 „	41 „
d. i. 7 650 950 Frcs. 69 Cts. mehr als in 1879. Zu diesen Betriebsausgaben treten die Zinsen und die Amortisation der Anleihen mit	23 695 954 „	18 „
Also Gesammtausgabe	82 618 312 Frcs.	59 Cts.
Diese Ausgabe von der obigen Bruttoeinnahme abgezogen, bleibt die Nettoeinnahme des alten Netzes mit	48 441 564 „	01 „
Hierzu tritt noch der Ertrag der Gürtelbahn mit	763 376 „	97 „
giebt Gesammtreinertrag des alten Netzes	49 204 940 „	98 „

Auf dem neuen Netze, welchem in 1880 die Linien von Arras nach Etaples und von Bethune nach Abbeville mit einer Länge von 188 km hinzugetreten sind, haben die Betriebseinnahmen in 1880 2 381 519 Frcs. 58 Cts. mehr als in 1879 betragen, nämlich: 14 362 718 Frcs. 11 Cts.

Die Betriebsausgaben haben in 1880 2 793 055 Frcs. 70 Cts. mehr als in 1879 betragen, d. i. . . . . 9 778 537 Frcs. 91 Cts.
Hierzu treten die Zinsen und Amortisation der Anleihen mit . . . . 8 284 392 „ 60 „
Die Gesammtausgabe beträgt also . 18 062 930 „ 51 „
woraus sich ein Deficit für das neue Netz ergiebt von . . . . 3 700 212 „ 40 „

Die Linie von Amiens nach Rouen, welche in Gemeinschaft mit der Westbahngesellschaft betrieben wird, hat ebenfalls ein Deficit ergeben, und zwar betrug der zu Lasten der Nordbahngesellschaft treffende Theil 875 694 Frcs. 88 Cts.

Auf dem Netze Lille-Valenciennes, welches sich in 1880 um die Linien von localem Interesse von Don nach Henin-Lietard und von Valenciennes nach Douzies vergrösserte, betrug das Deficit 824 515 Frcs. 25 Cts. Auf der Linie Bethune-Lille war das Deficit 164 378 Frcs. 89 Cts., auf der Linie des Nordosten 141 571 Frcs. 3 Cts. und unter Hinzurechnung der Zinsen 2 912 303 Frcs. 5 Cts., sodass das gesammte Deficit 3 053 874 Frcs. 8 Cts. beträgt, gegen 3 473 704 Frcs. 18 Cts. in 1879. Ein Theil dieses Deficits muss indessen vom Staate kraft der übernommenen Garantie getragen werden und trifft auf Rechnung der Gesellschaft davon nur der Betrag von 1 798 626 Frcs. 79 Cts.

Das Betriebsdeficit bei den Linien von localem Interesse hat 2 313 344 Frcs. 40 Cts. betragen, um 219 434 Frcs. 12 Cts. weniger als in 1879.

Dagegen hat der Betrieb der Nord-Belgischen Linien befriedigende Resultate ergeben. Die Bruttoeinnahmen derselben betrugen . . . . 13 634 360 Frcs. 11 Cts.
um 1 316 336 Frcs. 13 Cts. mehr als 1879.
Die Ausgaben betrugen . . . . . . 6 712 915 „ 11 „
um 483 585 Frcs. 47 Cts. mehr als 1879.
Die Nettoeinnahme ergiebt sich daher zu . . . . 6 921 445 „ — „
Die Ausgaben für Zinsen und Amortisation betragen . . . . 4 840 698 „ 83 „
Als Ueberschuss der Nord-Belgischen Linien bleibt daher . . . . 2 080 746 „ 17 „

Die für 1880 vertheilte Dividende von 74 Frcs. pro Actie ist die höchste, welche die Gesellschaft seit ihrem Bestehen gegeben hat.

Orléansbahngesellschaft. Die Orléansbahn hat in 1880 nicht nur auf einen Staatszuschuss verzichten können, sondern war noch in der Lage, dem Staate 2 817 000 Frcs. auf die empfangenen Vorschüsse zurückzuzahlen. Neue Linien sind nicht im Bau; als grössere Neubauten sind bei dem alten Netze nur der jetzt vollendete Umbau des Bahnhofs Orléans und die Legung des zweiten Geleises auf der Hälfte der Strecke von Chateauroux nach Eguzon zu erwähnen. Die auf dem zweiten Netze zur Ausführung gekommenen Arbeiten bestehen hauptsächlich darin, dass die jetzigen Vignole-Schienen gegen symmetrische Schienen ausgewechselt werden und in verschiedenen Vollendungsarbeiten.

Die Bruttoeinnahmen des alten Netzes betrugen rund . . . . 134 633 000 Frcs.
Die Ausgaben betrugen . . . . 60 380 000 „
die Nettoeinahmen also . . . . 74 253 000 „
Auf dem neuen Netze betrugen die Bruttoeinnahmen . . . . 54 883 000 Frcs.
die Ausgaben . . . . 35 890 000 „
die Nettoeinnahmen also . . . . 18 993 000 „
Gegen 1879 beträgt die Mehreinnahme in 1880 13 827 000 „

Westbahngesellschaft. Die Bruttoeinnahmen des alten Netzes haben betragen . . . . 87 437 825 Frcs. 26 Cts.
Die Ausgaben betrugen . . . . . . 43 841 158 „ 86 „
die Nettoeinnahme ist daher . . . . . 43 596 666 „ 40 „

Bei dem neuen Netze haben die vor dem 1. Januar 1880 dem Betriebe übergebenen Linien eine Bruttoeinnahme ergeben von . . . . 42 666 117 Frcs. 64 Cts.
Die Ausgaben betrugen auf denselben Linien . . . . 35 803 074 „ 92 „
die Nettoeinnahme daher . . . . 6 863 042 „ 72 „

Die beiden Netze zusammen haben in 1880 in runder Zahl 10 Millionen Francs mehr Einnahme gebracht als in 1879.

Paris - Lyon - Mittelmeer - Bahngesellschaft. Auf dem alten Netze sind im Jahre 1880 neu eröffnet worden 286 km Eisenbahn, so dass die Gesammtlänge der im Betriebe befindlichen Linien des alten Netzes am 31. December 1880 4 487 km betrug.

Auf dem neuen Netze ist keine neue Strecke in Betrieb gekommen.

Die zum Anlagecapital des alten Netzes zu rechnenden Ausgaben betragen in 1880:
Für die im Betrieb befindlichen Linien 14 100 031 Frcs. 15 Cts.
Für die Linien im Bau und für Vorarbeiten . . . . 42 859 274 „ 40 „
Für die Gürtelbahn . . . . 132 861 „ 22 „
Für Betriebsmaterial, Geräthe und Mobiliar . . . . 7 340 451 „ 77 „
Zusammen 64 432 618 Frcs. 54 Cts.
Das Anlagecapital des alten Netzes betrug am 31. December 1879 . . . . 2 422 673 096 Frcs. 84 Cts.
Zusammen also am 31. Decbr. 1880 2 487 105 715 Frcs. 38 Cts.

Für die im Betrieb befindlichen Linien sind, wie angegeben, 14 100 031 Frcs. 15 Cts. verausgabt worden und zwar hauptsächlich für die Erweiterung verschiedener Bahnhöfe und den vollständigen Ausbau verschiedener kürzlich eröffneter Linien. Auch ist in der angegebenen Summe der Betrag von 5 588 223 Frcs. 76 Cts. für das in Gemässheit des am 29. April 1878 durch die Generalversammlung genehmigten Vertrags auf Rechnung des Staates auf verschiedenen Strecken gelegte zweite Geleis enthalten, so dass die Belastung der Gesellschaft in Wirklichkeit sich nur auf 8 511 807 Frcs. 39 Cts. beläuft.

Auf dem neuen Netze sind in 1880 zu dem Anlagecapital gekommen:
Für die im Betrieb befindlichen Linien 6 741 717 Frcs. 82 Cts.
Für die im Bau befindlichen Linien und für Vorarbeiten . . . . 3 917 746 „ 51 „
Zusammen 10 659 464 Frcs. 33 Cts.
Hiervon sind abzuziehen für die Verminderung des Betriebsmaterials, repartirt nach den Zugkilometern . . . . 2 149 998 „ 62 „
so dass als Ausgaben pro 1880 verbleiben 8 509 465 „ 71 „
Das Anlagecapital betrug am 31. December 1879 . . . . 687 784 129 „ 79 „
dasselbe beträgt also am 31. December 1880 696 293 595 „ 50 „
Die Bruttoeinnahmen des alten Netzes haben betragen . . . . 322 961 360 „ 12 „
Nach Abzug der Steuern betrugen die Einnahmen . . . . 300 584 111 „ 52 „
Die Ausgaben betrugen nach Abzug derselben Steuern . . . . 112 179 562 „ 13 „
Die Nettoeinnahme betrug daher . . 188 404 549 „ 30 „

Gegen 1879 hat sich eine Vermehrung ergeben bei den Einnahmen um 37 794 426 Frcs. 63 Cts., bei den Ausgaben um 14 137 196 Frcs. 33 Cts. und bei der Nettoeinnahme um 23 657 230 Francs 30 Cts.

Südbahngesellschaft. Die Länge des alten Netzes von 798 km hat sich in 1880 nicht verändert. Die Bruttoeinnahmen betrugen bei dem alten Netze . . . . 69 739 667 Frcs.
Nach Abzug der für Abgaben verausgabten . . 6 270 560 „
bleibt die Einnahme . . . . 63 469 107 „
Die Ausgabe betrug in 1880 . . . . 22 696 799 „
Die Nettoeinnahme also . . . . 40 772 308 „
Gegen 1879 hat sich die Bruttoeinnahme um 11 121 304 Frcs. vermehrt.

Bei dem neuen Netze betrug die mittlere Betriebslänge 1 496 km, 70 km mehr als in 1879. Die Bruttoeinnahmen betrugen . . . . 29 006 473 Frcs.
Nach Abzug der Abgaben betrugen die Einnahmen . . . . 25 190 282 „
Die Betriebsausgaben betrugen . . . . . . 18 066 191 „
Die Nettoeinnahme also . . . . 7 124 091 „
Die von der Gesellschaft betriebenen Canäle ergaben eine Bruttoeinnahme von . . . . 2 472 315 Frcs,
bei einer Ausgabe von . . . . 2 008 628 „
die Nettoeinnahme daher . . . . 463 687 „

An die Eisenbahn von Tarragona nach Barcelona und Französ. Grenze zahlte die Südbahngesellschaft in Gemässheit des abgeschlossenen Vertrages eine Subvention im Betrage zu 474 341 Frcs.

Gotthardbahn.

—st.— **(100. Monatsbericht.)** I. Grosser Tunnel. Am 31. März 1881 war der Stand der Arbeiten folgender (in laufenden Metern):

Nordseite (Göschenen): Richtstollen (7 744,7), Erweiterung der Calotte (7 704,7), Sohlenschlitz (7 671,0), Strosse (6 566,4), Vollausbruch (5 100,0), Gewölbmauerwerk (7 001,7), östliches Widerlager (5 005,7), westliches Widerlager (5 532,4), Wasserabzugscanal (4 807,0), vollständiger Tunnel (4 807,0).

Südseite (Airolo): Richtstollen (7 167,7), Erweiterung der Calotte (7 167,7), Sohlenschlitz (7 163,7), Strosse (6 508,6), Vollausbruch (5 455,8), Gewölbmauerwerk (7 100,8), östliches Widerlager (5 484,8), westliches Widerlager (5 983,6), Wasserabzugscanal (5 824,8), vollständiger Tunnel (5 257,6).

Auf beiden Seiten zusammen waren durchschnittlich 3 404 Arbeiter beschäftigt; die hergestellten Arbeiten repräsentiren einen Werth von 53 149 495 Frcs.

Werkplatz Göschenen. Der Sohlenschlitz ist um 328,8 m verlängert worden und besteht dabei nur noch ein Rest von 73 m, inbegriffen die 40 m der centralen Druckpartie. Gegen Mitte April kann ohne Zweifel die Transportbahn ohne Unterbrechung auf die definitive Sohle des Tunnels bis zur genannten Partie gelegt werden. An dieser Stelle sind die Arbeiten nicht sehr lebhaft betrieben worden. Die Strosse ist um 226,8 m vorgerückt und sollen dabei nach Vollendung des Sohlenschlitzes alle dort disponiblen Bohrmaschinen verwendet werden. Bei Prof. 5050

wurde mit der Ausmauerung der bis jetzt unverkleidet gebliebenen Stellen begonnen, die Arbeit nahm jedoch nur einen sehr geringen Fortgang. In der Druckpartie unter dem Plateau von Andermatt war man mit der Aufmauerung des vorletzten Gewölberinges beschäftigt, ohne dass man beim Aushub besonderen Schwierigkeiten begegnet wäre. An den Verkleidungsarbeiten bei der centralen Druckpartie ist im Berichtsmonat nichts geschehen. Der Transport der Ausbruchsmasse ist folgendermassen organisirt: Eine Locomotive fährt bis Prof. 2700, zwei andere verkehren zwischen den Profilen 3000 und 5200 und eine vierte versieht den Dienst bis Prof. 6000; die beiden Zwischenmaschinen haben einige Mühe, die ihnen zugewiesene Aufgabe zu bewältigen.

Werkplatz Airolo. Der Sohlenschlitz ist um 222,6 m vorwärts gekommen; nachdem am 28. März die Maschinenbohrung eingestellt wurde, gelangte der Sohlenschlitz am 30. März zur Vollendung. Die Strosse nahm einen Fortschritt von 188,9 m. Der Locomotivtransport wird im Innern des Berges bis zu 6 406 m betrieben.

Auf beiden Seiten zusammen waren Ende März im Rückstande: beim Sohlenschlitz 77,7 m, beim Gewölbmauerwerk 809,9 m, bei der Strosse 1 837,4 m, beim westlichen Widerlager 3 396,4 m, beim östlichen Widerlager 4 421,9 m.

II. Zufahrtslinien. Die Witterung im Monat März war sehr günstig und sind die Arbeiten im Freien wieder aufgenommen worden. Ende des Monats waren hergestellt von den Erdarbeiten 83 pCt., von den Kunstbauten 73 pCt. Bei den noch im Bau befindlichen Tunnels ergaben sich folgende Resultate: in der Strecke Immensee-Flüelen sind bei sämmtlichen Tunnels, mit Ausnahme des bei Sulzeck, die Erweiterungsarbeiten vollendet. Der Richtstollen des Pfaffensprungtunnels (Flüelen-Göschenen) erfuhr eine Verlängerung von 76 m, trotzdem die Maschinenbohrung, in Folge eines Schadens an den Compressionspumpen, 6 Tage eingestellt werden musste. (Der Durchschlag erfolgte am 7. April.) In der Strecke Airolo-Biasca waren Ende des Berichtsmonats noch Bohrreste am Freggiotunnel 122,5 m, am Prato 99,0 m, am Piano-Tondo 123,0 m. Der Kehrtunnel bei Travi wurde am 28., der La Lume am 24. März durchgeschlagen. Am Ceneretunnel wurden 132,0 m Richtstollen aufgefahren und verblieb Ende März ein Bohrrest von 83,0 m. (Der Durchschlag erfolgte am 12. April.)

Auf den beiderseitigen Zufahrtslinien zusammen waren im März durchschnittlich 8 591 Arbeiter beschäftigt, davon 4 269 bei den Tunnels.

Italien.

Kohlentransportgesetz. Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat der Deputirtenkammer einen Gesetzentwurf vorgelegt, betreffend den Transport der für die Marine und das Ressort des genannten Ministers erforderlichen Kohlen. Der von der Kammer einer Commission überwiesene Gesetzentwurf lautet:

Art. 1. Der Minister der öffentlichen Arbeiten und der Marineminister werden ermächtigt, den Transport der für den Eisenbahnbetrieb und für die Kriegsmarine erforderlichen Mineralkohle auf die Dauer von 15 Jahren in Accord zu geben. Der Transport soll ausschliesslich durch nationale Dampfer von nicht unter 1 500 t Tragfähigkeit bewirkt werden und sollen diese Dampfer von neuer Construction und mindestens zu einem Drittel auf Italienischen Werften gebaut sein.

Art. 2. Die gesammte Transportleistung kann nach Ermessen der erwähnten Verwaltungen in Loose getheilt und freihändig oder in Submission auf Grund eines entsprechenden Bedingnissheftes, sowie auch mit Rücksicht auf die Specialität der Dampfschiffe in Accord vergeben werden, wobei in den Verträgen die bezüglich der Rechnungsführung für die Staatsverwaltung bestehenden gesetzlichen Bestimmungen zu berücksichtigen sind.

Art. 3. Die von den beiden Verwaltungen zu zahlende Fracht wird für die ganze Dauer des Accords fest und unabänderlich bestimmt und wird nach dem in geeigneter Weise festzustellenden Durchschnitt der in den letzten 5 Jahren im Handel gezahlten Frachtsätze berechnet.

Art. 4. Im Kriegsfalle ist die Regierung berechtigt, nach ihrem Ermessen den Transportdienst fortfahren oder aufhören zu lassen oder auch die Fahrzeuge selbst in Besitz zu nehmen.

Im Falle, dass der Dienst fortgesetzt wird, übernimmt die Regierung die Garantie für die Dampfschiffe und alle zu diesem Dienste erforderlichen Einrichtungen gegen jeden aus Ursache des Krieges entstehenden Schaden.

Im Falle, dass der Dienst aufgehoben wird, ist die Regierung zu keinerlei Entschädigung verpflichtet.

Bezüglich der Dampfer, welche von der Regierung angemiethet werden, wird der Preis und die Miethbedingungen durch Uebereinkommen oder durch ein Schiedsgericht festgesetzt, wodurch die im Falle der Zerstörung oder einer Beschädigung des Schiffes, welche durch kriegerische Ereignisse oder durch Explosion von Kriegsmaterial herbeigeführt wird, zu zahlende Entschädigung festgesetzt wird. Gewöhnliche See- und Feuersgefahr haben dagegen auch in diesem Falle die Eigenthümer zu tragen.

Das Schiedsgericht wird aus 3 Personen zusammengesetzt, von denen eine von der Regierung, die andere von den Eigenthümern der Dampfer und die dritte von diesen beiden gewählt wird. Können die von den Parteien gewählten beiden Personen sich über die Wahl der dritten nicht einigen, so wird diese dritte Person durch den Präsidenten des Handelsgerichts der Hauptstadt bestimmt.

Das Schiedsgericht entscheidet endgültig.

Eisenbahnschulen. Der Verwaltungsrath der Oberitalienischen Eisenbahnen hat beschlossen auch seinerseits diejenigen Eisenbahnschulen anzuerkennen, welche von dem Minister für Ackerbau, Industrie und Handel Anerkennungsdecrete erhalten haben. Es sind dies bis jetzt die Eisenbahnschulen zu Rom und Neapel. Das von einer dieser Schulen ausgestellte Abgangszeugniss wird daher bei sonst gleicher Würdigkeit dem Inhaber einen Vorzug gewähren bei den Prüfungen für die Aufnahme in den Dienst der Oberitalienischen Eisenbahnen.

Betriebsstörung. In der Nacht vom 9. auf den 10 Mai cr. fand eine Abrutschung an der östlichen Mündung des Tunnels von Combetta zwischen den Stationen Chiomonte und Salbertrand auf der Linie Turin-Modane statt, glücklicherweise ohne dass dabei weiteres Unglück zu beklagen gewesen wäre. Eine Gesteinsmasse von etwa 70 m Länge, bis zu 40 m Breite und 6 m Dicke, löste sich ab, zerstörte auf etwa 30 m Länge das Gewölbe der Gallerie und stürzte auf das Geleis und theilweise in einen vor dem Tunnel überbrückten Flusslauf. Die Aufräumungsarbeiten wurden sofort in Angriff genommen; zunächst wird der Personen- und Gepäckverkehr zwischen den Stationen Chiomonte und Salbertrand durch Landfuhrwerk vermittelt, was etwa 8 Tage lang geschehen wird; hiernach werden die Züge bis zur Unfallstelle fahren und wird hier die gesperrte Strecke zu Fuss auf eine Länge von etwa 100 m passirt werden und hofft man in 14 Tagen den Weg auch für die Züge wieder freigemacht zu haben.

Secundärbetrieb. Die Secundärzüge, welche bis jetzt nur auf der Strecke Genua-Novi der Ligurischen Bahn liefen, sind seit dem 15. Mai cr. für die Strecke Genua-Camogli eingerichtet und zwar gehen auf dieser Strecke in jeder Richtung 4 Züge.

Gesellschaft für den Bau von Secundärbahnen. Die Gründung einer grossen Italienischen Gesellschaft für den Bau der Secundärlinie des Ergänzungseisenbahnnetzes soll gesichert sein. Die Gesellschaft ist eben mit der Vorbereitung der für die gesetzliche Bestätigung ihrer Constitution erforderlichen Documente beschäftigt.

Fusion der Dampfschifffahrtsgesellschaften Rubattino und Florio. Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat der Deputirtenkammer am 2. Mai cr. einen Gesetzentwurf vorgelegt, nach welchem die Regierung ermächtigt wird, ihre Genehmigung zur Fusionirung der beiden grossen vom Staate subventionirten Dampfschifffahrtsgesellschaften Rubattino und Florio zu einer einzigen Actiengesellschaft zu ertheilen. (Mon. de Str. f.)

Riga-Dünaburger Eisenbahn.

—st.— **(Geschäftsbericht pro 1880.)** Der Verkehr ist, wie bei fast sämmtlichen Russischen Eisenbahnen, als unmittelbare Folge der allgemeinen Geschäftsstille wesentlich gegen das Jahr 1879 zurückgeblieben. Während in dem letzt bezeichneten Jahre eine Gütermenge von über 68 Millionen Pud zur Beförderung gelaugte, erreichte das Jahr 1880 nur ein Transportquantum von 45 Millionen Pud; im Personenverkehr wurden 1879 befördert 672 697, im Jahre 1880 dagegen nur 639 220 Personen. Dem entsprechend ist die Gesammteinnahme im Jahre 1880 um fast eine volle Million Rubel hinter der Einnahme des vorausgegangenen Jahres zurückgeblieben: pro 1880 ergiebt die Gesammteinnahme 2 541 699 R. gegen 3 539 982 R. in 1879.

Es wurden befördert:

a) auf der Hauptlinie (incl. Mühlgraben Zweigbahn)	501 170 Personen,
b) „ „ Bolderaaer Zweigbahn (excl. der Passagiere in Mitauer und Tuckumer Zügen)	138 050 „
in Summa	639 220 Personen.

An Gütern:

a) auf der Hauptlinie (incl. Mühlgraben Zweigbahn)	42 886 867 Pud,
b) auf der Bolderaaer Zweigbahn	2 216 285 „
in Summa	45 103 152 Pud.

Die Gesammteinnahme betrug: auf der Hauptlinie (incl. Mühlgraben Zweigbahn) 2 398 745 R., auf der Bolderaaer Zweigbahn 142 954 R., daher in Summa 2 541 699 R., pro Werst Bahnlänge auf der Hauptlinie 11 209 R. (gegen 15 823 R. in 1879), auf der Bolderaaer Zweigbahn 7 941 R. (gegen 8 537 R. im Vorjahre).

Die Gesammtausgaben (incl. der Bolderaaer Zweigbahn) betrugen 2 434 984 R. Als reine Betriebsausgaben ergeben sich 1 886 181 R. oder 74,2 pCt. der Einnahme (im Vorjahre war dieses Verhältniss 59,92 pCt.). Die Bolderaaer Zweigbahn hätte nach der Convention vom 10. December 1877 mit $^1/_{13}$ an den gemeinsamen Unterhaltungskosten zu participiren. Dieser Theil beträgt

pro 1880 145 090 R., während die Gesammteinnahme der genannten Zweigbahn nur 142 954 R. ergeben hat.

Der Rechnungsabschluss entziffert eine Reineinnahme von 106 715 R. (gegen 593 243 R. im Vorjahre). Nachdem aber die Zinsen und Tilgung der Actien einen Betrag von 715 760 R. erforderten, so muss die Garantie der Staatsregierung mit 609 035 R. in Anspruch genommen werden. Im Vorjahre ergab sich nach Abzug der Actienzinsen etc. noch ein Ueberschuss von 134 244 R.

Import Englischer Schienen in den Vereinigten Staaten von Nordamerika im Jahre 1880.

Die „Railroad Gazette“ bringt einen kurzen Bericht über den Import Englischer Schienen in den Vereinigten Staaten von Nordamerika im Jahre 1880, der uns insofern interessirt, als dieser plötzlich auftretende Amerikanische Massenbedarf auch in Deutschland seinen Einfluss geltend machte und die Eisenpreise wenn auch nur für kurze Zeit auf eine Höhe trieb, wie unsere Eisenindustrie sie kaum in den günstigsten Perioden vergangener Jahre kennen gelernt hat. Wir sehen aber auch, wie schnell die Amerikanischen Eisenwerke dieser ausländischen Concurrenz zu begegnen wussten, indem sie die eigne Leistungsfähigkeit bis zu einem Grade gesteigert haben, die scheinbar wieder weit über das eigne Bedürfniss hinausgeht und den fremden Import wahrscheinlich für lange Zeit von dem einheimischen Boden verdrängt.

Jene Zeitung schreibt:

Der Brittische Schienenexport des Jahres 1880 weist gegen den von 1879 im Ganzen die bedeutende Zunahme von 56 pCt. auf, und zwar nahm der Export von Stahlschienen gegen 40 pCt., der von Eisenschienen gar um 153½ pCt. zu. Der gesammte Schienenexport würde hingereicht haben, um 6 865 Englische Meilen (11 053 km) Geleise mit 56 pfündigen Schienen zu belegen. Diese Zunahme war gewissermassen eine Wiederaufnahme des Exports nach den Vereinigten Staaten; denn abgesehen von den letzten Monaten des Jahres 1879 war dahin seit mehreren Jahren kaum eine Eisenbahnschiene mehr exportirt. Von dem gesammten Brittischen Export des Jahres 1879 ging etwa ein Neuntel, von dem des Jahres 1880 mehr als ein Drittel (36,2 pCt.) nach den Vereinigten Staaten; von der Zunahme des Exports gegen 1879 bezogen letztere also mehr als vier Fünftel. Von der Zunahme des Brittischen Exports entfällt ein erheblich grösserer Theil auf Eisen- als auf Stahlschienen, obwohl in früheren Jahren der Eisenexport so abgenommen hatte, dass er fast gänzlich aufzuhören schien, was auch natürlich war, wenn man den geringen Preisunterschied bedenkt. Im Jahre 1879 wurden für Eisenschienen durchschnittlich 25,94 und für Stahlschienen 28,57 D. gezahlt, während doch letztere vielleicht fünf Mal so lange halten, als Eisenschienen; die Ursache für die Zunahme des Eisenexportes beruht lediglich auf der Nachfrage in Amerika, welches mehr als neun Zehntel von der Zunahme des Exportes Englischer Eisenschienen und überhaupt 70 pCt. von dem gesammten Export dieser Schienen bezog (gegen 26 pCt. von dem Stahlschienenexport). Der Grund, weshalb die Vereinigten Staaten lieber Eisen als Stahl importirten, lag nicht etwa darin, dass Eisen in England so viel billiger als Stahl ist (1880 war es im Durchschnitt nur 2,50 D. pro Tonne billiger), sondern darin, dass der Zoll auf Eisen nur halb so viel beträgt, wie auf Stahl. Wenn hiernach der Werth pro Tonne Eisen in England um 2,50 D. geringer ist als für Stahl, so beträgt dieser Unterschied in Amerika nach Zahlung des Zolles 16,50 D. Der Export nach den Vereinigten Staaten, welcher schliesslich in die reine Jagd ausartete, war in den ersten Monaten des Jahres 1880 am bedeutendsten, zu welcher Zeit die Preise eine um fast ein Drittel grössere Höhe erreichten, wie überhaupt jemals. Auch im December wurden noch 13 646 t importirt, so dass der Jahresdurchschnitt sich pro Monat auf 18 210 t berechnet. Es ist ersichtlich, dass die einheimische Production nicht gleichen Schritt halten konnte mit der Consumtion. Dies lag sehr nahe; denn die Amerikanischen Werke waren 1880 nur im Stande, den Bedarf für 2 483 Meilen Geleise zu decken. Es wurden jedoch in demselben Jahre 7 150 Meilen neue Bahnen gebaut, wozu nach überschläglicher Berechnung 680 000 t Schienen erforderlich waren. Ueberdies waren für Erneuerung und Ergänzung der Hauptgeleise sowie für die Anlage von Nebengeleisen bei den im Anfang des Jahres im Betriebe befindlichen 86 000 Englische Meilen Bahnlinien (138 500 km) weitere ca. 745 000 t Schienen erforderlich, so dass der ganze Jahresbedarf sich auf 1 425 000 t belief. Nur 218 500 t oder 15⅓ pCt. wurden von ausserhalb bezogen, und von der Zunahme gegen 1879 in Höhe von 430 000 t — eine Zunahme, die sich erst beim Beginn des Jahres bemerkbar machte — waren die Amerikanischen Werke nur im Stande, drei Fünftel zu liefern. Es darf dies nicht Wunder nehmen, denn wenn die Nachfrage derartig fluctuirt, wie dies eine Zunahme der Neubauten von 4 570 auf 7 150 Meilen bedingt, so genügt dafür nicht mehr die Leistungsfähigkeit eines Landes, sondern es wird der Weltmarkt in Anspruch genommen.

Der Preis für Schienen ist seit einigen Monaten heruntergegangen und steht gegenwärtig etwa um ein Viertel niedriger, als der höchste Preis des vergangenen Jahres betrug. Es scheint dies für die Fabrikanten ein angemessener Stand zu sein, auch findet zur Zeit nur ein verhältnissmässig geringer Import statt. Im Allgemeinen kennzeichnet sich die gegenwärtige Geschäftslage derartig, dass die Nachfrage eine ganz bedeutende ist; die Fabrikanten haben inzwischen die Productionsfähigkeit ihrer Werke angemessen gesteigert und werden wahrscheinlich im Stande sein, selbst grösseren Ansprüchen, wie den vorjährigen, Genüge zu leisten; es geht dies schon aus der Thatsache hervor, dass selbst bei der grossen Nachfrage die Preise weder gestiegen sind, noch der Import in den Vereinigten Staaten zugenommen hat.

Amerikanische Correspondenz.

Frachtvergünstigungen. Zur Vermeidung der Verluste, welche durch die früher üblich gewesene gegenseitige Unterbietung in den Frachtsätzen bei den Amerikanischen Bahnen entstanden, haben sich die Verwaltungen der grossen west-östlichen Durchgangslinien zu gemeinsamen Massregeln hiergegen vereinigt, welche auch bereits im vorigen Jahre die Herabsetzung der Frachten auf unvortheilhaft niedrige Sätze verhindert haben.

Das für dieses Jahr am 11. März cr. zwischen jenen Verwaltungen geschlossene neue Abkommen enthielt nun die Verabredung, dass keine einzelne Bahn von den gemeinsam durch den Commissar der Vereinigung, Mr. Fink, festgestellten Durchgangsfrachten abgehen dürfe, sondern die durch die Wasserconcurrenz voraussichtlich erforderlich werdenden Herabsetzungen nur durch diesen Commissar bestimmt werden sollten. Im Falle der Verletzung dieser Abrede solle aber eine einseitige Herabsetzung gleich auf das ganze Gebiet der Vereinigung ausgedehnt werden.

Wider alles Erwarten ist nun dieses Abkommen wenige Wochen nach dessen Abschluss Seitens einer betheiligten Bahn durch geheime Gewährung einer Ermässigung von 5 Cts. pro Centner für Getreide von Chicago nach Newyork (25 statt 30 Cts.) verletzt und dadurch nicht allein ein directer Frachtverlust für die betreffenden Strecken von ca. 125 000 D. pro Woche, sondern auch die Gefahr herbeigeführt worden, dass von Neuem die gegenseitige Unterbietung zum grossen Schaden der betheiligten Bahnen wieder beginnen werde.

Abgesehen von diesem directen Nachtheil sind die Verwaltungen von diesem Falle auch insofern sehr unangenehm berührt, als sie bis in die neueste Zeit bei den Discussionen über die in den Staaten Newyork und Pennsylvania beabsichtigten Eisenbahngesetze sehr entschieden behauptet haben, dass solche unnütz seien, weil schon durch Vereinbarungen der Bahnverwaltungen unter einander eine allgemein gleichmässige Behandlung des Publikums erreicht werde. Nach dem jetzigen Vorgang dürfte nun die bahnseitige Opposition dagegen sehr an Wirksamkeit verlieren, ebenso auch bei den meisten betroffenen Bahnen die Geneigtheit zum Abschluss neuer Concurrenzverträge für die Folge sehr abgeschwächt werden.

Bahnen in Venezuela. In den Englischen Finanzzeitungen ist neuerlich ein Prospect zur Herausgabe von 7pCtigen Obligationen behufs Baues einer Eisenbahn zwischen Laguayra und Caracas erschienen, ohne nähere Angabe über Länge, Baukosten etc. Mit Rücksicht hierauf wird in der „Railroad Gazette“ in einem ausführlichen Briefe eines anscheinend wohl unterrichteten Einsenders eindringlich vor der Betheiligung hieran gewarnt, da frühere ähnliche derartige Unternehmen durch die dort herrschende Rechtsunsicherheit, insbesondere bei den häufigen politischen Umwälzungen in grosse Verluste gerathen resp. zu Grunde gegangen seien.

Panamabahn. (Betriebsresultate pro 1880.) Die Betriebsresultate dieser, über den Isthmus von Canada von Aspinwall nach Panama führenden, 47,5 Miles langen Bahn, welche auch Dampfschiffe zur Verbindung ihrer Endstationen mit den Häfen von Central- und Südamerika besitzt, waren nach dem jetzt veröffentlichten Jahresberichte sehr günstige. Dieselbe hat nur Durchgangsverkehr, welcher betrug:

	1880	gegen 1879		
Passagiere	26 801	23 729	Zunahme	12,8 pCt.
Frachten	167 432 t	161 743 t	„	3,5 „
Bruttoeinnahmen	2 277 674 D.	2 156 367 D.	„	5,6 „
Ausgaben	654 669 „	504 617 „	„	29,7 „
Nettoerträge	1 623 005 D.	1 651 750 D.	Abnahme	1,7 pCt.
Bruttoerträge pro Mile	47 951 „	45 397 „	Zunahme	5,6 „
Nettoerträge pro Mile	34 169 „	34 774 „	Abnahme	1,7 „
Procente der Ausgaben	28,74	23,41	Zunahme	5,33

Die Ausgaben pro 1880 enthalten 152 432 D. für Neubeschaffungen, Stahlschienen, Umbau von Brücken etc., wogegen

die Einnahmen um 120 000 D. durch ein temporäres, nun erloschenes Abkommen mit der Pacific Mail Steamship Comp. geschmälert wurden. Die Gesellschaft zahlte 16 pCt. Dividende in Quartalraten von je 4 pCt.

Verbesserung der Viehwagen. In Folge eines Preisausschreibens der „American Human Association" zur Einsendung von Vorschlägen wegen verbesserter Einrichtung von Viehwagen sind nicht weniger als 480 Modelle und 243 Zeichnungen von Wagen eingegangen. Die Preisrichter werden daher keine geringe Arbeit haben, zumal sie auch noch alle in den Vereinigten Staaten in Betreff der Viehwagen bestehenden Patente berücksichtigen müssen.

Strafrecht.

v. O. **Gefährdung eines Transports auf einer Eisenbahn. Was ist unter Transport im Sinne der §§ 315, 316 Str.-G.-B.'s zu verstehen?** — Aus den Gründen: „Das Sachverhältniss ist dem Urtheile zufolge dieses: Auf dem Bahnhofe zu S. waren drei leere Eisenbahnwaggons, die am folgenden Tage wieder benutzt werden sollten, auf ein Zwischengeleise gebracht worden. Der Mitangeklagte Locomotivführer C. führte aus der Remise eine Locomotive mit Tender zum Zwecke deren Anhängung an einen abgehenden Courierzug und traf dabei in Veranlassung unrichtiger Weichenstellung beim Wechsel No. 17 auf die vorerwähnten leeren Waggons, so dass unter Beschädigung eines Wagens der ganze Zug fortgestossen und der bei den Wagen sich aufhaltende K. dergestalt umgeworfen wurde, dass er in Folge der erlittenen Verletzungen am folgenden Tage starb. — Das Landgericht geht nun von der Erwägung aus: „§ 316 Abs. 2 Str. G.-B.'s unterstellt, dass ein Eisenbahntransport in Gefahr gesetzt worden ist. Diese Voraussetzung liegt jedoch nicht vor, weil unter „Transport" „nur ein im Gange befindlicher Zug oder höchstens nur solche Wagen zu verstehen, welche entweder schon mit Personen besetzt oder mit Gütern beladen und zur sofortigen Weiterschaffung bestimmt sind". Dies trifft bei völlig unbenutzten leeren Wagen, welche wegen Mangels an Raum auf Nebengeleise gestellt sind, nicht zu. Solche Wagen und ebenso die Locomotive mit dem Tender sind nur Transportmittel, nicht der Transport selbst. — Die Strafnormen der §§ 315 ff. Str.-G.-B.'s sind, wie die Motive zum revidirten Entwurf eines Str.-G.-B.'s für den Norddeutschen Bund §§ 303 ff. ergeben, mit den Bestimmungen über gemeingefährliche Verbrechen und Vergehen überhaupt im Wesentlichen dem Preussischen Str.-G.-B. §§ 294 ff. nachgebildet, welches hier als Grundlage die Preussische Verordnung vom 30. Novbr. 1840 benutzt hatte. — Für die Auslegung des Wortes „Transport" in den §§ 315, 316 Str.-G.-B.'s gewähren die Materialien keinen irgend erheblichen Stoff. — Entscheidend erschienen deshalb nur Wortlaut und Tendenz des Gesetzes. „Transport" bedeutet sowohl den zu transportirenden, zu befördernden Gegenstand im Zusammenhange mit dem Bewegungskörper, als auch das Transportmittel, insbesondere die Wagen, in denen, und die Zugmittel, durch welche die zu transportirenden Objecte befördert werden, an sich. In dieser umfassenden Bedeutung ist der Ausdruck „Transport" in §§ 315 ff. Str.-G.-B.'s aufzufassen, da auch hierauf der Gesichtspunkt einer drohenden allgemeinen Gefahr für Menschen oder Sachen, welche für die Begriffsbestimmung der sogen. gemeingefährlichen Delicte und die strenge Bestrafung derselben bestimmend war, passt. — In Theorie und Rechtsprechung bewegt sich deshalb der Streit hauptsächlich nur um die Frage, ob durch §§ 315 ff. schon die Gefährdung des Transportes auf einer Eisenbahn überhaupt, d. h. die Benutzung derselben als Mittel der Fortschaffung im Allgemeinen, die Betriebsgefährdung oder nur die Gefährdung eines bestimmten, concreten Transportes getroffen werde. — Das frühere Preussische Obertribunal hat nicht allein schon eine auf dem Bahnhofe fahrende Locomotive mit Tender ohne daran befindlichen Zug, sondern auch vorläufig auf einem Geleise untergebrachte Wagen, welche demnächst anderweitig translocirt werden sollten, als „Transport" im gesetzlichen Sinne angesehen. — Es mag dahingestellt bleiben, ob und inwiefern nicht in Bewegung gesetzte Wagen der eben berührten Art als „Transport" zu betrachten sind; jedenfalls ist der Begriff eines Transportes durch das Besetztsein der Wagen mit Personen oder Gütern nicht bedingt und die Anwendung des Begriffs auf eine, wie im untergebenen Falle, mit Tender von einem Locomotivführer geleitete und auf einem Bahnhofe sich bewegende Locomotive, welche zur alsbaldigen Uebernahme eines Courierzuges bestimmt ist, grundsätzlich nicht ausgeschlossen. — Die negative Feststellung des angefochtenen Urtheils beruht daher auf einem zu engen und rechtsirrthümlichen Verständniss des Gesetzes. (Erk. d. I. Strafsen. d. Reichsger. v. 24. Febr. 1881 gegen Schn. u. Gen. Rep. 358/81; Entscheid. Bd. III S. 413 f.)

Patentangelegenheiten.

[Bei Patentertheilungen bezeichnet die Ziffer die Nummer des Patents in der Patentrolle (P.R.), das Datum den Beginn des Patents. — Bei Patentanmeldungen bezeichnet die Ziffer die Journalnummer der Patentanmeldung (P.A.), das Datum den Beginn der Auslegefrist.]

Kl. 19. Eisenbahn-, Strassen- und Brückenbau.

H. Amler und G. Koch, Berlin — Sandstreukarren — 21. Decbr 1880 — P.R. 14141.

Jebens, Emden — Anordnung des Stosses der Unterschienen des zweitheiligen Langschwellenoberbaues (Zusatz zu P.R. 12279) — 3. Decbr. 1880 — P.R. 14164.

J. Holden, Nelson, England, Vertreter: Brydges & Co., Berlin — Befestigung von Schienen in ihren Stühlen — 12. Decbr. 1880 — P.R. 14165.

G. A. A. Culin, Hamburg — Neuerungen an dem unter P.R. 10424 geschützten Oberbau für Strassenbahnen — 27. Juli 1880 — P.R. 14169.

W. Hohenegger, Wien, Vertreter: F. C. Glaser, Königl. Commissionsrath, Berlin — Klemmplatten beim eisernen Langschwellenoberbau — 11. Januar 1881 — P.R. 14250.

P.A. 6553. Richard Lüders, Görlitz, für Heinrich Kägi, Firma: H. Kägi & Co., Winterthur, Schweiz — Schienenbefestigung für eiserne Lang- und Querschwellen — 28. April.

P.A. 8659. Alfred Lorentz, Berlin, für Gustav Pfannkuche, Wien — Eiserner Langschwellenoberbau für Eisenbahnen — 28. April.

P.A. 12355. G. A. A. Culin, Hamburg — Spurhalter und Querverbindungen für Eisenbahnen — 5. Mai.

Kl. 20. Eisenbahnbetrieb.

C. von Trott, New-York, V. St. A., Vertr.: J. Brandt & G. W. von Nawrocki, Berlin — Neuerungen an elektromagnetischen Signalvorrichtungen für Eisenbahnen — 3. August 1879 — P.R. 14059.

L. Helm, Premier-Lieutenant a. D., Berlin — Anziehvorrichtung für Pferdebahnwagen — 3. September 1880 — P.R. 14068.

J. Apsey, London, Vertreter: J. Brandt, Berlin — Neuerungen am Bewegungsmechanismus von Triebachsen bei drehbaren Untergestellen der Locomotiven — 1. December 1880 — P.R. 14092.

J. Gast, Berlin — Neuerungen an Eisenbahnweichenstellapparaten. — 18. November 1879 — P.R. 14103.

J. Th. Dann, London, Vertr.: C. Pieper, Berlin — Neuerungen an Locomotiven — 12. März 1880 — P.R. 14104.

H. Büssing, Braunschweig — Elastische Weichenverbindungsstange — 16. April 1880 — P.R. 14105.

A. Becker, Dortmund — Befestigung von Radreifen auf Rädern der Eisenbahnfuhrwerke — 19. December 1880 — P.R. 14140.

H. Johnson, Manchester, Vertr.: Wirth & Co., Frankfurt a/M. — Compensationsvorrichtung — 20. Juli 1880 — P.R. 14147.

M. Faforke, Berlin — Eisenbahnwagenkuppelung — 17. September 1880 — P.R. 14151.

E. Guende, Cavaillon, Frankreich, Vertr.: R. J. Schmutzler, Berlin — Selbstthätiger Blocksignalapparat — 26. September 1880 — P.R. 14153.

A. Morel, Epinal, Vosges, Frankreich, Vertr.: J. Brandt & G. W. v. Nawrocki, Berlin — Neuerungen an heizbaren Wärmflaschen für Eisenbahnwagen (II. Zusatz zu P.R. 10476) — 24. October 1880 — P.R. 14156.

von Borries, Regierungsmaschinenmeister, Hannover — Neuerungen an Compoundlocomotiven — 11. Decbr. 1880 — P.R. 14176.

V. Kramer, Innsbruck, Vertr.: J. Möller, Würzburg — Neuerungen an Luftbremsen für Eisenbahnfahrzeuge — 27. Juli 1880 — P.R. 14235.

P.A. 37915/80. L. Helm, Premierlieutenant a. D., Berlin — Vorrichtung zum Erleichtern des Anziehens bei Pferdebahnwagen — 28. April.

P.A. 3498. H. Steifensand, Schwuchow bei Stolp i. P. — Bremse mit Anziehvorrichtung für Pferdebahnwagen — 28. April.

P.A. 42074/80. Friedrich Zaun, Darmstadt, für Emil Schrabetz, Wien — Bremse für Eisenbahnfahrzeuge — 5. Mai.

P.A. 43125/80. F. Edmund Thode & Knoop, Dresden, für Abraham Cornelis Uljée, Haag, und James Cleminson, Westminster — Neuerungen in der Herstellung von Rädern für Eisenbahnfahrzeuge — 9. Mai.

Kl. 21. Elektrische Apparate und Telegraphie.

F. Tommasi, Paris, Vertreter: C. Pieper, Berlin — Neuerungen an galvanischen Elementen — 30. October 1879 — P.R. 14043.

Th. A. Edison, Menlopark, Amerika, Vertr.: F. E. Thode und Knoop, Dresden — Neuerungen in der Erzeugung von elektrischem Licht — 11. Juni 1879 — P.R. 14058. (Nach Glaser's Annalen.)

Literatur.

Ueber die Erhaltung der Secundärbahnen. Von Karl Pascher, Ingenieur der Pilsen-Priesener Bahn. Separatabdruck aus den „Technischen Blättern". 1881. 1. Heft. (Prag. Selbstverlag des Vereins.)

Der Verfasser sucht den Grund dafür, dass bis jetzt noch so wenig „Secundärbahnen“ entstanden sind, in dem Umstande, dass die bis jetzt vorhandenen derartigen Bahnen noch immer zu theuer gebaut werden. Da sowohl für den Bau, wie den Betrieb der Secundärbahnen in Bezug auf die Kosten die Art des Oberbaues den wichtigsten Factor bildet, so ist die Wahl des Oberbausystems auf die Höhe der Bau- und Betriebskosten von massgebendem Einfluss. Als zweckmässigster Oberbau für Secundärbahnen aber wird das System von de Serres & Battig bezeichnet und werden die Vortheile desselben speciell dargestellt. Die aus der Anwendung dieses Systems sich ergebende Ersparniss wird in der nachstehenden Tabelle berechnet, wobei eine Oberbauconstruction für einen Raddruck von 4 t, der Preis der Schienen zu 10 fl. pro 100 kg, der der Schwellen zu 1 fl. pro Stück angenommen ist und die capitalisirten Erneuerungskosten zu den Kosten der ersten Anlage hinzugerechnet werden.

Gegenstand	Anlagecapital für 1 km Oberbau			
	Holzschwellen-oberbau		Oberbau de Serres & Battig	
	Erste Herstellung	Erneuerung	Erste Herstellung	Erneuerung
	Gulden Oesterreichische Währung			
Fahrschienen	4 000	398		
Befestigungsmittel	500	58	8 000	270
Schwellen	1 200	3 880		
Bettung	2 600	—	1 500	—
Legen	600	—	200	—
Summa	8 900	4 136	9 700	270
Gesammtcapital rund	13 000		10 000	
Ersparniss pro Kilometer	—		3 000	

Für die Berechnung der bei den jährlichen Erhaltungs- und Erneuerungskosten sich ergebenden Ersparnisse wird die nachstehende Zusammenstellung gegeben:

Gegenstand	Jährliche Kosten für Erhaltung und Erneuerung für 1 km			
	Holzschwellen-oberbau		Oberbau de Serres & Battig	
	fl.	kr.	fl.	kr.
5 pCt. Zinsen der Baukosten	445	—	485	—
Fahrschienen	19	92		
Befestigungsmittel	2	90	13	45
Schwellen	194	40		
Geleisregulirung	60	—	60	—
Summa	722	22	558	45
Ersparniss pro Jahr und Kilometer	—	—	163	77

Miscellen.

Das grösste Fährboot der Welt. Als solches dürfte, wie die „Times“ mittheilen, die an der Mündung des Sacramentoflusses in Kalifornien in Betrieb befindliche Dampffähre anzusehen sein. Dieselbe dient dazu, die Eisenbahnzüge der Grossen Central-Pacificbahn zwischen Benificia und Porto Costa über die Bay von Coipuincz zu befördern und vermittelt dadurch die directeste Verbindung von Sacramento nach San Francisco. Das Boot, welches den Namen „Solano“ führt, kann mehrere Züge auf einmal tragen, ohne dass die Locomotiven abgehängt zu werden brauchen. Auf dem Deck liegen 4 Bahngeleise neben einander, und auf diesen haben 48 Güterwagen mit ihren Locomotiven oder 24 nach Amerikanischer Art gebaute Personenwagen Platz. Die Länge des Decks wird auf 129,23 m, die Breite auf 35,35 m angegeben; bei voller Belastung sinkt das Boot 2 m ein. Der Raumgehalt beträgt 3 600 t (zu 1 016 kg). Diese Verhältnisse übertreffen bekanntlich diejenigen der Eisenbahn-Dampffähre auf dem Bodensee bei Konstanz, welche die grösste in Europa sein soll, aber nur 70 m lang und 12 m breit ist. Der „Solano“ hat zwei Schaufelräder von 9,14 m Durchmesser, welche unabhängig von einander wirken und für sich durch je eine verticale Dampfmaschine von 2 000 Pferdekraft betrieben werden. Diese Maschinen liegen hinter einander in der Längenachse des Schiffes und lassen dadurch auf beiden Seiten Raum für je zwei Geleise. Gelenkt wird das Schiff durch vier Steuervorrichtungen mittelst eines hydraulischen Apparates, welcher wiederum durch besondere Dampfmaschinen betrieben wird. (Deutsche Verkehrs-Zeitung.)

Meteorographen. Herrn van Rysselberghe, Chef der Abtheilung für Witterungstelegraphie an der Brüsseler Sternwarte, war es bereits im Jahre 1872 gelungen, einen Apparat zu construiren, welcher die Angaben eines mit Index oder Quecksilber arbeitenden Instrumentes (Barometer, Thermometer, Anemometer, Fluthmesser u. dergl. auf einen einzigen Cylinder automatisch aufschreibt. Ein durch einen Elektromagneten alle 10 Minuten in Bewegung gesetzter Schreibstift mit Diamantspitze gravirt die Stände sämmtlicher anzeigenden Instrumente in wenigen Secunden auf eine und dieselbe, um jenen Cylinder gerollte dünne Zinkplatte und stellt also im Laufe des Tages die Curven aller meteorologischen Instrumente her, so dass ein Blick auf diese Zinkplatte oder ihre ebenso leicht herzustellenden Abdrücke genügt, um den Stand der meteorologischen Instrumente in ihrer gegenseitigen Abhängigkeit von einander zu übersehen. Bei diesen Meteorographen, die in Ostende und Brüssel bis jetzt functionirt haben, waren die anzeigenden Instrumente mit dem registrirenden Theile des Gesammtapparates in enger Verbindung. Herr van Rysselberghe hat seitdem den Apparat dahin zu vervollkommnen gesucht, dass dieselbe Art der Registrirung auch dann möglich bleibt, wenn die anzeigenden von den registrirenden Instrumenten weit entfernt sind. Nach den Anfangs April d. J. auf der Brüsseler Warte stattgehabten Experimenten scheint ihm dies vollkommen gelungen zu sein. Sein Meteorograph ist zum Telemeteorograph geworden. Das Experiment bestand im Wesentlichen darin, dass neben dem Brüsseler Meteorographen, bei dem anzeigender und aufschreibender Theil noch eng verbunden sind, der registrirende Theil eines zweiten aufgestellt und mit jenem über Verviers und Ostende, also auf eine Entfernung von nahe 100 Franz. Meilen verbunden war. Im nämlichen Augenblicke als der Schreibstift auf der Zinkplatte des Brüsseler Meteorographen die Stände der Instrumente einzugraviren begann, erfolgte dieselbe Registrirung auch auf dem zweiten Cylinder, der, wie man sofort begreift, ebenso gut in Berlin hätte stehen können. Die Nutzanwendung dieser neuen Erfindung für die Zwecke des telegraphischen Wetterdienstes liegt auf der Hand. Werden etwa 100 solcher Telemeteorologen auf gut vertheilten Stationen aufgestellt und mit den Centren des Wetterdienstes in Verbindung gebracht, so sind diese in der Lage jeden Augenblick den Zustand des Wetters an jedem der gewählten Orte zu erfahren. Der eine Grund des Fehlschlagens vieler der jetzigen Wetterprognosen, nämlich unzureichendes Material zur Beurtheilung der Witterungslage, würde alsdann ganz wegfallen. Herr van Rysselberghe schätzt die Kosten der Einrichtung eines solchen Europäischen Wetterfernschreibdienstes auf noch nicht 2 Millionen Francs. (Stat. Corr.)

Erleuchtung von Personenwagen durch Gas. Die Französ. Westbahngesellschaft hat der Gesellschaft Delamarre 20 Pers.-Wagen mit dem Auftrage überwiesen, dieselben mit Einrichtungen nach System Pintsch für die Erleuchtung durch Gas zu versehen. Das Gas wird durch Destillation aus schweren Oelen gewonnen und mittelst einer Druckpumpe in einem Reservoir auf 18 Atmosphären verdichtet. Dieses Reservoir befindet sich auf dem Bahnhof St. Lazare und werden aus demselben die einzelnen unter den Wagen befindlichen kleinen Reservoire gespeist. Diese letzteren halten je nach der Wagenclasse 140, 150 oder 160 l Gas, welches Quantum für eine 11stündige Beleuchtung genügt. Das Gas befindet sich in diesen Reservoirs unter einem Drucke von 6 kg pro Quadratcentimeter und wird dasselbe durch eine von dem Reservoir nach der Decke des Wagens gehende Rohrleitung zu den Brennern geleitet. Die Wagen, mit welchen neue Beleuchtungsversuche gemacht werden, sollen bei den Zügen der Banlieue Verwendung finden. (Gen. civ.)

H. S. Aus dem Jahresberichte der „British Iron Trade Association“ geht hervor, dass im letzten Jahre in England $14^1/_3$ Mill. Tonnen Eisenerz gehoben wurden im Werthe von nahezu 5 Millionen Pfund Sterling. Im Jahre 1874 waren die betreffenden Zahlen $14^3/_4$ Millionen und $7^1/_3$ Millionen Pfund Sterling Werth. Diese Quantitäten von Erz sind weit unter dem Maximum des Jahres 1876 von $16^3/_4$ Mill. Tonnen, welche dennoch einen Werth von $6^3/_4$ Millionen Pfund Sterling hatten.

Die Concurrenz fremder Erze nimmt hier immerwährend zu und die Preise blieben letztes Jahr niedrig trotz der Aufregung, die durch die Amerikanische Nachfrage veranlasst wurde. In den letzten 12 Jahren hat sich der Erzimport um 2 200 pCt. gehoben, nämlich von 114 000 t auf 2 634 000. Nach 1876 betrugen die fremden Erze nur 3 pCt. der in England gehobenen, während es jetzt 13 pCt. sind. Die Production an Roheisen im vorigen Jahre betrug $7^3/_4$ Millionen Tonnen gegen $4^1/_3$ Millionen in den Vereinigten Staaten von Nordamerika.

Das bekannte Parlamentsmitglied und Hochofenbesitzer B. Samuelson hat im Parlament eine Commission durchgesetzt, welche sich mit den Frachtsätzen, die die Englischen Eisenbahnen aus der Mineral-Industrie ziehen, beschäftigen soll; dieselben sind in vielen Beziehungen sehr viel höher als im Auslande.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Tarif-Bekanntmachungen.

I. Localtarife.

Die nachfolgenden Haltestellen werden bezüglich der Güterabfertigung den Stationen gleichgestellt, und findet dortselbst von den genannten Tagen ab eine unumschränkte Abfertigung der nachstehend näher bezeichneten Transporte statt:

1. vom 15. Mai cr. die Haltestellen Plietznitz, Wargowo und Zlotnik für den gesammten Güterverkehr;
2. vom 1. Juni cr. die Haltestellen Lischnitz, Schoenfeld, Seepothen, Stöwen, Ticdmannsdorf und Zakrzewo für den gesammten Güterverkehr, die Haltestelle Caulsdorf für den Eilstückgut- und Stückgutverkehr und die Haltestelle Hoppenbruch für den Wagenladungsverkehr.

Bromberg, den 15. Mai 1881. Königliche Eisenbahndirection. (1326 J)

Westholsteinische Eisenbahnen. Die unter No. I der Anlage D zu § 48 des Betriebsreglements aufgeführten Sprengstoffe (Nachtrag XVI zum **Localgütertarif** gültig vom 1. August 1880) werden zur Beförderung nicht mehr zugelassen. Neumünster, den 21. Mai 1881. Die Direction. (1318)

Mit 1. Juni a. c. tritt ein neues **Localtarifbuch der Graz-Köflacher** Eisenbahn in Kraft.

Hierdurch wird gleichzeitig das seit 1. October 1876 bestehende Localtarifbuch dieser Bahn sammt allen seither hierzu erschienenen Nachträgen aufgehoben. Wien, am 15. Mai 1881. Die Generaldirection der K. K. priv. Südbahngesellschaft als betriebsführende Verwaltung der K. K. priv. Graz-Köflacher Eisenbahn. (1308)

II. Tarife für directe Verkehre mit besonderen Namen.

K. K. Betriebsverwaltung der Kronprinz Rudolfbahn. **Austro-Italienischer Verkehr.** Das Hohe K. K. Finanzministerium hat mit Erlass vom 30. März d. Js. Z. 3148 die jederzeit widerrufliche Bewilligung ertheilt, in den Zolldeklarationen über die von Wien nach Italien verschickten Durchfuhrwaaren, die Zollämter Görz und Pontafel als Alternativaustrittsämter angeben zu dürfen.

Diese Bewilligung erstreckt sich auch auf jene über Wien gehenden Zuckertransporte gegen Steuerrestitution, welche bei einem Innenlandsamte der Schlussamtshandlung unterzogen und unter Raumverschluss mit Ansageschein an das Austrittsamt angewiesen werden.

Durch diese Bewilligung wird den Aufgebern von Gütern, für welche Steuerrestitution geleistet wird, eine wesentliche Erleichterung dann geboten, wenn auf den Frachtbriefen keine Routenvorschrift angegeben wird. Wien, im Mai 1881. Der K. K. Betriebsverwalter der Kronprinz Rudolfbahn. (Nachdruck wird nicht honorirt.) (1302)

Berlin-Tiroler Güterverkehr. Mit dem 1. Juni 1881 tritt der Nachtrag I zu dem rubricirten Verbandsgütertarif Theil II in Kraft. Durch denselben wird die Station Berlin der Berlin-Dresdener Bahn mit den im Haupttarif enthaltenen für Berlin, der Berlin-Anhaltischen Bahn giltigen Frachtsätzen in den Berlin-Tiroler Verkehr einbezogen.

Exemplare des qu. Nachtrags sind im Preise von 0,05 ℳ durch die betreffenden Güterexpeditionen zu beziehen. Berlin, den 14. März 1881. Namens der Verbandsverwaltungen: Die Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn. (1305)

Die im Gütertarif für den **Hannover-Halle-Casseler Nachbarverkehr** vom 1. Juli 1877 für die Strecken Nordhausen-Cassel und Nordhausen-Kragenhof enthaltenen Frachtsätze treten mit dem 1. Juli d. J. ausser Kraft. Statt derselben kommen von diesem Tage an für die genannten Strecken die im neuen diesseitigen Localgütertarif vom 1. Mai cr. enthaltenen, in einzelnen Classen etwas höheren Sätze zur Anwendung. Hannover, den 18. Mai 1881. Königliche Eisenbahndirection. (1315)

Hamburg-Pommerscher Eisenbahnverband via Güstrow-Lübeck. Zu dem Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren vom 1. Februar 1881 tritt zu II A. 4 d. ff. die folgende weitere Zusatzbestimmung in Kraft:

„Unter Beachtung dieser Normalstückzahlen wird der Frachtberechnung für eine halbe Ladung die Hälfte des Flächenraums des verwendeten Wagens, jedoch nicht mehr als 7 qm zu Grunde gelegt".

„Bei Aufgabe einer grösseren Anzahl lebender Thiere als nach den Normalstückzahlen für halbe Wagenladungen zulässig, ist die Fracht stets für eine volle Wagenladung nach Massgabe des Flächenraums des verwendeten Wagens zu bezahlen (s. Abschnitt d. littr. a. a. der Tarifvorschriften)." Schwerin, den 19. Mai 1881. Namens der Verbandsverwaltungen: Die Direction der Mecklenburgischen Friedrich-Franz Eisenbahngesellschaft. (1329)

Am 15. Juli a. cr. gelangt der **Nachtrag XVIII. zum Magdeburg-Bayerischen Verbandstarife** vom 1. Mai 1878 zur Einführung, welcher u. A. theilweise erhöhte Eilgutfrachtsätze für Spandau und erhöhte Frachtsätze des Ausnahmetarifs für Holz zwischen Halle und Ostermünchen enthält. Ueber die Höhe der bezüglichen Sätze ist schon jetzt durch unser Verkehrsbureau Auskunft zu erlangen. Dresden, am 20. Mai 1881. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung. (1331)

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Mit dem 1. Juni d. J. treten die Nachträge III zu Theil II des Verbandsgütertarifs sowie zu den Tarifheften No. 1 und 5, ferner die Nachträge II zu den Tarifheften No. 3a, 3b und 4 in Kraft. Durch dieselben werden Zuschlagfristen zu den Lieferzeiten aufgehoben, theils abgeänderte, theils neue Frachtsätze der ordentlichen Tarifklassen und Ausnahmefrachtsätze für Eisen etc. des Specialtarifs II für verschiedene Stationen eingeführt. — Näheres ist in den Güterexpeditionen der Verbandsbahnen zu erfahren, woselbst auch die Tarifnachträge zu den darauf vorgedruckten Preisen käuflich zu haben sind. Erfurt, den 10. Mai 1881. Die Direction der Thüringischen Eisenbahngesellschaft als geschäftsführende Verwaltung. (1277)

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. An Stelle der im Tarif vom 1. März 1880 auf Seite 24 eingeführten Frachtsätze sind für die Beförderung von Vieh in Wagenladungen von und nach den Stationen Saargemünd, Saarbrücken, Amanweiler-Grenze und Metz ermässigte Taxen in Kraft getreten. Näheres ist auf den bezüglichen Stationen und in den Expeditionen der Verbandsbahnen zu erfahren. Erfurt, den 18. Mai 1881. Die Direction der Thüringischen Eisenbahngesellschaft, als geschäftsführende Verwaltung. (1317)

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Die diesseitige Bekanntmachung vom 2. April c. wird hierdurch zurückgezogen.

An deren Stelle tritt die nachfolgende: Mit dem 1. Juli d. J. werden die directen Tarife sowohl für den Güter- als den Leichen-, Fahrzeug- und Viehverkehr ausser Kraft gesetzt:

1. via Hof und Meiningen: zwischen den Stationen der Königlichen Eisenbahndirectionsbezirke Berlin und Breslau sowie der Rechte Oderuferbahn einer- und den Stationen der Hessischen Ludwigsbahn sowie der Badischen Staatsbahnen andererseits;
2. via Meiningen:
   a) zwischen den Stationen der Thüringischen, Nordhausen-Erfurter, Saal-Unstrut-, Saal-, Weimar-Geraer, Sächsisch-Thüringischen Ost-West- und Berlin-Anhaltischen Bahn einer- und den Stationen der Badischen Bahn (excl. derjenigen östlich von Heidelberg), der Pfälzischen, Elsass-Lothringischen und Hessischen Ludwigsbahn (excl. Darmstadt) andererseits;
   b) zwischen den Stationen der Königlichen Eisenbahndirectionsbezirke Berlin und Breslau sowie der Rechte Oderuferbahn einer- und den Stationen der Pfälzischen Bahnen andererseits;
3. via Hof: zwischen den Stationen der Cottbus-Grossenhainer, Märkisch-Posener, Oberlausitzer und Berlin-Anhaltischen Bahn einer- und den Stationen der Hessischen Ludwigsbahn (excl. Darmstadt) andererseits, insoweit die Entfernungen der Hofer Route gegenüber derjenigen via Frankfurt a. M.-Bebra einen Umweg von mehr als 20 pCt. enthalten.

Die hiernach über Hof und Meiningen zur Aufhebung gelangenden directen Sätze haben vom 1. Juli d. J. ab nur noch über die Verbandsrouten via Frankfurt a. M. Giltigkeit. Erfurt, den 16. Mai 1881. Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft als geschäftsführende Verwaltung. (1276)

Neumärkisch-Niederschlesisch-Sächsischer Verband. Am 1. Juli cr. treten die im vorgenannten Tarif für den Verkehr zwischen Hohenbocka einerseits und den Stationen der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Bahn nördlich Cüstrin andererseits bestehenden directen Frachtsätze mit Ausnahme derer des Specialtarifs III ausser Kraft.

Die directe Expedition zwischen den bezeichneten Stationen bleibt daher vom erwähnten Tage ab auf die dem Specialtarif III angehörenden Güter beschränkt. Breslau, den 14. Mai 1881. Directorium der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn-Gesellschaft Namens der Verbandverwaltungen. (1294)

Zu dem vom 1. Juni 1880 ab gültigen Tarife für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im **Niederländisch-Norddeutschen Eisenbahnverbande** ist der Nachtrag 3, enthaltend

1. Abänderung der allgemeinen Tarifvorschriften,
2. Abänderung des Kilometerzeigers,
3. Berichtigungen des Nachtrags 2,

mit Geltung vom 1. Juni d. J. erschienen.

Derselbe kann von allen Verbandsstationen zum Preise von 10 ₰ pro Stück bezogen werden. Braunschweig, den 16. Mai 1881. Die Direction der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft als geschäftsführende Verwaltung. (1290)

Nord-Ostsee-Hannover-Thüringischer Verband. Zum Gütertarif treten am 1. Juni cr. in Kraft die Nachträge

XIV. zu Heft No. 2,
XV. „ „ „ 3,
XIII. „ „ „ 6,
XXII. „ „ „ 7,
XIX. „ „ „ 8,
XVII. „ „ „ 9,
XVIII. „ „ „ 10.

Dieselben enthalten anderweite theilweis ermässigte Frachtsätze für Dingelstedt, Station der Thüringischen Eisenbahn, sowie Holzfrachtsätze für den Ver-

kehr mit Buckau, Magdeburg, Neustadt-Magdeburg, Sudenburg, Stationen des Verwaltungsbezirks der Königlichen Eisenbahndirection in Magdeburg.

Auskunft ertheilen die Verbandsexpeditionen, bei denen auch die Nachträge käuflich zu haben sind. Erfurt, den 19. Mai 1881. Namens der Verbandsverwaltungen: Die Direction der Thüringischen Eisenbahngesellschaft. (1316)

Die im Tarife für die Beförderung von Eisenbahn - Fahrzeugen und lebenden Thieren für den **Ostdeutsch-Niederländischen Verband** enthaltenen Frachtsätze für Görlitz und Zittau der Berlin-Görlitzer Bahn kommen auch für die gleichnamigen Stationen der Sächsischen Staatsbahn zur Anwendung. Königliche Eisenbahn-Direction. (1327)

Mit dem 1. Juni 1881 treten für den Verkehr zwischen Gassen, Station des Eisenbahndirectionsbezirks Berlin einerseits und einigen Stationen des Eisenbahndirectionsbezirks Bromberg andererseits directe Frachtsätze für sämmtliche regulären Klassen innerhalb des **Preussisch-Sächsischen-Verbandes** in Kraft.

Dieselben sind bei den Verbandsstationen der genannten beiden Verwaltungen in Erfahrung zu bringen. Bromberg, den 12. Mai 1881. Königliche Eisenbahndirection als geschäftsführende Verwaltung des Preussisch-Sächsischen Verbandes. (1295 J)

Rheinisch-Köln-Minden-Belgischer Güterverkehr. Am heutigen Tage ist ein Ausnahmetarif für die Beförderung von „Borke“ (Gerberlohe) in Ladungen von 5 000 kg pro Wagen oder bei Zahlung der Fracht für dieses Gewichtsquantum zwischen Belgischen Stationen einerseits und Stationen der Eisenbahndirectionsbezirke Köln (rechts- und linksrheinisch) andererseits via Herbesthal resp. Venlo in Kraft getreten. Köln, den 20. Mai 1881. Königliche Eisenbahndirection (linksrheinische). (1332)

Im **Rheinisch-Westfälisch-Mitteldeutschen Verbande** kommen für den Verkehr zwischen den Stationen Bingerbrück, Coblenz und Trier der Rheinischen Bahn einerseits und sämmtlichen östlichen Verbandsstationen (excl. Dingelstedt, Gr. Gottern und Langensalza Th.) andererseits, die für die Stationen Coblenz (Nass. Bahn), Bingerbrück und Trier (Saarbr. Bahn) bezüglich der betreffenden Relationen in den Tarifen für den Mitteldeutschen Verband, sowie für den Staatsbahnverkehr und den Localverkehr des Eisenbahn - Directionsbezirks Frankfurt a./M., gültig vom 1. Januar cr. bestehenden niedrigeren Frachtsätze ebenfalls zur Anwendung. Königliche Eisenbahn-Direction Hannover Namens der Verbands-Verwaltungen. (1288)

Zum Tarife vom 1. Januar c. für die Beförderung von Steinkohlen und Kokes etc. im **Rheinisch-Westfälisch-Hessischen Güterverkehre** tritt am 20. dieses Monats der Nachtrag 1 in Kraft, enthaltend: erhöhte Frachtsätze für Station Wiesbaden und neue Frachtsätze für Station Darmstadt-Rosenhöhe der Hessischen Ludwigseisenbahn, ermässigte Frachtsätze für Zeche Friedrich-Joachim, verschiedene neue Frachtsätze für den Verkehr mit Station Darmstadt, Aufhebung des Verkehrs zwischen den rechtsrheinischen Kohlenstationen und Station Frankfurt a. M.-Sachsenhausen der Hessischen Ludwigsbahn und Berichtigungen. Preis 10 Pf. Die erhöhten Frachtsätze der Station Wiesbaden H. L. B. sowie die Frachtberichtigungen, soweit dadurch eine Erhöhung der jetzigen Sätze eintritt, kommen erst am 5. Juli c. zur Anwendung. Köln, den 17. Mai 1881. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische). (1299)

Am 1. Juli 1881 tritt der Nachtrag V zum Gütertarif vom 15. Juni 1878 für den **Rheinisch-Westfälisch-Thüringischen Eisenbahn-Verband** in Gültigkeit.

Durch diesen Nachtrag werden die Tarifsätze für den Verkehr zwischen den Stationen der Hannoverschen Staatsbahn (ehemaligen Westfälischen Bahn) einerseits und den östlichen Thüringischen Stationen andrerseits aufgehoben. Letzterer Verkehr wird für die Folge durch den Rheinisch-Westfälisch-Mitteldeutschen Verband bedient werden.

Ferner enthält der Nachtrag Ermässigungen und Erhöhungen der bestehenden Tarifsätze, letztere jedoch nur für wenige Stationen.

Ausserdem sind verschiedene Stationen der Bergisch-Märkischen, der rechts- und linksrheinischen sowie der Sächsisch-Thüringischen Ost-Westbahn in den Verband aufgenommen worden.

Ueber alle Aenderungen und Ergänzungen giebt unser Tarifbureau schon jetzt auf Verlangen weitere Auskunft. Elberfeld, den 19. Mai 1881. Königliche Eisenbahn-Direction als geschäftsführende Verwaltung. (1310)

Sächsisch - Oesterreichischer Eisenbahn-Verband. Am 25. d. M. tritt für Gyps und Schwerspath in Wagenladungen von 10 000 Kilogramm oder bei Frachtzahlung hierfür pro Wagen von der Station Gera der Sächsischen Staats- und der Thüringischen Bahn nach den Stationen Wien, Nussdorf und Klosterneuburg der Kaiser Franz-Josefbahn ein Frachtsatz von 1,49 ℳ pro 100 kg in Kraft. Dresden, am 20. Mai 1881. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen. Freiherr von Biedermann. (1330)

Die im **Sächsisch-Südwestdeutschen Verbandstarife** vom 1. Januar 1881 enthaltenen Frachtsätze zwischen den Stationen Leipzig, Plagwitz-Lindenau, Zeitz und Gera der Sächsischen Staatsbahn einerseits und den Stationen der Hessischen Ludwigbahn, andrerseits, werden am 5. Juli d. J. auf der Route via Hof-Aschaffenburg insoweit aufgehoben, als die Entfernungen der letzteren gegenüber der Route Bebra-Frankfurt a. M. einen Umweg von mehr als 20 pCt. enthalten. Die Abfertigung der Güter in den betreffenden Relationen hat vom genannten Zeitpunkte an nur noch via Bebra-Frankfurt a. M. stattzufinden. Ingleichen wird die Verkehrsleitung zwischen einzelnen Sächsischen Stationen mit Stationen der Saarbrücker- und Moselbahn (Saarbrücken-Sächsischer Verband), sowie mit Stationen der Lothringischen und Luxemburgischen Bahnen vom 5. Juli d. J. an nicht mehr via Hof-Aschaffenburg - Coblenz, sondern **nur** noch via Eisenach-Coblenz stattfinden, sobald die Entfernung der ersteren Route um 20 pCt. höher ist, als diejenige der letzteren. Dresden, am 20. Mai 1881. Königl. Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung. (1312)

Hessische Ludwigseisenbahn. Wir bringen hiermit zur Kenntniss, dass am 1. Juli d. Js. die im **Stettin - Südwestdeutschen Tarif** vom 1. November 1880 nebst Nachtrag 1 enthaltenen Frachten zwischen Stettin und diesseitigen Stationen — excl. jedoch der Frachten für Babenhausen, Darmstadt, Dieburg, Erbach i. Odenw., Hanau, Höchst - Neustadt und Michelstadt, für welche die seitherige Route via Hof-Cüstrin verbleibt, über diese Route erlöschen.

Vom genannten Tage ab findet directe Abfertigung nur noch via Hanau-Bebra nach der Staatsbahnstation Stettin statt. Mainz, den 18. Mai 1881. In Vollmacht des Verwaltungsrathes: Die Specialdirection. (1323)

Südwestrussisch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verband. Vom 20. Mai a. St./1. Juni n. St. 1881 ab gelangt der II. Nachtrag zum Südwestrussisch-Oesterr.-Ung. Eisenbahn-Verbandtarife zur Einführung. Derselbe enthält ausser Ergänzungen der reglementarischen Bestimmungen, Abänderungen der Waaren-Classificationen und Berichtigungen, auch noch die Aufahme der Russischen Stationen Proskurow, Popelnja, Demtschin, Olschanka, Klewan und Grajewo transit der Südwestlichen Eisenbahnen in den Verband, dann neue Getreidetarife für den Verkehr zwischen den Stationen der Charkow-Nikolajewer Bahn, der Kursk-Charkow-Azower Bahn, der Orel-Grjasi Bahn und der Grjasi-Zarizyn Bahn einerseits, dann Brody andrerseits sowie einen neuen Ausnahme-Tarif für den Transport von Salz-, Schwefel- und Salpetersäure zwischen Stationen der Kursk-Kiewer Bahn einerseits und Brody andrerseits, endlich die Einführung von neuen Reexpeditions-Bestimmungen für Russische Getreidesendungen und Gestattung der Reexpedition auch in Prag und Bubna.

Exemplare können bei den betheiligten Bahnen bezogen werden. Wien, den 16. Mai 1881. Die Verbandverwaltungen. (1307)

Thüringisch - Bayerisch - Württembergischer Verband. Im Verkehr zwischen Freudenstadt, Station der Württembergischen Staatsbahn einerseits und Naumburg, Station der Thüringischen Eisenbahn andererseits treten am 20. Mai c. directe Frachtsätze für A 2 und Specialtarif II in Kraft, welche bei den genannten Stationen zu erfahren sind. Erfurt, den 14. Mai 1881. Namens der Verbandsverwaltungen: Die Direction der Thüringischen Eisenbahngesellschaft. (1275)

Zu dem am 1. Juni d. J. in Kraft tretenden **Ungarisch-Deutschen** bezw. **Ungarisch-Niederländischen Holztarif** ist ein Berichtigungsblatt zur Herausgabe gelangt.

Dasselbe enthält Richtigstellung einiger Stationsnamen, sowie verschiedener Frachtsätze. Soweit letztere Erhöhungen herbeiführen, treten dieselben erst mit dem 15. Juli d. J. in Kraft.

Druckemplare des Berichtigungsblattes sind auf den Verbandstationen gratis zu haben. Breslau, den 20. Mai 1881. Im Auftrage der Verbandsverwaltungen: Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn. (1313)

West - Nordwestdeutscher Eisenbahnverband. Zu den Heften 1, 3, 30, 32, 95, 100, 103 und 108 des West-Nordwestdeutschen Verbandsgütertarifs sind Ergänzungsblätter — anderweite, theils ermässigte und theils erhöhte Frachtsätze für den Verkehr zwischen Frankfurt a/M.-Sachsenhausen und Frankfurt a/M. - Ostbahnhof einer- und Stationen des Eisenbahndirectionsbezirks Hannover andererseits enthaltend — erschienen, welche von den Verbandsgüterexpeditionen bezogen werden können. Die erhöhten Sätze kommen vom 1. Juli cr. ab zur Anwendung, dagegen treten die übrigen Sätze am 18. d. Mts. in Kraft. Hannover, den 14. Mai 1881. Namens sämmtlicher Verbandsverwaltungen Königliche Eisenbahndirection. (1289)

III. Tarife für andere directe Verkehre.

Am 20. Mai dieses Jahres treten für den Verkehr zwischen den Stationen **Minden** und **Porta** der **Hannoverschen Staatsbahn** einerseits und den Stationen **Cottbus, Peitz, Müllrose, Ruhland** und **Senftenberg** der **Cottbus-Grossenhainer Bahn,** sowie **Elsterwerda, Gera, Hohenfichte** und **Zeitz** der

Sächsischen Staatsbahn andererseits directe Frachtsätze in Kraft. Dieselben sind bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren. Dresden, den 17. Mai 1881. Kgl. Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung des Norddeutsch-Sächsischen Verbandes. (1286)

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit Bezugnahme auf die Publication vom 23. März bezw. 13. April l. J. bringen wir zur Kenntniss, dass der neue Tarif für den Güterverkehr zwischen **Waldshut einer- und den Stationen der Bötzberg-, Schweizer Nordost-, Aargauischen Südbahn, der Linie Wohlen-Bremgarten und der Vereinigten Schweizerbahnen andererseits** mit Giltigkeit vom 1. Juni d. J. zur Ausgabe gelangt ist und Exemplare desselben bei unsern Stationen Basel und Waldshut zum Preise von 1 ℳ bezogen werden können. Karlsruhe, den 19. Mai 1881. Generaldirection. (1314)

Hessische Ludwigsbahn. Am 20. Mai cr. tritt der 1. Nachtrag zum Tarife vom 1. Januar 1881 für die **Beförderung von Steinkohlen etc.** im Verkehre von Stationen der **Rheinisch-Westfälischen Bahnen nach unseren Stationen** in Kraft, welcher veränderte Frachtsätze für Darmstadt, Darmstadt-Rosenhöhe und Wiesbaden, sowie Berichtigungen enthält. Soweit sich die seitherigen Frachtsätze billiger stellen, bleiben dieselben noch bis zum 5. Juli in Kraft. Der Nachtrag ist von unserem Tarifbureau für 10 ₰ käuflich zu erhalten. Mainz, den 18. Mai 1881. In Vollmacht des Verwaltungrathes: Die Special-Direction. (1309)

Oberhessische Eisenbahnen. Am 1. Juni cr. treten directe Frachtsätze der **Specialtarife A 2 und III zwischen Kinzenbach und Lich** in Kraft. Giessen, den 18. Mai 1881. Namens der betheiligten Verwaltungen: Grossherzogliche Direction der Oberhessischen Eisenbahnen. (1324)

IV. Specialtarife für bestimmte Transport-Artikel.

Für die Beförderung von **Schafviehtransporten** in Wagen mit mehreren Böden vom Städtischen Centralviehhofe Berlin nach Paris treten auf den Deutschen Bahnstrecken bis Amanweiler Grenze die nachstehenden **Ausnahmefrachtsätze** mit sofortiger Gültigkeit in Kraft:

pro 1 qm in Mark
einschliesslich der Expeditionsgebühren)
Amanweiler Grenze (La Pantin) 17,95
" " (La Villette) 18,59

Hierzu kommt noch eine Gebühr von 7,2 ℳ pro beladenen Wagen (ohne Rücksicht auf die Zahl der Achsen und Wagenböden) für die Benutzung des Geleiseanschlusses an die Berliner Ringbahn.

Unter Zugrundelegung dieser Sätze und der ab Amanweiler Grenze (Batilly) bis Paris (La Pantin und La Villette) bestehenden Frachten ergiebt sich bis Paris eine derjenigen auf der Route via Neuss für Paris (Le Bourget und La Chapelle) gleiche Gesammtfracht.

Nähere Auskunft über die neuen Ausnahmefrachtsätze ertheilt unsere Güterexpedition auf dem Städtischen Centralviehhofe. Berlin, den 19. Mai 1881. Königliche Eisenbahndirection. (1325 J)

Vom 10. d. Mts. ab ist zum **Ausnahmetarife für die Beförderung von Steinkohlen** etc. von Stationen der Rheinischen nach Stationen der Hamburger Bahn der Nachtrag 1 in Kraft getreten.

Derselbe liegt auf den betreffenden Stationen zur Einsichtnahme offen. Frankfurt a/M., den 16. Mai 1881. Königliche Eisenbahn-Direction. (1311)

Aufhebung des Tarifs für Krapp und Garancin ab Genf nach Berlin vom 1. September 1870.

Der vorbezeichnete Tarif tritt am 1. Juli d. Js. ausser Kraft. Berlin, 15. Mai 1881. Die Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft. (1304)

Oberschlesische Eisenbahn. Für den **Transport von Coaks** von Gleiwitz nach Berlin (Hamburger, Stettiner und Nordbahnhof) finden vom 1. Juni d. J. ab die für den Transport von Kohlen ab Zabrze (Schmiederschacht) nach den genannten Berliner Bahnhöfen bestehenden **Ausnahmefrachtsätze** unter den, den bezüglichen Tarifen vorgedruckten Bedingungen Anwendung. Breslau, den 19. Mai 1881. Königliche Direction. (1328)

Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft. Unter Aufhebung des **Ausnahme-Tarifs** vom 1. November 1880 für die Beförderung von **Steinkohlen** und Kokes im Verkehr von Stationen der Köln-Mindener, Rheinischen, Hannoverschen Staats-, Bergisch-Märkischen und Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn tritt im Deutsch-Dänischen Verbande ein vom 1. Mai 1871 bis Ende Mai 1882 gültiger Ausnahme-Tarif für die Beförderung von Steinkohlen, Kokes und Briquetts im Verkehre von Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Elberfeld, Köln (rechtsrheinisch) und Köln (linksrheinisch), sowie der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn nach Stationen der Dänischen Staats-Eisenbahnen in Jütland und Fühnen in Kraft, durch welchen die bisherigen Sätze um 4 ℳ pro 10 000 kg ermässigt werden.

Exemplare des Tarifs können durch unsere Betriebscontrole hier unentgeltlich bezogen werden. Altona, den 17. Mai 1881. Die Direction. (1183)

Ausnahmefrachtsätze für Holz. Die mit dem 1. April d. Js. durch Nachtrag IV zum Tarife für den Güterverkehr zwischen diesseitigen etc. Stationen und Stationen der Berlin-Hamburger etc. Bahn vom 1. April 1878 eingeführten Ausnahmetarifsätze für Holz des Specialtarifs II werden mit dem 1. Juli cr. um folgende Beträge pro 100 kg erhöhet:

1. zwischen Lübeck einerseits und den Stationen der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn Altona-Ottensen und Schulterblatt andererseits um je 0,03 ℳ, mithin auf 0,43 bezw. 0,41 ℳ;

2. zwischen Oldesloe und den genannten Verbindungsbahnstationen um 0,02 ℳ, mithin auf 0,35 bezw. 0,33 ℳ;

3. zwischen Gleschendorf, Ottendorf und Pansdorf einerseits und den Verbindungsbahnstationen andererseits um 0,04 ℳ, mithin auf resp. 0,48 ℳ, 0,49 ℳ und 0,46 ℳ im Verkehr mit Altona-Ottensen, und auf 0,46 ℳ, 0,47 ℳ und 0,44 ℳ im Verkehr mit Schulterblatt;

4. zwischen Schwartau und den Verbindungsbahnstationen wie zu 1. Lübeck, den 18. Mai 1881. Die Direction der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft. (1285)

Mit Giltigkeit vom 1. Mai l. J. ab ist zum **Ausnahmetarife** für den Transport von **Bau- und Nutzholz** zwischen Stationen der Kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen und Stationen der Pfälzischen Bahnen vom 1. April 1880 der I. Nachtrag erschienen, welcher eine Bestimmung betreffs der Tarifirung von Hopfenstangen und Frachtsätze für Zeiskam, Station der Pfälzischen Bahnen, enthält. München, den 19. Mai 1881. Generaldirection der Kgl. Bayer. Verkehrsanstalten. Betriebsabtheilung. (1306)

Oldenburgische Staatsbahn. Für die **Beförderung von Steinkohlen, Kokes, Steinkohlenasche, Kokesasche und Briquets in Wagenladungen von je 10 000 kg** werden im Verkehr von Stationen der Eisenbahn-Directions-Bezirke Köln (rechtsrheinisch) und Elberfeld nach Stationen der Oldenburgischen Bahn und der Strecken Verden-Bremerhafen und Kirchlengern-Rheine des Eisenbahn-Directions-Bezirks Hannover, sowie von den Stationen Ibbenbüren, Piesberg und Püsselbüren des Eisenbahn-Directions-Bezirks Hannover nach Stationen der Strecken Recklinghausen-Bremen (excl.), Münster-Soest (excl.) beziehungsweise Unna-Königsborn, Münster-Gronau und Freren-Coesfeld des Eisenbahn-Directions-Bezirks Köln (rechtsrheinisch) und von der Oldenburgischen Station Eversburg nach Stationen der Strecke Nortrup-Fürstenau des Eisenbahn-Directions-Bezirks Köln (rechtsrheinisch), ferner im Verkehr von Station Dortmund der Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn nach Stationen der Oldenburgischen Bahn und der Strecken Verden-Bremerhafen und Kirchlengern-Rheine des Eisenbahn-Directions-Bezirks Hannover, sowie von der Station Piesberg des Eisenbahn-Directions-Bezirks Hannover nach Dortmund-Gronau-Enscheder Stationen unter Aufhebung der z. Z. bestehenden Sätze am 1. n. Mts. anderweite, theilweise ermässigte **Ausnahme-Tarifsätze** zur Einführung gebracht.

Näheres ist auf den Verbandstationen, von welchen auch Exemplare der Tarife zu beziehen sind, zu erfahren. Oldenburg, 1881 Mai 14. Die geschäftsführende Verwaltung des Friesisch-Westfälischen Verbandes. Grossherzogliche Eisenbahn-Direction. (1293 B & W)

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Mit 1. Juni a. c. tritt Nachtrag II zum directen Tarif für den Personen- und Gepäcksverkehr vom 15. November 1879 zwischen Wien einerseits, **Belgien und England** andererseits via Tetschen in Kraft.

Exemplare dieses Nachtrages liegen in der Station Wien als auch bei der unterzeichneten Generaldirection zur Einsichtnahme bereit. Wien, am 16. Mai 1881. Die Generaldirection. (1301)

2. Verkehrs-Störungen etc.

Erste Siebenbürger Eisenbahn. Vom 19. Mai angefangen ist der Frachten- und Eilgutverkehr auf der Strecke Piski-Petrozsény der I. Siebenbürger Eisenbahn, wegen Zerstörung des Bahnkörpers durch Hochwasser zwischen den Stationen Kalán und Russ eingestellt.

Der Personenverkehr wird durch Umsteigen vermittelt.

Die Verkehrsstörung dürfte circa 8 Tage dauern.

3. Dividendenauszahlung.

Die Dividende auf die Stammactien unserer Gesellschaft pro 1880 ist auf $1\frac{2}{3}$ pCt. festgestellt und kann gegen Einreichung der betreffenden Dividendenscheine vom 1. Juni c. an bei unserer Hauptkasse in Empfang genommen werden. Braunschweig, den 10. Mai 1881. Direction der Braunschw. Eisenbahngesellschaft. (1240)

4. Bilanzen.

Vermögensbilanz für das Jahr 1880.

	Activa.		M.
1	Bauconto:		
	a) Erwerbspreis der Braunschweigischen Bahnen	83 187 699 M.	
	b) Erweiterungen	9 409 548 „	
	c) Neubauten	8 506 555 „	
			101 103 802
2	Magazinbestände		862 150
3	Debitoren:		
	a) Vorschüsse	89 338 M.	
	b) Debitoren	1 006 686 „	
			1 096 024
4	Hypotheken		356 885
5	Effecten		452 204
	(Braunschw. Leihhaus-Obligat.	376 000 M.	
	4½ pCt. Bergisch-Märkische Prioritäts-Obligat. VII. Serie	74 700 „)	
6	Cassenbestand		28 283
	Summa Activa		103 899 348

	Passiva.		M.
1	Actiencapital		36 000 000
2	4½ pCt. Prioritäts-Obligationen		9 500 700
3	Amortisirte 4½ pCt. Obligationen		99 300
4	Erneuerungsfonds		3 179 125
5	Reservefonds		316 072
6	Conto der Annuitäten:		
	a) Restbetrag der Annuität	48 347 433 M.	
	b) Amortisation	1 840 266 „	
			50 187 699
7	Verwendungen des Reservefonds für Erweiterungen		3 793 216
8	Subvention der Stadt Einbeck zum Baue der Salzderhelden-Einbecker Bahn		120 000
9	Verschiedene Creditoren		64 649
10	Bruttoüberschuss der Betriebsrechnung nach Abzug des für Erneuerungen und Erweiterungen verwendeten Betrags von 1 373 443 M.	3 920 118 M.	
	einschliesslich dieses Betrags also	5 293 561 „	
	nach Abzug des Erlöses für Altmetalle von 303 188 M.	4 990 373 „	
	Davon ab:		
	a) Prioritätszinsen	428 760 M.	
	b) Rente für die Bahnhöfe Helmstedt und Schöningen	9 900 „	
	c) Amortisation der Prioritätsanleihe	99 300 „	
	d) Staatssteuern	20 626 „	
	e) Annuität	2 625 000 „	
	f) Garantiezinsen	45 000 „	
	g) Dotation des Erneuerungsfonds incl. 25 000 M. für Vienenburg-Goslar	985 000 „	
	h) Dotation des Reservefonds	138 200 „	
		4 351 786 M.	
	Bleibt Ueberschuss		638 587
	Summa Passiva		103 899 348

Braunschweig, den 20. April 1881. Direction der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft. F. W. Wolf. Hildebrand. (1240)

5. Submissionen.

Die Lieferung verschiedener, im II. Halbjahr 1881 und im I. Halbjahr 1882 für die Sächsischen Staatseisenbahnen erforderlichen Materialien und Ersatzstücke, als:

1. Blech- und Fassnieten, Schliessen, Eisendraht, Schlüsselschrauben, Beisszangen und Packwagenschlösser,
2. Hammerstiele, Schaufelstiele und hölzerne Rechen,
3. Bürstenwaaren,
4. Webwaaren,
5. Docht, Garn, Oelkissen, Pappe und Filz,
6. Gummiwaaren und
7. 265 000 kg Walzeisen

soll vergeben werden.

Lieferungsanerbieten sind nebst den anerkannten Lieferungsbedingungen bis zum 8. Juni a. c. Vormittags 9 Uhr an unterzeichnete Verwaltung portofrei abzugeben, bei welcher auch die Bedingungen und Bedarfsnachweise einzusehen sind, oder unter genauer Angabe derjenigen Gegenstände, für welche die Bedarfsnachweisung gewünscht wird, gegen Entrichtung von 20 Pf. für jede einzelne Nummer der oben angeführten Abtheilungen bezogen werden können.

Die Eröffnung der Angebote erfolgt in Gegenwart der etwa erschienenen Bewerber an demselben Tage, Vorm. 10 Uhr, im Conferenzzimmer des Personenbahnhofes Chemnitz. Chemnitz, am 21. Mai 1881. Maschinenhauptverwaltung der Königl. Sächs. Staatseisenbahnen. (1319 J)

Königlich Württembergische Staatseisenbahnen. Wir beabsichtigen die Anschaffung eines grösseren Quantums von Locomotiv-, Tender- und Wagenradreifen von Flussstahl. Das Verzeichniss der Radreifen und die Lieferungsbedingungen können von unserem Secretariat bezogen werden.

Offerten sind versiegelt und mit der Aufschrift „Submission für Radreifen" versehen bis spätestens den 8. Juni d. J. Mittags 12 Uhr unserem Secretariat zuzustellen. Stuttgart, den 17. Mai 1881. Generaldirection der K. Württ. Staatseisenbahnen. (1322)

K. K. Betriebs-Verwaltung der Kronprinz Rudolfbahn. Lieferungs-Ausschreibung. Auf die Lieferung des Jahresbedarfs, d. i. vom 1. Juli cr. bis 30. Juni 1882 von circa

5 000 kg Rothmetall und
1 000 „ Phosphorbronce in Modellguss

werden vorschriftsmässig gestempelte, versiegelte und mit der Aufschrift „Offerte auf Rothmetall und Phosphorbronce" versehene Offerten bis längstens 2. Juni 1881 im Einreichungsprotocolle der K. K. Betriebsverwaltung, I. Renngasse 5 angenommen, und ist gleichzeitig ein Vadium von 5 pCt. des Gesammtwerthes der offerirten Lieferung in Baarem oder in solchen Effecten, welche von der priv. Oest.-Ung. Bank zur Belehnung zugelassen werden, bei der h. o. Hauptcasse zu erlegen.

Die allgemeinen und speciellen Bedingnisse können im Bureau für Materialwesen, ebenfalls I. Renngasse 5, gegen Vergütung der Selbstkosten behoben werden.

Das Anbot ist nur franco einer Rudolfbahnstation zu stellen.

Die K. K. Betriebsverwaltung behält sich die Entscheidung zwischen den betreffenden Offerenten vor und wird jede Offerte, welche den genannten Bedingungen nicht entspricht, unberücksichtigt lassen. Wien, im Mai 1881. Der K. K. Betriebs-Verwalter der Kronprinz Rudolfbahn. (Nachdruck wird nicht honorirt.) (1321)

K. K. Betriebsverwaltung der Kronprinz Rudolfbahn. Lieferungsausschreibung. Auf die Lieferung des Jahresbedarfes d. i. vom 1. Juli 1881 bis 30. Juni 1882 von circa

51 000 t mineralischer Kohle

werden vorschriftsmässig gestempelte, versiegelte und mit der Aufschrift „Offerte auf mineralische Kohle" versehene Offerten bis längstens 1. Juni a. c. im Einreichungsprotocolle der K. K. Betriebsverwaltung, I. Renngasse 5 angenommen und ist gleichzeitig ein Vadium von 5 pCt. des Gesammtwerthes der offerirten Lieferung in Baarem oder in solchen Effecten, welche von der priv. Oest.-Ung. Bank zur Belehnung zugelassen werden, bei der h. o. Hauptcasse zu erlegen.

Die allgemeinen und speciellen Lieferbedingnisse können im Bureau für Materialwesen, ebenfalls Renngasse 5, gegen Vergütung der Selbstkosten behoben werden.

Das Anbot ist franco einer Rudolfbahnstation und franco Waggon zu stellen.

Die K. K. Betriebsverwaltung behält sich die Entscheidung zwischen den betreffenden Offerenten vor und wird jede Offerte, welche den genannten Bedingungen nicht entspricht, unberücksichtigt lassen. Wien, im Mai 1881. Der K. K. Betriebsverwalter der Kronprinz Rudolfbahn. (Nachdruck wird nicht honorirt.) (1303)

Fortsetzung der offiziellen Anzeigen auf Seite 572.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin SW. (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 10. Jahrgang 1881. **Berlin, am 27. Mai 1881.**

Anzeiger
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Der Redaction bis zum 24. Mai incl. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2mal im Monat und ist als selbstständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Colli mit Buchstaben sign.:

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur Marke	Signatur Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
1	A B	202	1	Fass	unbekannt	120	1	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
2	AF	905	1	Kiste	?	7	2	Deutzerfeld	K. E. D. r. Köln	
3	A H	7336	1	Ballen	?	27	3	Speldorf	„	
4	A K	5931	1	Kiste	?	58	4	Barmen	Berg.-Märkische	
5	A O	10	1	—	Notenpult	6	5	Duisburg Rh.	K. E. D. r. Köln	
6	A S	803	1	Kiste	Ventil	20	6	Neuss	Linksrheinisch	
7	A V	235	1	Ballen	?	25	7	Speldorf	K. E. D. r. Köln	
8	B	2	1	„	Speck	25	8	Düsseldorf	Berg.-Märkische	
9	B	3	1	Kiste	Handwerkzeug	8	9	Chemnitz	Sächs. Staatsb.	Bodensturz.
10	B P	245	1	Ballen	Papier	11	10	Bremerhaven	K. E.-D Hannover	
11	B P	5973	1	Kiste	Glas	113	11	Soest	„	
12	B P M E	5201	1	—	Koppelbaum	—	12	Stendal	Magdeb.-Halberst.	
13	B S	49674	1	Kiste	Seife	54	13	Mannheim	Badische	
14	C A G S	1994	1	„	leere Flaschen	50	14	Chemnitz	Sächs. Staatsb.	Bodensturz.
15	C B	—	1	—	Kette	—	15	Oberhausen K. M.	K. E. D. r. Köln	
16	C B	966	1	Ballen	Garn	82	16	Chemnitz	Sächs. Staatsb.	Bodensturz.
17	C F H	5	1	„	anschein Tabak	228	17	Harburg	K. E. D. Hannover	
18	C G E	256	1	Kiste	gefüllt	43	18	Bingerbrück	Linksrheinisch	
19	Ch H	199	1	—	Eisenrohr	4,5	19	Deutzerfeld	K. E. D. r. Köln	
20	C S L	436	1	Kiste	unbekannt	227,5	20	Bromberg	K. E. D. Bromberg	
21	C V W	9886	1	Stück	Eisen	3	21	Crefeld	Berg.-Märkische	
22	D	—	1	„	Winkeleisen	2,5	22	Iserlohn	„	
23	E K	20	1	Kiste	?	29	23	Magdeburg	Magdeb.-Halberst.	
24	E R	16	1	Fass	leer	8	24	Wittenberge	„	
25	E S	4838	1	Kiste	Cigarrenkistchen	40	25	Mannheim	Badische	
26	F	6	1	Ballen	Manufacturwaaren	18	26	Berlin	Magdeb.-Halberst.	
27	F	323	{1 / 2}	Boden / Stangen	Kupfer	67	27	Köln Gereon	Linksrheinisch	
28	F B	{1320 / 3303}	2	Fass	Wein	52	28			
29	F G	{642a / 642}	2	Kisten	{Gummiwaaren und 1 Blechbüchse}	47	29	Wanne	K. E. D. r. Köln	
30	F G	1552	1	Kiste	Gummiwaaren	39,5	30			
31	F G	2041	1	Ballen	}Lederwaaren	41	31			
32	F G	2225	1	„		16	32			
33	F M	{120 / 136}	2	—	Bretter	—	33	}Münster	„	
34	F O	782	1	Sack	Schweineborsten	24	34			
35	F S F	627	1	Fass	Soda	318	35	Dortmund	Berg.-Märkische	
36	G	7	1	Ballen	Leder	25	36	Bremerhaven	K. E. D. Hannover	bez. Osterholz-Scharmbeck.
37	{G B K / G H}	—	1	„	Flachs	57	37	Bestwig-Nuttlar	Bergisch-Märk.	
38	G G	840	1	„	Blaudruck	16	38	Deutz	K. E D. r. Köln	
39	G J	731	1	„	?	71	39	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	beschr.: Rheydt-Hamm.
40	G O E	7	1	Stück	Viehgitter	—	40	Halberstadt	Magdeb.-Halberst.	aus roh. Latten zusammengenagelt.
41	G P	1065/6	2	Kisten	}Käse	109	41	}Wanne	K. E. D. r. Köln	
42	G P	7114/6	3	Körbe		196,5	42			
43	H	9577	1	Kiste	Nudeln	16	43	Dudweiler	Linksrheinisch	
44	H G	1275	1	„	gefüllt	45	44	Köln Gereon	„	
45	H G	{7643 / 7645}	2	—	Lattengestelle	109	45	Deutzerfeld	K. E. D. r. Köln	
46	H H	—	2	Sack	Kartoffeln	126	46	Bochum	Berg.-Märkische	
47	H M	236	1	Korb	Deckel v. Butterkübeln	6	47	Herford	K. E. D. Hannover	
48	H S B	9483	1	Fass	leer	117	48	Wanne	K. E. D. r. Köln	
49	H T	96/7	2	Kisten	Hohlglas	125	49	Essen Rh.	„	
50	HV	803	1	Ballen	Bücher	61	50	Würzburg	Badische	
51	J F C R	1557	1	Kiste	?	?	51	Hamburg	K. E.-D. Hannover	

LaufendeNr.	Der Colli: Signatur: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo	LaufendeNr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
52	J G F L	1	1	Collo	Leder —	9	52	Könitz	K. E.-D. Bromberg	
53	K	—	1	Stück	Eisenrad —	10,5	53	Halberstadt	Magdeb.-Halberst.	
54	K B S	83/4	2	Kisten	gefüllt —	392	54	Aachen	Linksrheinisch	
55	K & C	8054	1	Kiste	leer —	15	55	Mannheim	Badische	
56	K H	20	1	Butterfass	do. —	—	56	Verden	K. E.-D. Hannover	
57	K S	—	1	Koffer	gefüllt —	54	57	Hanau	K.E.-D.Frankf.a/M.	
58	K S St B	—	1	—	Vorsatzgitter —	—	58	Alexandrowo	K. E.-D. Bromberg	
59	K V	1453	1	Fass	Nieten —	—	59	Köln Pantaleon	Linksrheinisch	
60	K W S	23047	1	Fässchen	Fische —	8	60	Nordhausen	K.E.-D.Frankf.a/M.	bez.: Mühlhausen i/Th.
61	L	1	1	Kiste	Wäsche —	19	61	Mannheim	Badische	
62	L	811/2	2	Sack	grüne —	136	62	Halle	Magdeb.-Halberst.	
63	L	2018	1	Kübel	leer —	5	63	Lüneburg	K. E.-D. Hannover	
64	L C	6122	1	Kiste	unbekannt —	16	64	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
65	L S	816	1	Packet	— —	6	65	Emmerich	K. E.-D. r. Köln	
66	L S T	II	1	—	ledige Kette —	—	66	Oderberg	Oberschlesische	
67	M H	5	1	Pack	4 Messingtafeln —	9,5	67	Magdeburg	Magd.-Halberstadt	
68	M S	518/9	2	Ballen	-- —	31	68	Speldorf	K. E.-D. r. Köln	
69	N R	64	1	Pack	lebende Pflanzen —	15	69	Potsdam	Berl.-Potsd.-Magd.	
70	O L	762	1	Kiste	anscheinend Bücher —	115	70	Berlin	„	
71	P B	885/6	2	Kisten	? —	51	71	Güterexp. Lübeck	Lübeck-Büchen.	am 4./5. Zug 302 aus Wagen 6509 H entladen
72	P C	813	1	Fass	Wein —	118	72	Hannover	K. E.-D. Hannover	beschr.: Bischofswerda
73	P & C	3084	1	Ballen	Wollenzeug —	12	73	Münster	K. E.-D. r. Köln	
74	P E	696	1	Knierohr	— —	2	74	Vlotho	K. E.-D. Hannover	
75	P G H S	1517	1	Ballen	— —	50	75	Dortmund	K. E.-D. r. Köln	
76	P H	3	2	Bund	Rundeisen —	51	76	Brakel	K. E.-D. Hannover	
77	R E	1	1	Kiste	? —	20,5	77	Berlin	Magdeb.-Halberst.	
78	Rh E / G	0,14	1	—	Vorhängeschloss —	0,5	78	Holzwickede	Berg.-Märkische	
79	R L	—	10	Sack	Kartoffeln —	500	79	Hamburg	K. E.-D. Hannover	
80	R / T	3000	1	Fass	? —	70	80	Bremen	„	beklebt: St. Valentin-Passau
81	S	—	2	Pack	Hölzer —	17	81	Münster	K. E.-D. r. Köln	
82	S	1	1	Sack	Kartoffeln —	56	82	Bensberg	Berg.-Märkische	
83	S	70	1	Pack	leere gebr. Säcke —	8,5	83	Danzig	K. E.-D. Bromberg	
84	S	17022	1	Kiste	Candis —	24	84	Chemnitz	Sächs. Staatsb.	Bodensturz
85	S 4 S	1554	1	„	? —	?	85	Hamburg	K. E.-D. Hannover	
86	S S	1108	1	Ballen	? —	52	86	Hannover	„	
87	T	6	1	Pack	6 tann Bretter —	5	87	Münster	K. E.-D. r. Köln	
88	T F G	51	1	Korb	Küchengeschirr —	20	88	Chemnitz	Sächs. Staatsb.	Bodensturz
89	T	368	1	Fass	? —	55	89	Hildesheim	K. E.-D Hannover	beschr.: Mülheim-Benninghausen
90	T S	133	1	„	leer —	17	90	Hannover	„	beschr.: Kevelaer
91	T V	742	1	Kiste	? —	18	91	Aachen M	Berg.-Märkische	
92	T W	2	1	Pack	Säcke —	21	92	Münster	K. E.-D. r. Köln	
93	V R	—	1	Collo	Eisen —	23	93	's Bosch	Niederl. Staatsb.	
94	V S B	—	1	—	eiserne Brechstange —	8,5	94	Bremen	K. E.-D. Hannover	
95	W	1	1	Sack	Kartoffeln —	87,5	95	Braunschweig	Braunschweig.	
96	W	24¼	1 / 11	Stück / Stück	Kuchenbleche —	18	96	Plauen i. V. ob. Bhf.	Sächs. Staatsb.	Bodensturz
97	W	324/5	2	Ballen	Schinken —	20,5	97	Oestrich-Winkel	K.E.-D. Frankf.a/M.	
98	W G	3451	1	Kiste	Eisenwaaren —	44	98	Eupen	Linksrheinisch	
99	W H	3/4	2	—	Vorsatzgitter —	—	99	Alexandrow	K. E.-D. Bromberg	
100	W P M	2177	1	Kiste	? —	32	100	Soest	K. E.-D. Hannover	beschr.: Plettenberg
					B. Colli mit Adressen sign.					
101	Alexis	—	1	Sack	Weizenmehl —	50	101	Barmen	Berg.-Märkische	
102	A. Lutze Relinen	—	1	Koffer	Kleider —	40	102	Speldorf	K. E.-D. r. Köln	
103	A. Wilkens & Jahns	—	2	Colli	leere Körbe —	21	103	Bremen	K. E.-D. Hannover	
104	B B Essen	7	1	Pack	Papier —	12	104	Essen	Berg.-Märkische	
105	Ernst Schmidt Düsseldorf	—	1	Fass	— —	137	105	Deutz	K. E.-D. r. Köln	
106	F.W. Giebner Coennern	—	1	Pack	? —	70	106	Halle	Magdeb.-Halberst.	
107	GeneralAgentur Flemming, Zwickau. Gottlieb Gerber No. 45 den 27. April New-York	—	1	Kiste	? —	65	107	Geestemünde	K. E.-D. Hannover	
108	Hannover-Altenbeken	—	1	Stück	Plan mit Leine —	—	108	Halberstadt	Magdeb.-Halberst.	plombirt v. Mülheim R. E. G.

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (Insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können.)
109	Hellstadt	64	1	Pack	Packleinen —	8	109	Leipzig	Magd.-Halberstadt	
110	J R Bremen	1|2	2	Sack	Pferdehaare —	50,5	110	Bremen	K. E. D. Hannover	
111	Joh. Schödel New-York	—	1	grosse Kiste	? —	28	111	Magdeburg	Magd.-Halberstadt	
112	Jules Fesche Mülhouse Dornach	99	1	—	Wagendecke —	—	112	Lippstadt	K. E. D. Hannover	Lagert seit 15/4. 81
113	O M Eisleben	—	1	Kiste	? —	31	113	Oberröblingen	K.E.-D.Frankf.a/M.	bez. Eisleben.
114	Sieling Cöln	—	1	Fass	leer —	10	114	Deutz	Bergisch-Märk.	
115	Th. Bartsch in Kostrzyn	—	1	Fass	leer, defect —	—	115	Pudewitz	Oberschlesische	
116	Th. B. Heidenthal	—	1	Ballen	gefüllt —	20	116	Crefeld	Linksrheinisch	
117	W Werden	83	1	Pack	Düten —	18	117	Crefeld	Bergisch-Märk.	
118	Werkmeister Pohl Rheine	—	1	—	eis. Tragfeder —	35	118	Münster	K. E.-D. r. Köln	
119	Werkstatt Limburg	—	1	—	Kuppelkette zu Wagen 513 Nassau gehörig	—	119	Nordhausen	K.E.-D.Frankf.a/M.	bez. Berl.-Anh. (Limburg).
120	W. Remmer Bremen	—	1	Fass	leer —	14	120	Hannover	K. E. D. Hannover	
					C. Colli m. Nummern sign.:					
121	—	40	1	Colli	Pumpentheil (Stiefel) —	15	121	Oberlahnstein	K.E.-D.Frankf.a/M.	
122	—	40	1	Korb	Thonwaaren —	30	122	Enschede	Niederl. Staatsb.	
123	—	8676	2	—	Koaksaufsätze —	—	123	Herne	K. E.-D. r. Köln	
					D. Colli mit Figuren sign.:					
124	× weiss	—	4	Stück	Blech —	5	124	Berlin	K. E. D. Bromberg	
125	△	4237	1	Ballen	Baumwollwaaren —	106	125	Crefeld	Linksrheinisch	
126	J C	8904	1	Fass	? —	69	126	Halle	Magdeb.-Halberst.	
					D. Colli ohne Signatur:					
127	—	—	1	—	Bohle 5,8 m lg, 12 cm br., 2 cm st., auf Strecke gef.	—	127	Berlin	K. E.-D. Bromberg	
128	—	—	6	—	Koaksaufsätze	—	128	Herne	K. E.-D. r. Köln	
129	—	—	1	Fass	leer —	30	129	Bremerhaven	K. E. D. Hannover	
130	—	—	1	—	lebendes Ferkel —	—	130	Appelhülsen	K. E.-D. r. Köln	
131	—	—	4	—	Feuertöpfe —	22	131	Elberfeld	Bergisch-Märk.	
132	—	—	1 1	—	Grabschippe — eis. Gartenrechen	—	132	Biebrich	K.E.-D.Frankf.a/M.	
133	—	—	1	—	gusseis. breiter Ring —	2,5	133	Barmen	Bergisch-Märk.	
134	—	—	1	—	kl. Handblasebalg —	0,75	134	Berlin	K. E.-D. Bromberg	
135	—	—	1	—	Holzstamm, 2 m lang, 65 cm stark	300	135	Cosel-Kandrzin	Oberschlesische	
136	—	—	1	—	Kaminstein —	24	136	Deutzerfeld	K. E.-D. r. Köln	
137	—	—	1	—	eis. Kette —	25	137	Zwickau	Sächs. Staatsb.	8,5 m lang. Auf der Strecke gef.
138	—	—	1	Kiste	? —	20	138	Essen Rh.	K. E.-D. r. Köln	
139	—	—	1	Korb	leer —	3	139	M. Gladbach	Bergisch-Märk.	
140	—	—	1	Kübel	leer —	—	140	Verden	K. E. D. Hannover	
141	—	—	2	—	Maschinentheile —	1	141	Siegen	Bergisch-Märk.	
142	—	—	2	Oelfässer	leer —	169	142	Mannheim	Badische	
143	—	—	1	—	Ofenrohr (Kniestück) —	2	143	Vohwinkel	Bergisch-Märk.	
144	—	—	1	—	Ofenschirm —	6	144	Elberfeld	„	
145	—	—	9	Pack	Flachs —	75	145	Aachen	Linksrheinisch	
146	—	—	1	Pack	Latten —	9	146	Essen Rh.	K. E.-D. r. Köln	
147	—	—	1	Packet	2 Pflugschaare —	2,5	147	Leipzig I. Bayer. Bh	Sächs. Staatsb.	am 2/4. aus Wagen 444 B. P. M. entladen.
148	—	—	1	—	Privatwagendecke —	—	148	Lippstadt	K. E. D. Hannover	Lagert seit 27/4. 81.
149	—	—	1	Ring	Draht —	66	149	Essen	Bergisch-Märk.	
150	—	—	1	Rolle	Eisendraht —	72	150	Jülich	„	
151	—	—	1	—	Sackkarre —	16,5	151	Halle	Magdeb.-Halberst	
152	—	—	1	Sack	Mehl —	50	152	Gildehaus	Niederl. Staatsb.	
153	—	—	1	Sack	Roggenschrot —	60	153	Elberfeld	Bergisch-Märk.	
154	—	—	2	—	eis. Schiebkarren —	79	154	Siegen	K. E.-D. r. Köln	
155	—	—	4	—	Schliessflede —	—	155	Wanne	„	
156	—	—	1	—	eichene Bohle 2,32 m lg., 0,26 m br.	15,5	156	Frose	Magdeb.-Halberst.	

Laufende Nr.	Der Colli						Laufende Nr.	Lagerort		Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	Signatur		Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo		Station.	Name der Bahn.	
	Marke	Nr.								
157	—	—	1	Stab	Flacheisen —	10	157	Trotha	Magdeb.-Halberst.	
158	—	—	5	Stück	neue Bretter —	36	158	Philippsburg	Badische	
159	—	—	3	„	Knierohre —	4	159	Chemnitz	Sächs. Staatsb.	Bodensturz
160	—	—	10	„	Schieferplatten —	23,5	160	Hameln	K. E.-D. Hannover	
161	—	—	5	„	Stangen —	—	161	Cassel	„	
162	—	—	2	Weinfässer	leer —	187	162	Mannheim	Badische	
163	—	—	12	—	Zuckerrübensaamen —	—	163	Eschweiler	Linksrheinische	

Submissionen (Schluss).

Submission auf Flussstahl-Radreifen bezw. Achswellen. Die für das laufende Etatsjahr im diesseitigen Directionsbezirk erforderlichen Radbandagen und Achswellen sollen im Wege der öffentlichen Submission beschafft werden.

Die bezüglichen Bedingungen und Zeichnungen liegen in dem diesseitigen Generalbureau hier zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen frankirte Einsendung von 1 Mark bezogen werden.

Angebote sind verschlossen und mit der Aufschrift:

„Submission auf Flussstahl-Radbandagen bezw. Achswellen"

versehen, bis spätestens zum 8. Juni cr. Vormittags 11 Uhr an das diesseitige Materialienbureau in Magdeburg, Fürstenwallstrasse 10 einzusenden. Magdeburg, den 13. Mai 1881. Königliche Eisenbahndirection. (1320)

Privat-Anzeigen.

Eine Wassermühle

in der Nähe der gr. Stadt, mit Bahnhof, u. an Chaussee belegen, mit 400 Morgen Weizen- und Roggenboden, 70 Fuhren Heu, 11 Pferden, 32 Kühen, 100 Schweinen, guten theils neuen Gebäuden, grossem Wohnhaus, Jagd, Fischerei, u. mit 2 französischen Gängen auch 1 Graupengang eingerichtet, habe ich preiswürdig zu verkaufen Auftrag u. genügt eine Auszahlung von 12—14000 Thaler.

Reflectirende Herren wollen sich an mich wenden. **Rostock, Breite-Str. Dethloff.**

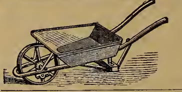
Oefen für Waggons
(Normalöfen),
Locomotivschuppenöfen,
wie solche in vielen Exemplaren bereits geliefert, empfiehlt die Fabrik für Heizungs-, Ventilations- und Koch-Anlagen von

Emil Rudolph Damcke,
Berlin NW.,
44 Dorotheen Str.

UNION
Actien-Gesellschaft für Bergbau, Eisen- und Stahlindustrie zu Dortmund
liefert:

Kohlen und **Coaks. Erze.**
Puddelroheisen, Bessemerroheisen, Giessereiroheisen,
Eisenbahnschienen und **Pferdebahnschienen** aus Bessemerstahl,
Laschen aus Schweisseisen, Flusseisen und Bessemerstahl.
Unterlagsplatten für Schienen aus Schweiss- und Flusseisen.
Lang- und **Querschwellen** aus Schweiss- u. Flusseisen.
Kleineisenzeug zum eisernen Bahnoberbau.
Bandagen aus Bessemer- und Martinstahl.
Achsen aus Bessemer-, Martinstahl und Flusseisen.
Radsätze für Waggons, Tender und Locomotiven.
Grubenschienen aus Eisen und Stahl.
Grubenschwellen aus Schweiss- und Flusseisen:
Grubenwagen-Räder und **complete Sätze** etc. aus Temperstahl.
Fliegende Geleise, Schachtgestänge, Schachtringe, eiserne **Streckenbögen.**
Brücken, Dächer, Drehscheiben, Eisen-Constructionen, Weichen, Kreuzungen.
Giesserei-Producte jeder Art. Potteriegnss.
Geschosse.

Schmiedestücke.
Geschmiedete Karren- und **Wagenachsen** aus Eisen und Stahl nach Profilbuch und in jedem vorgeschriebenen Facon.
Stabeisen: Rund, Vierkant, Flach, auch in Flusseisen, Bessemerstahl, Feinkorn, Puddelstahl, Hufstab- Mutter- Felgen- Reifen- Roststab-Eisen.
Geschmiedetes Eisen.
Universaleisen.
Profilirtes Eisen aller Art als:
Winkeleisen, ┬ Eisen, ⌶ Trägereisen, ⊓ Eisen, Fenstereisen u. s. w. } nach Profilbuch.
Kesselbleche in Prima, Feinkorn- Holzkohlen- Lowmoor- Flusseisen- Martinstahl- Bessemerstahl-Qualität.
Reservoirbleche.
Sturz- und Feinbleche.
Walzdraht in Eisen, Flusseisen, Martinstahl und Bessemerstahl.



Eiserne Lastkarren
empfiehlt **R. Drescher, Chemnitz.**

Gesteinsbohrmaschinen, Luftcompressoren, Ventilatoren.
Elegante, gute und billige Dampfmaschinen:
3 Pfkr. *M.* 500; 6 Pfkr. *M.* 700; 12 Pfkr. *M.* 900; 18 Pfkr. *M.* 1,100 etc. etc. liefert in anerkannter, langjährig bewährter Construction
Mülheimer Maschinenfabrik & Eisengiesserei Mülheim a/d. Ruhr.



Lokomotiven für Zechen, industrielle Werke, Bauunternehmer,
überhaupt für jeden Bahnbetrieb und jede Leistung liefern
Henschel & Sohn, Kassel.





H. S. HERMANN. BUCHDRUCKEREI. LITHOGRAPHISCHE ANSTALT & STEINDRUCKEREI. VERLAGS-BUCHHANDLUNG. PHOTOLITHOGRAPHIE & LICHTDRUCK-ANSTALT. BUCHBINDEREI. BERLIN SW., BEUTH-STRASSE 8.

Die im Jahre 1837 begründete Anstalt, welche vorzüglich für Druck von Formularen, Tarifen, Billets sowie von Steindruck-Arbeiten, wie Bau- und Situations-Plänen eingerichtet ist, empfiehlt sich den geehrten Bahn-Verwaltungen zur Lieferung des Drucksachen-Bedarfs bei schleuniger Herstellung zu billigsten Preisen.
☞ *Annahme der Privat-Anzeigen für diese Zeitung, welche für Fabrikanten und Lieferanten von Eisenbahn-Bedarf ein geeignetes Inscrtions-Mittel bietet.* ☜

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin SW. (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 41. 1881.

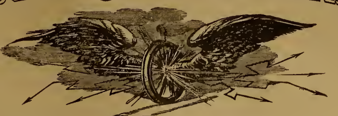
Die Zeitung erscheint Montags und Freitags.

Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes; Kreuzband-Porto wird extra berechnet.

Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction: Dr. jur. W. Koch, Berlin SW., Kleinbeerenstr. 3.

Commissionär für den Buchhandel: Adolph Kefelshöfer, Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Zeitung des Vereins



Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuth-Strasse 8, einsenden.

Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3000 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Einundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 30. Mai 1881.

Die Galizische Transversalbahn.

Es ist das unläugbare Verdienst des Abg. v. Kozlowski, diese Bahn gesetzlich so rasch sichergestellt und den Staatsvertrag hierüber mit der Länderbank beseitigt zu haben, so dass, wenn der von ihm ausgearbeitete und vom Plenum des Abgeordnetenhauses angenommene Entwurf im Herrenhause auf keine Hindernisse stösst, derselbe sehr bald zum Gesetze erhoben wird und noch im laufenden Jahre die Arbeiten beginnen werden.

Dieser Gesetzentwurf lautet wie folgt:

„Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrathes finde Ich anzuordnen, wie folgt:

Art. 1. Die zur Ausführung der Galizischen Transversalbahn noch fehlenden Eisenbahnstrecken, und zwar: a) Saybusch-Neu-Sandec, b) Grybow-Zagorz, c) Stanislau-Husiatyn, letztere als normalspurige Localbahn, sind mit dem veranschlagten Gesammtbetrage von 24 200 000 fl., welcher als Maximalbetrag zu gelten hat, binnen längstens 3½ Jahren auf Staatskosten herzustellen.

Art. 2. Die Ausführung des im Art. 1 bezeichneten Eisenbahnbaues ist an die Bedingung geknüpft, dass vom Lande Galizien zu den Grundeinlösungskosten für die im Art. 1 unter a), b) und c) bezeichneten Eisenbahnstrecken ein Gesammtbetrag von Einer Million (1 000 000) Gulden Oe. W. und zu den Auslagen für Richtungsänderung und Umlegung der öffentlichen nicht ärarischen Strassen für diese Baustrecken ein Gesammtbetrag von hunderttausend (100 000) Gulden Oe. W. durch ein Landesgesetz zugesichert werde.

Art. 3. Die Inangriffnahme des Baues der sämmtlichen drei im Art. 1 unter a), b) und c) bezeichneten Eisenbahnstrecken hat noch im Jahre 1881 zu erfolgen.

Zu diesem Zwecke sowie auch zur Vervollständigung der technischen Vorarbeiten von einem Punkte der Strecke Saybusch-Neu-Sandec zum Anschlusse an die Kaschau-Oderberger Bahn wird der Regierung für das Jahr 1881 ein Credit von 2 500 000 fl. bewilligt, welcher, insofern er bis Ende März 1882 nicht vollständig zur Verwendung gelangt, noch bis Ende März 1883 verwendet werden kann, in diesem Falle jedoch so zu behandeln ist, als wenn derselbe im Voranschlage des Jahres 1882 bewilligt worden wäre, daher für den Dienst dieses letzteren Jahres zu verrechnen ist.

Die für den eröffneten Credit in Anspruch genommenen Beträge sind vorläufig aus den Cassebeständen, und insofern dies aber nicht zulässig sein sollte, durch eine schwebende Schuld zu beschaffen und seinerzeit aus dem Erlöse der für den fraglichen Bahnbau einzuleitenden definitiven Creditoperation zu refundiren.

Art. 4. In Ansehung der nach Art. 1 herzustellenden Eisenbahnstrecken wird die Befreiung von den Stempeln und Gebühren für alle Verträge, Eingaben und Urkunden zum Zwecke der Grundeinlösung, des Baues und der Instruirung der Bahn sowie von der bei den Grundeinlösungen auflaufenden Uebertragungsgebühr gewährt.

Art. 5. Die den Gegenstand dieses Gesetzes bildenden Eisenbahnstrecken sind von der Staatsverwaltung in eigener Regie zu betreiben und darf die Uebertragung des Betriebes an einen Privaten oder an eine Gesellschaft nur auf Grundlage eines hier über zu erlassenden Gesetzes erfolgen.

Art. 6. Dieses Gesetz tritt mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit.

Mit dem Vollzuge desselben sind der Handelsminister und der Finanzminister beauftragt."

Im Motivenbericht verweist der genannte Referent zur Begründung der volkswirthschaftlichen Bedeutung der Bahn auf die seinerzeitigen Regierungsvorlagen und auch auf den neuesten Motivenbericht. Er sucht sodann ausführlich die strategische Wichtigkeit der Transversalbahn darzuthun, vergleicht die präliminirten Baukosten mit den Kosten der Albrecht- und der Tarnow-Leluchower Bahn und kommt zu dem Resultate, dass das Präliminare für Saybusch-Neu-Sandec und Grybow-Zagorz wohl begründet, jenes für Stanislau-Husiatin jedoch etwas zu tief gegriffen sei. Der grössere Theil des Berichtes ist der Vertheidigung des Staatsbaues und dem Nachweise der Rentabilität der Transversalbahn gewidmet. Nach dem derzeitigen Course der fünfprocentigen Papierrente von 95 seien zur Deckung der effectiven Baukosten, welche nach Abzug des Landesbeitrages mit 23 100 000 fl. veranschlagt sind, sammt den Intercalarzinsen nur 25 835 500 fl. Nominal Noten erforderlich, während beim Privatbau 36 Millionen Nominal, darunter 24 Millionen in Gold, emittirt werden müssten. Dabei müsse wohl zugegeben werden, dass dem Privatunternehmer nach dem der Regierungsvorlage angeschlossenen Präliminarübereinkommen Leistungen aus dem Baucapitale auferlegt werden sollten, die in der für den Staatsbau angenommenen Kostenziffer nicht enthalten sind und die sich sammt der Regierungsaufsicht auf rund 1 840 000 fl. belaufen. Während der Staat beim Staatsbaue nur für die Verzinsung von 25 835 500 fl. Nominal aufzukommen hat und alleiniger Eigenthümer der ganzen 407 km langen Bahnstrecken wird, müsse er sich beim Privatbaue mit einer Beitragsleistung von 8 Millionen effectivem Gelde betheiligen, und ausserdem müsse er für die Zinsen von 24 Millionen Goldprioritäten, das heisst soviel wie 27 837 000 fl. Prioritäten in Noten, aufkommen, wozu er als Besitzer von zwei Dritteln des Actiencapitals zum mindesten moralisch, wenn nicht auch rechtlich verpflichtet wäre; trotzdem wäre der Staat nicht alleiniger Eigenthümer der Bahn. Durch den Ausbau der Transversalbahn würde dem Staate auf den nun zu bauenden Linien und auf den bestehenden jungen Bahnen zusammen ein Reinertrag von 1 764 000 fl. zugute kommen, was einer mehr als 6,8 procentigen Verzinsung des erforderlichen Nominalcapitals von 25 835 500 fl. entspricht. Sollten aber auch die dieser Berechnung zu Grunde liegenden Voraussetzungen, dass sich nämlich der Transitverkehr der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn auf der Höhe erhalten werde, welche er in den letztabgelaufenen normalen Jahren hatte, und dass der ganze von Husiatyn und von der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn via Stanislau-Krakau transitirende Verkehr via Transversalbahn geleitet werde, in der einen oder andern Richtung nicht zutreffen; so könne trotzdem eine entsprechende Rentabilität angehofft werden. Sollte der Transitverkehr nur halb so bedeutend sich gestalten, als angenommen oder sollte die Stärke des Ver-

kehrs zwar den Erwartungen entsprechen, die Dirigirung desselben aber nur zur Hälfte via Transversalbahn erfolgen können, welch' letzterer Fall bei den der Regierung rücksichtlich der Tarife der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn zugestandenen Rechten geradezu ausgeschlossen sei, so würde doch der der Regierung zugute kommende Reinertrag jedenfalls mindestens 880 000 fl. betragen, was einer 3,4 procentigen Verzinsung des Nominalanlagecapitals entsprechen würde. Dies sei das Resultat bei den ungünstigsten Annahmen. Der factische durchschnittliche Erfolg würde wahrscheinlich die Mitte halten; das Capital werde sich vielleicht nicht mit 6,8 pCt., aber auch nicht mit 3,4 pCt., sondern hoffentlich mit 5 pCt. verzinsen. Eminente Vortheile würden sich für den Staat aus dem Besitze der Bahn auch dadurch ergeben, dass er ausschlaggebenden Einfluss auf die Tarife aller Galizischen Bahnen gewinnt. „Der bevorstehende Ablauf des Nordbahn-Privilegiums — es mag dieser Anlass zu einer Erneuerung des Privilegiums oder zur Erwerbung der Nordbahn durch den Staat führen — wird jedenfalls der Staatsverwaltung auch auf dieser Bahn einen weitgehenden Einfluss auf alle Tariffragen sichern, und wenn ferner die Verstaatlichung der Elisabethbahn und der bevorstehende Ausbau der Arlbergbahn ins Auge gefasst wird, so ergiebt sich, dass der Staat demnächst auf der das ganze Reich durchziehenden Strecke, von der Bayerischen Grenze und vom Bodensee bis zur östlichsten Grenze an Russland, die Tarife nach seinem Ermessen wird feststellen können." Die Rentabilitätsberechnung des Abgeordneten v. Kozlowski kommt zu folgenden Ergebnissen: Bei den bestehenden jungen Bahnen bessern sich die Nettoeinnahmen um 660 000 fl., Stanislau-Husiatyn trägt 300 000 fl., Zagorz-Grybow und Neu-Sandec-Saybusch tragen 804 000 fl., Summe 1 764 000 fl. a) Der Bau erfordert bei projectmässiger Ausführung 28 350 000 fl. und nach Abschlag des Beitrages des Landes Galizien 27 250 000 fl. effectives Geld. Wird dasselbe durch Emission von fünfprocentiger Papierrente beschafft, welche einen Cours von rund 95 fl. hat, so müssen zur Deckung dieses Erfordernisses und der Intercalarzinsen 31 373 400 fl. Rente ausgegeben werden, zu deren Verzinsung 1 568 700 fl. erforderlich sind. Da aber das dem Staate zugute kommende Erträgniss 1 764 000 fl. beträgt, so verbleibt noch ein Ueberschuss von 195 000 fl. pro Jahr; b) macht der Staat von den im Motivenbericht erwähnten Erleichterungen Gebrauch, werden aber doch definitive Brücken hergestellt, so ist das effective Bauerforderniss, nach Abschlag des Landesbeitrages, 24 329 000 fl., deren Beschaffung, inclusive der Deckung der Intercalarzinsen, die Emission von 27 210 000 fl. Rente erfordert. Die Verzinsung bedarf 1 360 500 fl. pro Jahr, und da die Erträgnisse 1 764 000 fl. ausmachen, so resultirt in diesem Falle ein Ueberschuss von 403 500 fl. pro Jahr; c) nach der für die beantragte Gesetzesvorlage angenommenen Alternative reducirt sich das effective Bauerforderniss nach Abzug des Landesbeitrages auf 23 100 000 fl., die sammt Intercalarzinsen eine Ausgabe von 25 835 500 fl. Nominal erfordern, dessen Verzinsung 1 291 800 fl. beansprucht. Im Vergleiche zu den zu erzielenden Erträgnissen bliebe demnach ein Ueberschuss von 472 200 fl.

Aus den weiteren Verhandlungen über diesen Gesetzentwurf sei die vom Referenten im Ausschuss angeregte Berücksichtigung Galizischer Techniker und Bauofferenten erwähnt; dieselben sollen nicht vorzugsweise, sondern caeteris paribus berücksichtigt werden. In Folge der erhobenen (wohl ungegründeten) Bedenken, dass damit die Concurrenz ausgeschlossen und der Bau theurer würde, sollen nun die bezüglichen Petitionen der Regierung zur Würdigung abgetreten werden.

Von den im Plenum des Abgeordnetenhauses zur Generaldebatte gehaltenen Reden reproduciren wir nachstehend aus der ausführlichen Rede des Abg. Dr. Herbst nur den Theil, welcher sich auf die gegenwärtige Vorlage bezieht, nachdem die ursprüngliche Regierungsvorlage zurückgezogen worden ist. Abg. Dr. Herbst sagte: „Im vollen Bewusstsein, dass diese Bahn nicht rentabel ist, haben wir gleichwohl uns für die Ausführung derselben entschlossen, und zwar aus folgenden Gründen: Erstens, weil wir der Bahn eine Bedeutung für die von ihr durchzogenen Strecken unter allen Verhältnissen beimessen, und weil es sich hierbei um die Belebung des Localverkehres des Landes von Westen nach Osten handelt. Der zweite Grund ist ein strategischer, obwohl mir hierbei scheint, dass, damit eine Bahn einen grossen strategischen Werth hat, es nothwendig sei, dass sie günstige Betriebsverhältnisse aufweise. Eine Bahn mit so enormen Steigungen wird nie einen so hohen strategischen Werth haben, wie eine Bahn, die Regierungsvorlagein der Ebene gelegen ist.

Aus diesen Gründen haben wir uns entschlossen, mitzuwirken an dem Zustandekommen eines anderen Gesetzes. Wir mussten aber auch dafür sorgen, dass wenigstens zum Theile der Transitverkehr gesichert werde. Daher habe ich mir erlaubt — und meine Collegen haben mir beigestimmt — zu Art. 1 den Antrag zu stellen, die Linie Grybow-Zagorz als Staatsbahn mit dem präliminirten Kostenbetrage von 7 200 000 fl. herzustellen, damit aber im Zusammenhange — und in untrennbarem Zusammenhange — eine Resolution, wodurch die Regierung aufgefordert wird, die nöthigen Einleitungen wegen Sicherstellung eines Theiles des Transitverkehres von Stanislau gegen Westen für die zu erbauende Transversalbahn zu treffen und hierüber, sowie wegen Sicherstellung des Baues der Strecke Stanislau-Husiatyn und Saybusch-Neu-Sandec noch im Jahre 1881 dem Reichsrathe die entsprechenden Vorlagen zu machen.

Ich glaube, dass wir dadurch bewiesen haben, dass wir, wenn auch davon überzeugt, dass die Bahn nicht rentabel ist, den dabei in Frage kommenden Interessen des Landes und auch den eventuellen strategischen Rücksichten, die ins Feld geführt werden können, Rechnung tragen, dass wir es aber auch für unsere Pflicht halten, dasjenige zu beantragen, was die Interessen des Staatsschatzes erfordern."

Abg. R. v. Jaworski: Elf Jahre sind verflossen, seit dem der Bau dieser Bahn zum ersten Male im Hause angeregt wurde und acht Jahre seit dem Zustandekommen des Gesetzes vom Jahre 1873, durch welches dieser Bau sichergestellt werden sollte, und heute sind wir wieder daran, über den Bau dieser Bahn schlüssig zu werden. Durch diese lange Zeit waren alle Bemühungen der Galizischen Abgeordneten, dass der Bau dieser Bahn verwirklicht werde, vergebens. Gegenwärtig ist der Zeitpunkt ein viel günstigerer als im Jahre 1873. Beseitigt ist der Alp, der im Jahre 1873 auf allen Unternehmungen lastete, gehoben ist der Staatscredit und das Vertrauen in die materiellen Hilfsquellen Oesterreichs trotz der pessimistischen Anschauungen. Und was das Wichtigste ist, ein Bau, der im Jahre 1873, abgerechnet die Linie Tarnow-Leluchow, 50 Millionen gekostet hätte, kann jetzt um eine Summe von 23 Millionen, und wenn man die Intercalarzinsen einrechnet, 24 Millionen bewerkstelligt werden, wobei die Linie Husiatyn-Stanislau mit einer Länge von 146 km und einem Kostenaufwand von 5 Millionen hinzukommt, welche aus diesen 24 Millionen bestritten werden könnte.

Redner spricht die Zuversicht aus, dass diese Bahn sich als nützlich und nothwendig für den Staat und das Land erweisen werde, und dass bei Entwickelung eines normalen Verkehrs auf dieser Bahn die Zinsen des verwendeten Capitals hereingebracht werden dürften, besonders da die Baukosten billiger seien, als die einer andern Bahn, dass die Administration wahrscheinlich in einer Hand liegen werde im Gegensatze zu der jetzt bestehenden Verwaltung der verschiedenen Bahnstücke. Es sei Sache der Regierung, sich auf das nothwendigste Personal und die nothwendigsten Bauten zu beschränken, und man müsse schliesslich bedenken, dass ein grosser Theil des Frachtenverkehres aus dem Russischen südlichen Podolien auf dieser Route, als der kürzesten und wohlfeilsten, ihr einziges Debouché suchen und finden werde. Redner empfiehlt schliesslich das Eingehen in die Specialdebatte.

Abg. Teuschl rechtfertigt die Haltung der Mitglieder der Linken im Eisenbahnausschusse. Die Mitglieder der rechten Seite des Hauses hätten sich gleich im Anfange für die Regierungsvorlage ausgesprochen, und ein massgebendes Mitglied der Rechten habe geäussert, dass er zwar die Prioritäten dieser Bahn nicht kaufen würde, dass man aber eine Eisenbahn, wenn sie nothwendig sei, nehme, wie man sie bekomme. Die Linke sei also einem bereits gefassten Beschlusse der Majorität gegenübergestanden und musste nun die Frage stellen, ob es dem Interesse des Staates entspreche, die Regierungsvorlage anzunehmen, ob es den Grundsätzen der öffentlichen Moral entspreche, dass eine Bahn in Oesterreich gebaut würde mit 40 Millionen Anlagecapital in Actien, während die Baukosten mit 24 Millionen präliminirt sind. Es würden sich daher die Baukosten um 80 pCt. über das wirkliche Bedürfniss erheben, und deswegen habe sich die Linke gegen die Regierungsvorlage aussprechen müssen.

Handelsminister Freiherr v. Pino: „Die Nothwendigkeit des Ausbaues der Galizischen Transversalbahn ist sowohl von der Regierung als von dem Hause, durch die Vorlagen der Regierung und durch die Beschlüsse des Hauses anerkannt worden. Die Regierung bedauerte, dass die Ungunst der Verhältnisse es bisher nicht gestattet habe, die Beschlüsse des Hauses zur Ausführung zu bringen. Die Ueberzeugung, dass diese Bahn schon längst hätte gebaut werden sollen, weil sie von eminenter Bedeutung für den Staat und für das Reich und von eben so grosser Bedeutung für das Land ist, hat die Regierung veranlasst, die Mittel und Wege zu erwägen, um endlich doch diese wichtige Bahn zu Stande zu bringen. Sie hat demgemäss eine Vorlage dem Hause unterbreitet, bei der sie von der Anschauung geleitet war, so geringe Ansprüche als möglich an die Staatsfinanzen zu machen. Aber diese Vorlage bildet gegenwärtig, wenigstens vorläufig, nicht mehr den Gegenstand der Berathung. Es ist durch den Ausschuss im Einverständniss mit der Regierung eine andere Vorlage ausgearbeitet worden, die Regierung hat dieser Vorlage zugestimmt, sie bildet in diesem Momente den Gegenstand der Berathung. Ich will daher nicht auf alle jene Bemerkungen und Recriminationen mich einlassen, welche gegen die frühere Vorlage der Regierung vorgebracht worden sind.

Was nun die gegenwärtige Vorlage betrifft, so ist es mir ausserordentlich angenehm, dass von keiner Seite eigentlich gegen dieselbe ein Einspruch erhoben worden ist. Es ist der Staatsbau nicht angegriffen worden und die Einwendungen, welche gemacht

worden sind, beziehen sich nur auf einige Vermuthungen, welche ich zurückzuweisen in der Lage bin. Es ist gesagt worden, dass ein Uebereinkommen mit der Lemberg-Czernowitz-Jassybahn vorausgehen soll. In dieser Beziehung will ich bemerken, dass die Regierung volle Verantwortung dafür übernimmt, dasjenige Uebereinkommen mit der Lemberg-Czernowitz-Jassybahn zu Stande zu bringen, welches nöthig ist, um der neuen Linie, respective der Linie, welche von Stanislau nach dem Westen geht, jenen Frachtenzufluss zu vermitteln, welchen sie zu ihrer Existenz bedarf.

Es sind Zweifel erhoben worden, dass diese Bahn nicht unverzüglich in Angriff genommen werden könne; auch in dieser Beziehung übernimmt die Regierung die Verantwortung dafür, dass der Bahnbau auf den 3 Strecken noch im heurigen Jahre in Angriff genommen wird, und endlich muss ich auch noch bemerken, dass, wenn der bewilligte Betrag auch nicht im heurigen Jahre ganz aufgebraucht werden könnte, ja Vorsorge getroffen ist, dass er im künftigen Jahre verwendet wird; allein die Regierung glaubt, dass sie auch diesen Betrag wird verwenden können.

Ich will auf die angeführten Rentabilitätsberechnungen nicht des Näheren eingehen, jedoch soviel kann ich wohl bemerken, die Rentabilitätsberechnungen, welche die Regierung rücksichtlich der Linie Stanislau-Husiatyn gemacht hat, beruhen auf zahlreichen Erhebungen, welche sowohl von Regierungsorganen in der genauesten Weise vorgenommen wurden, als auch auf Erhebungen, welche von Seite interessirter Unternehmungen — und hier muss ich die Lemberg-Czernowitz-Jassybahn als die interessirte Unternehmung bezeichnen, welche den Bau der Linie Husiatyn-Stanislau übernehmen wollte — in dieser Beziehung gepflogen worden sind. Aus diesen beiderseitigen Erhebungen ergab sich das Resultat, welches sich zwischen 125- und 135 000 t bewegt — ein Resultat, welches nicht als sanguinisch, sondern eher als pessimistisch angesehen werden kann.

Die Frachtenmenge, welche von der Lemberg-Czernowitz-Jassybahn in Folge eines zu treffenden Uebereinkommens auf die westliche Linie geleitet werden wird, sei sie 40, 50, 60 pCt., ist jedenfalls eine solche, dass diese Linien belebt werden. Ich könnte Ziffern anführen, um die Frachtenmenge, welche die Lemberg-Czernowitz-Jassybahn verführt und die von dem Vorredner mit einem geringen Betrage angeführt worden ist, bekanntzugeben und darzuthun, dass eine viel grössere Frachtenmenge aus den Rechnungsvorlagen der Lemberg-Czernowitz-Jassybahn hervorgehe, allein das würde mich zu weit führen, und es ist ja darüber schon viel gesprochen worden. Jedenfalls ist die Frachtenmenge eine so grosse, dass die Rentabilität der Bahn nach menschlicher Voraussicht als gesichert angesehen werden kann. Ich will zugeben, dass Momente eintreten können, bei welchen diese Rentabilitätsrechnung nicht bestehen könnte; ich will zugeben, dass vielleicht die Frachtenmenge in den ersten Jahren unter dieser Rentabilitätsrechnung bleibt, allein man baut nicht Bahnen, damit sie 5 pCt. tragen, sondern weil sie nothwendig und zur Entwickelung des Landes nützlich sind.

Ich möchte noch bemerken, dass die Uebernahme des Baues der Linie Stanislau-Husiatyn von der Regierung auf Staatskosten aus dem Grunde gewünscht wird und auch angenommen worden ist, weil diese die naturgemässe Fortsetzung der ganzen Transversalbahn an der Russischen Grenze ist und der Staat schliesslich, wenn der Anschluss an die Russische Grenze zu Stande kommt, in die Nothwendigkeit gesetzt sein wird, auch diese Linie unter sich zu bringen. Ich möchte die Bitte aussprechen, das hohe Haus möge in die Specialdebatte des vorliegenden Gesetzes eingehen."

Abg. Dr. Russ (Schlussredner zur Generaldebatte) polemisirt gegen den Abg. Jaworski und bemerkt, nichts wäre unrichtiger, als zu sagen, dass der Staat nur solche Bahnen bauen dürfe, welche eine fünfprocentige oder vierprocentige Rente ergeben. Redner fährt fort: Ich glaube, dass in Oesterreich grosse Bahnen, welche wirklich Capitalsanlagen sind, auf Jahrzehnte hinaus überhaupt nicht mehr gebaut werden können. Sollte unter diesem Gesichtspunkte überhaupt der Bahnbau auf Jahrzehnte hinaus sistirt werden? Das ist nicht denkbar! Als die Reichsstrassen gebaut wurden, hat man zuerst gefragt nach dem Bedürfnisse einer Gegend nach einer solchen Strasse und nicht danach, was sie kostet, und das ist noch derselbe Gesichtspunkt, von dem aus heute Localbahnen betrachtet werden sollen, und wie ich mich bereits für die zwei westlichen Strecken ausgesprochen, so glaube ich heute in Anfügung der Linie Husiatyn-Stanislau keinen Grund zu sehen, um gegen die Vorlage zu stimmen, wie sie aus dem Berichte des Ausschusses hervorgegangen ist.

Berichterstatter Ritter v. Kozlowski erklärt den Ausbau der Transversalbahn für wichtig für das Land Galizien, weil einerseits einem Theile des Landes zur Belebung der Production verholfen wird, und andererseits denjenigen, die nicht unmittelbar an der Bahn sich befinden, ein mittelbarer Dienst dadurch erwiesen wird, dass sie ein Regulator der Tarifsätze der Karl-Ludwigbahn sein wird; deswegen seien die Abgeordneten aus Galizien jederzeit mit allen Kräften für die Herstellung dieser Bahn eingetreten.

Nach einer eingehenden Bekämpfung der gegen die Vorlage vorgebrachten Aeusserungen empfiehlt der Redner das Eingehen in die Specialdebatte und bemerkt, dass er den vom Abg. Dr. Herbst angekündigten Antrag mit Anerkennung begrüsse, weil der Abg. Herbst aus seiner Negation heraustrete, dass er sich jedoch für dessen Antrag nicht erwärmen könne, und empfiehlt daher vorläufig, den Antrag des Ausschusses anzunehmen.

Das Eingehen in die Specialdebatte wird hierauf beschlossen.

Abg. Dr. Herbst: Nach dem, was ich in der Generaldebatte ausgeführt habe, werde ich mich darauf beschränken, den dort angekündigten und daselbst begründeten Antrag zu stellen, welchen ich als ein zusammenhängendes Ganzes aufzufassen bitte; Artikel 1 habe zu lauten: „Die Eisenbahnstrecke Grybow-Zagorz ist mit dem veranschlagten Kostenbetrage von 7 200 000 fl., welcher als Maximalbetrag zu gelten hat, auf Staatskosten herzustellen; und die Kaiserliche Regierung wird aufgefordert, wegen Sicherstellung der Leitung des Transitverkehrs auf die von Stanislau über Stry gegen Westen führende Eisenbahnlinie die entsprechenden Verhandlungen einzuleiten und hierüber, sowie wegen Sicherstellung des Ausbaues der Strecken Saybusch-Neu-Sandec und Stanislau-Husiatyn noch im Laufe des Jahres 1881 die Vorlagen im Reichsrathe einzubringen."

Die Anträge des Abg. Dr. Herbst werden unterstützt.

Abg. Fürnkranz erklärt, dass er mit Rücksicht auf die Belastung des Staates durch die Verstaatlichung der Elisabethbahn und durch den Bau der Arlbergbahn nicht für ein Gesetz stimmen könne, wodurch dem Staate neue Lasten auferlegt werden, insbesondere aber dann nicht, wenn durch dieses Gesetz einem Lande Begünstigungen zu Theil werden sollen, das ohnedies in der letzten Zeit immer und immer wieder begünstigt werde, während Niederösterreich zum Beispiel schon seit Jahren um die Bahn zwischen St. Pölten und Sigmundsherberg vergebens petitionire.

Berichterstatter Ritter v. Kozlowski spricht sich gegen den Antrag des Abg. Dr. Herbst aus und bittet um die unveränderte Annahme des Artikels 1 nach dem Antrage des Ausschusses.

Bei der Abstimmung wird der Antrag des Abg. Dr. Herbst abgelehnt und Artikel 1 nach dem Antrage des Ausschusses, desgleichen der Rest des Gesetzes ohne Debatte genehmigt und das Gesetz auch sofort in dritter Lesung zum Beschlusse erhoben. Ebenso werden die auf diesen Gesetzentwurf bezüglichen Resolutionen des Eisenbahnausschusses ohne Debatte angenommen.

Die internationalen Gotthardbahntarife.*)

Eine Skizze.

Zur Beurtheilung der Gotthardbahn ist so viel Beitrag nach der Schablone „Zahlen beweisen" geliefert worden, dass es jetzt, wo über die Transporte schaffenden Tarife beschlossen werden muss, lohnen dürfte, den Werdeprocess des Unternehmens mit den immer weiter greifenden Zielen der jenseits der Alpen wohnenden Gotthardmänner zu vergleichen und das Mass des wirklichen Nutzens, welcher aus dem Gotthardunternehmen für Deutschland gewonnen werden könnte, ins Auge zu fassen.

Es ist nämlich nicht zu verkennen, dass heute nicht mehr die politische Seite der Gotthardbahn und die Fähigkeit der letzteren, Italien und Deutschland gleich grosse Transportdienste zu leisten, für Italien im Vordergrunde stehen; jene Gotthardmänner haben vielmehr aus nationalem Egoismus und nicht etwa im Bangen um die Ungenüge dieser Momente zur Ausgleichung der schweren Lasten, welche die subventionirenden Factoren auf sich genommen haben, ihre Blicke schon auf diejenigen Weltverkehre geworfen, welche der Gotthardbahn im Deutschen Interesse verweigert werden sollten. Die politischen Grundgedanken, welche diesem Unternehmen das Leben gaben, waren bekanntlich ein Ausfluss des Bedürfnisses für Deutschland, sich einen von Oesterreich (den Brenner- und Semmeringwegen) unabhängigen Alpenübergang zu sichern.

Angenommen, dieser politische Gedanke habe seine dauernde Richtigkeit, so ist es doch falsch, ihn in Friedenszeiten zur Richtschnur der Betriebsführung des Unternehmens zu machen; denn ein internationaler Verkehrsweg kann nicht den Zweck haben, Feindschaften zu stiften, tarifpolitische Repressalien hervorzurufen; und die Wegkürzung nach Italien wirkt überdies wie ein zweischneidiges Schwert, welches geeignet ist, nicht nur mögliche Hindernisse des freien Verkehrs mit dem Süden, sondern auch praktische und grossartige Verbindungen des Deutschen Nordens zu zerschneiden. Darüber müssen sich die Gewalten, welche bei Feststellung der internationalen Gotthardtarife in Berlin mitzureden haben, klar werden.

---

*) Wir bringen den nachstehenden uns eingesandten Artikel des Herrn Generalagenten Astfalk in Köln zum Abdruck, um zur Discussion der von demselben aufgeworfenen wichtigen Frage anzuregen, wie die internationalen Gotthardbahntarife zum wahren Nutzen Deutschlands zu gestalten sind. Die Redaction.

Es ist nun eine weitverbreitete Anschauung, die trotz ihrer notorischen Unrichtigkeit die besten Köpfe besticht, dass die Gotthardbahn eine förmliche Revolution im Verkehrswesen zeitigen und die Transportbeziehungen zwischen dem Süden und dem Norden Mitteleuropas ins Unendliche vermehren werde. Die Verkehrsausweise sagen dagegen, dass, wenn die Mont-Cenis- und Brennerrouten ihre ganzen Errungenschaften im internationalen Verkehre*), insoweit derselbe „naturgemäss" der Gotthardbahn zufallen müsste, an die neue Route abgeben wollten, es sich höchstens um eine Bruttoeinnahme von 1 500 000 Frcs. handeln würde. Dabei müsste man sich aber auf sehr viel kleinere Nettoerträgnisse gefasst machen als im „Voranschlage" stehen, denn die Brennerroute transportirt heute, um vom Wichtigsten zu reden,

Wein	um rund	58 Frcs.
Baumwolle	„ „	57 „
Tabak	„ „	56 „
Hanf	„ „	54 „
Getreide	„ „	53 „
Südfrüchte und Oel	„ „	47 „
Sämereien	„ „	45 „
Schwefel	„ „	37 „

pro Tonne von Venedig nach Mannheim, Stabeisen etc. um weniger als 44 Frcs. pro Tonne von Mannheim nach Venedig, und der Lebensmittelverkehr wird bis zur Deutschen Grenze um ähnliche Taxen — in Eilfracht! — bedient. Das würde, auf die Route Mannheim-Genua via Gotthard (774 km) umgelegt, bei nur je 1 Expeditionsfranken für Versand- und Empfangbahnen höchstens 7 Cts., in der Hauptsache aber weniger als 6 resp. 5 Cts. pro Tonnenkilometer ausmachen, während Herr Düggeli, Chef des Tarifbureau der Gotthardbahn, vom Transitverkehre eine Einnahme von 8 Cts. pro Tonnenkilometer sich verspricht.**)

Die Mont-Cenis- und Brennerrouten werden aber natürlich nicht „Gewehr bei Fuss" zuschauen, wie man ihnen ihre Errungenschaften entführt, und der Gotthardroute werden die Erfahrungen der bestehenden Landwege, was den Seeverkehr anbelangt, auch nicht erspart bleiben. Der Seeverkehr wird aber stets den Löwenantheil an den Mittelmeerbeziehungen zu Deutschland (von England, Belgien und Holland abgesehen) bei Leitung der Transporte über die Rheinlinie (Antwerpen und Rotterdam), die Weserlinie (Bremen), die Elblinie (Hamburg) und selbst die Oderlinie (Stettin) in Anspruch nehmen; denn es müsste selbst die Gotthardbahn auf weniger als 3 Cts. pro Tonnenkilometer hinabgehen, wenn sie mit Ausschluss der Wasserstrassen auf Deutschem Boden dem Seeverkehre einen nennenswerthen Vorsprung, und auch den nur für kurze Zeit abgewinnen möchte. Da nun die Deutsche Regierung bekanntlich auch „ein Herz" hat für die Deutschen Seehäfen und unsere grossen Ströme, so erscheint es mehr als fraglich, ob sie solchem Tarifkampfe à outrance ihre Billigung geben wollte, der ja übrigens der R e n t a b i l i t ä t dieser äusserst schwierig und kostspielig zu betreibenden Alpenbahn absolut nicht förderlich sein könnte.

Man kann jedoch getrost der Seeschifffahrt zwischen dem Mittelmeere und Ostindien einer-, den Nordseehäfen andererseits die Selbsthülfe überlassen; hier bedarf es keines Schutzes durch das Reich. Anders liegt aber die Sache, wenn die Rüstungen, welche in Genua für den transatlantischen Verkehr getroffen werden, als Kampfmittel in die Erscheinung treten würden. Der Geburtsort des Entdeckers von Amerika schickt sich nämlich an, den Amerikanischen Verkehr mit Deutschland im grossen Style über Genua zu leiten, und dem Unternehmungsgeiste Genuas sollen sich reiche Französische und Englische Capitalien für den gedachten Zweck zur Verfügung gestellt haben. Da könnte leicht ein Stück Zweiseelentheorie tarifarischen Ausdruck finden; es könnte nämlich die, durch das zwar wohlgemeinte, aber im Princip verwerfliche Unterscheidungszollproject, angestrebte Nationalisirung des Deutschen Handels ein weiteres Loch dadurch bekommen, dass das Deutsche Reich mit seinen schweren Gotthardsubventionen den Ruin des Deutschen Seeverkehrs selbst anbahnen hilft. Will also das Deutsche Reich nicht den Herren, die an die Stirn ihres Rathhauses geschrieben haben „Genuensis, ergo mercator" Commisdienste leisten und von der Deutschen Seeschifffahrt Trägerdienste leisten lassen, dann wird es sich entschliessen müssen, auf die internationalen Gotthardtarife als Mittel einer riesigen Vermehrung des Italienischen Verkehrs zu verzichten, d. h. diese Tarife im Sinne der bestandenen Nordseehafentarife zu beeinflussen, und damit wäre der erste Schritt gethan, die internationalen Gotthardbahntarife auch den internationalen Tarifen der bestehenden Alpenrouten anzupassen.

Es giebt aber noch eine ebenso wichtige Erwägung, welche das Gotthardbahnunternehmen zu grosser Vorsicht bei der Tariferstellung gemahnen sollte. Wenn man nämlich annehmen wollte, dieses Unternehmen möchte, wozu es ja das Recht hätte, die Wegkürzung gegen die bestehenden Alpenrouten voll ausnützen und durch Aufnahme einer „concurrence à outrance" das Westeuropäische, Mittel- und Norddeutsche Gebiet, welches heute von der Brennerroute mit bedient wird, dieser streitig machen, so stünde im Sinne der Tradition von anderthalb Decennien zu erwarten, dass die an der Brennerroute betheiligten Transportunternehmungen den Kampf aufnehmen und die dadurch geminderten Nettoerträgnisse durch Erhöhung der Tarife für die von der Gotthardroute unerreichbaren Deutschen Relationen zu bessern trachten würden. Damit wäre also für die Deutsche Gesammtheit ebenso wenig gewonnen, wie durch die forçirte Begünstigung des transatlantischen Verkehrs mit Genua.

Also auch in dieser Beziehung würde es sich empfehlen, vor Nutzbarmachung der Gotthardroute ein freundschaftliches Einvernehmen mit den bestehenden Alpenbahnen herzustellen. Das in dieser Skizze kurz begründete Cartell soll nicht, wie so viele andere Cartelle, dem Einzelinteresse einer Route Rechnung tragen; es soll vielmehr dem Deutschen Gesammthandel gerecht werden, ihn vor Beunruhigungen und Unberechenbarkeiten schützen und dem Deutschen Waarentausche jenen Antheil am Weltverkehre durch Transporterleichterung sichern, welcher ihm vernünftigerweise nicht abgesprochen werden dürfte.

Wenn man wirklich darüber streiten möchte, ob es vom Standpunkte der D e u t s c h e n Eisenbahnpolitik gut gethan wäre, die der Gotthardroute dienende Strecke Mannheim-Basel (262 km) gegen die zum Brenner führende Strecke Mannheim-Kufstein (471 km) auszuspielen — und die hier bezifferte Entfernungsdifferenz wird fast durchgängig in den wichtigsten (westlichen) Relationen sich vordrängen — so wird doch gewiss Einverständniss darüber bestehen, dass es vom Uebel wäre, einen Concurrenzkampf aufzunehmen, der, vermöge eines die Durchführung des Deutschen Reformtarifs geradezu ausschliessenden Taxsystems wankender Rechnungsgrössen, die schreiendsten Widersprüche im Deutschen Eisenbahntarifwesen und die bedenklichsten Rückwirkungen auf dasselbe hervorbringen müsste*), während die Cartellirung ermöglichte, das unbestreitbare Uebergewicht der Gotthardroute bei lohnenden Tarifen und zur Befriedigung des Deutschen Handels zur Geltung zu bringen.

Uebrigens will nicht bestritten werden, dass sowohl der Handel, welcher sich in Englischen Händen befindet, als die Verkehrsbeziehungen der Norddeutschen Häfen nicht allein von den Seefrachten abhängen, und dass die erwähnten Bemühungen Genuas, den überseeischen Handel Deutschlands abzulenken, nur sehr allmälig Wunden in unser Nationalvermögen zu reissen vermöchten; ebenso lässt sich ein Stapelplatz von der Bedeutung Triests und eine so grosse Unternehmung, wie die Triest und Venedig zu gleichen Taxen bedienende Dampfschifffahrtsgesellschaft des Oesterreichisch-Ungarischen Lloyd, welche mit 70 und einigen Seedampfern das Mittelländische und Schwarze Meer sowie den fernen Osten befährt, nicht so leicht aus der Rechnung streichen —; aber wenn aus diesen Gründen die Concurrenzmassnahmen der Gotthardroute auch nicht sofort den Bekämpften schmerzhaft, und wenn sie für die Gotthardbahn selbst relativ lohnend werden würden, so würde doch im Verlaufe der Ereignisse ganz gewiss ein Zustand gezeitigt werden, welcher den Interessenten der Gotthardroute, vor Allem dem Deutschen Reiche mindestens ebenso unbequem wäre, wie den bekämpften Concurrenten. Und dem liesse sich nur durch die empfohlenen, auf Grundsätzen der Billigkeit aufzubauenden Cartelle vorbeugen.

Für Genua kann noch leichter, als man es für Antwerpen und Rotterdam s. Z. vermöchte, die ausgleichende Eisenbahntarifformel rücksichtlich der Norddeutschen Seehäfen gefunden werden, und bei Cartellirung der Alpenrouten wird es — unter Vorwegausscheidung der unbestreitbaren Zonen der cartellirenden Routen — nur der Aufstellung eines verkehrsfördernden aber noch lohnenden Normaltarifs bedürfen, dessen Annahme oder Ablehnung den concurrirenden Routen überlassen bliebe. Durch Erstellung gleicher Tarife über die Gotthard- und Brenner-, für Belgien auch über die Mont-Cenisrouten würde zudem den Störungen die Spitze abgebrochen, welche im Gotthardbahnbetriebe während der ersten Jahre — man kann sagen mit Sicherheit — zu erwarten sind.

Köln, am 20. Mai 1881. C a e s a r A s t f a l c k.

---

*) Vom Schweizerischen Verkehre — welcher der Gotthardbahn im grossen Ganzen keinerseits bestritten werden kann — muss natürlich abgesehen werden; derselbe wird erst wieder nach Inbetriebsetzung der Arlbahn ein ernstes Streitobject bilden.

**) Vergl. „Die Frage der Bruttoeinnahmen des Gotthardunternehmens." 1878. Luzern. Mayer'sche Buchdruckerei.

*) Beiläufig sei hier bemerkt, dass wenn eine 1879er Julientscheidung des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten aufrecht erhalten werden wollte, dem Gotthardunternehmen freilich versagt bliebe, „den Waarenaustausch zwischen fremden Ländern zu erleichtern, insolange nicht gleiche Verkehrserleichterungen für den Waarenversand von Deutschland nach eben denselben Ländern gewährt werden". Demzufolge bliebe Belgien und Holland entweder ausserhalb des Tarifsystems der Gotthardbahn — wofür die Rheinschifffahrt dem Herrn Minister gewiss sehr dankbar sein würde — oder die Italienisch-Belgischen und -Holländischen Taxnothwendigkeiten müssten auch auf Deutsche Güter übernommen werden. Beides wäre gleich unhaltbar. C. A.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Wien, 23. Mai 1881. (Budgetdebatten. Staatsbahnbetrieb. Staatsbahnbau. Arlbergbahn. Directionsverlegungen. Subventionssumme. Garantierechnungen und Nördling. Nationalität der Bediensteten. Verwaltungsräthe und Freikarten. Dienstespragmatik. Transversalbahn. Pest-Semlin. Zwei Localbahnen. Eisenbahnausschuss. 4 Generalversammlungen. Börsennotiz.)

Die Budgetdebatten des Oesterreichischen Abgeordnetenhauses sind beendet; die vielen sich an die Eisenbahnen knüpfenden Wünsche und Beschwerden wurden mehr oder weniger begründet vorgebracht. Die folgende auszugsweise Reproduction derselben bekundet den mächtigen Factor, welchen das Eisenwesen im Staatsleben bildet. Der Herabminderung der jährlichen Bahnsubventionen auf 18 Millionen Gulden wurde die Erhöhung der Staatsschuld durch den Ankauf der 963 km Staatsbahnen entgegengestellt; dafür wurde wieder plaidirt, dass dieselben nur 47 100 000 fl. = 103 Millionen Gulden Nominal gekostet haben und jedenfalls so viel werth sind, als die jetzt gebauten und noch zu bauenden Linien. Es wäre noch hinzuzufügen gewesen, dass gar viele als productiv bezeichnete Auslagen weit weniger diesen Charakter an sich tragen, als die Eisenbahnen. Es greift auch in den weitesten Kreisen die Ueberzeugung immer mehr Raum, dass nur in der Vervollständigung des Bahnnetzes durch den Ausbau der Ergänzungslinien unser wirthschaftliches Heil liege.

Der Oesterreichische Staatseisenbahnbetrieb wurde trotz seines starken Erfordernisses von einem technischen Abgeordneten als eine staatliche Nothwendigkeit rücksichtlich bestimmter Relationen erklärt. Es sei die Schlüsselstelle für jede handelspolitische Thätigkeit. Mit Hülfe einer – allerdings nur durch Erweiterung des bestehenden Staatsbahnnetzes möglichen — rationellen Tarifpolitik können die Sonderbestrebungen Ungarns paralysirt werden. Das Conglomerat von unbedeutenden Localbahnen, welche im Staatsbetrieb stehen, sei für eine solche Action ganz ungeeignet. Es seien gleich der Westbahn noch andere grosse Bahnen zu verstaatlichen, sobald sich hierzu die Gelegenheit biete. Der Staat dürfe auch vor dem Bau von concurrirenden Wasserstrassen nicht zurückschrecken, um dadurch selbstständige Bahnunternehmungen gefügiger zu machen, oder dieselben ganz in seine Gewalt zu bekommen. — Bedauerlich ist es, dass gegen eine solche des Staates unwürdige und machiavellistische Bahnpolitik kein Wort der Abwehr vorgebracht wurde. Wir geben gern die Berechtigung der Canalisation zu, glauben sogar, dass dieselbe zur Ungebühr vernachlässigt worden, meinen aber, dass beide Verkehrswege einander ergänzen; das wirkliche Bedürfniss ruft schon den einen oder anderen von selbst hervor und darum hat es noch mit dem befürworteten Donau-Oder-canal Zeit.

Rücksichtlich der Staatseisenbahnbauten wurde vom Ausschusse folgende Resolution beantragt: Die Regierung wird neuerlich und dringend aufgefordert, mit aller Beschleunigung die bereits abgeschlossenen Baurechnungen der Staatsbahnen dem Hause vorzulegen, auf den raschest möglichen Abschluss der noch in Schwebe befindlichen Baurechnungen zu dringen und die verfassungsmässige Indemnität bezüglich der Durchführung des Kaufes der vom Staate erworbenen Bahnen ehestens einzuholen.

Betreff der Arlbergbahn wurde die Interpellation wegen des Stillstandes auf der Theilstrecke Innsbruck-Landeck zwar vom Handelsminister formell deshalb zurückgewiesen, weil darin eine Anspielung auf regierungsseitig entgegenstehende transversale Interessen gemacht war, im Allgemeinen gab Frhr. v. Pino aber die Zusicherung, dass die Vollendung dieses Baues mit allen Kräften ohne Rücksicht auf andere Interessen angestrebt wird. Nähere Details gab der Regierungsvertreter, Oberbaurath und Director der Staatseisenbahnbauten Lott, um zu erklären, dass die Beendigung des Baues respective die Inbetriebsetzung gegenüber dem Programme um etwa ein halbes Jahr später erfolgen wird, indem dieses halbe Jahr ein Winter und nicht ein Sommer ist. Es hat sich nämlich bei der Detailbearbeitung dieser Pläne herausgestellt, dass es vorzüglich aus technischen Gründen sehr zweckmässig ist, wenn wir während der Bauperiode zwei Winter haben und nicht einen Winter, wie es der Fall wäre, wenn wir den Betrieb nach unserem ersten Programme im Herbste des Jahres 1882 eröffnen würden. Wahrscheinlich wird diese Eröffnung erst Frühjahre des Jahres 1883 erfolgen, und zwar deswegen, weil sich auf der Strecke Innsbruck-Landeck eine Unmasse von Flussbauten befindet. Die Gebirgsbeschaffenheit Tirols, speciell die vielen Gletscher, welche die Seitenarme des Inns speisen, bringen es mit sich, dass eben im Sommer fortwährend Hochwasser sind. Wir können also diese Bauten nur im Winter ausführen, und ohne eine schädliche Forcirung dieses Baues ist ein Winter viel zu kurz. Es ist daher eine rein öconomische Massregel, wenn wir die Vollendung des Baues um ein halbes Jahr hinausschieben.

Die Verlegung des Directionssitzes mehrerer, insbesondere Galizischen Bahnen in den Bereich ihres Verkehrsgebietes wurde als Resolution ausgesprochen. Vergeblich wurde dagegen die wirthschaftliche Nothwendigkeit der Bildung grosser Verkehrscentren und der unmittelbaren Berührung der Bahnen mit denselben, sowie das statutarische Recht der Actionäre auf den Sitz der Verwaltung in Wien geltend gemacht, wo dieselben sonst eine kostspielige Agentur unterhalten müssten. Interessant war der Nachweis, dass das Procent der Verwaltungsauslagen von den gesammten Auslagen bei den Oesterreichischen Bahnen, deren Sitz nicht in Wien ist, ein höheres sei, als das Procent der Verwaltungsauslagen jener Bahnen, welche ihren Betrieb im betreffenden Lande, den Sitz jedoch in Wien haben. Die Vorarlberger Bahn, die ihren Sitz in Wien hat, habe nur 4,7 pCt. der gesammten Auslagen an Verwaltungsauslagen, die Süd-Norddeutsche Bahn 4,4 pCt., die Pilsen-Priesener Bahn, die ihren Verkehrsbetrieb und ihren Sitz in Böhmen habe, habe 9 pCt., die Böhmische Nordbahn unter denselben Verhältnissen 6,6 pCt. und die Dux-Bodenbacher Bahn, deren Verwaltungssitz so günstig wie möglich gelegen sei, nämlich in Teplitz, das heisst so ziemlich in der Mitte ihres Verkehrsgebietes, habe 9 pCt. an Verwaltungsauslagen.

Ueber das Sinken der Subventionssumme wurde bemerkt, dass dessen Bedeutung, ungeachtet mittlerweile weitere garantirte Bahnen hinzugekommen sind, noch viel grösser ist, als es den Anschein hat, weil mittlerweile die Mehrzahl der garantirten Bahnen in die Eikommensteuerpflicht eingetreten ist und weil, wenn nicht diese Einkommensteuer zu zahlen wäre, der Betrag von 18 000 000 noch weit unterschritten würde. Das ist ein Moment, welches man überhaupt nicht ausser Acht lassen kann. Das, was der Staat und auch die Länder und Gemeinden durch die Eisenbahnen an Steuern und Zuschlägen bekommen, wird sehr bald jener Ziffer gleichkommen, welche überhaupt an Subventionen vom Staate gezahlt wird. Es sind aber nicht alle Eisenbahnen, bei welchen so erfreuliche Resultate eintreten, sondern hauptsächlich die von Böhmen, Mähren und Schlesien, während einige Eisenbahnen in anderen Ländern, bezüglich welcher die phantastischesten Ideen über ihre Rentabilität zu einer gewissen Zeit entwickelt wurden, noch immer an einem Betriebsdeficite laboriren, und welche wahrscheinlich, da die zehnjährige Entwickelung sie über das Betriebsdeficit nicht hinausgebracht hat, auch für ewige Zeiten daran leiden werden. — Wir wollen hoffen, dass diese vom gewesenen Minister Dr. Herbst ausgesprochene Befürchtung nicht zur Wahrheit wird, wenn alle Länder die nothwendigen Verbindungs- und Localbahnen erlangen werden.

Die Nichterledigung der Garantierechnungen wurde ebenfalls der Regierung vorgeworfen. Hierüber erklärte Dr. Herbst: Ich ergreife die Gelegenheit, das zu berichtigen, weil es zugleich dazu dienen kann, einem viel angefochtenen Manne, dem auch ich sehr oft als Gegner gegenüberzustehen in der Lage war, einige Gerechtigkeit widerfahren zu lassen. Diese Rückstände der Betriebsrechnungen sind jetzt nicht mehr vorhanden. Sie waren allerdings ein ausserordentlicher Uebelstand, ein Uebelstand, bezüglich dessen ich nur Folgendes anführe. Die Mährisch-Schlesische Nordbahn besteht jetzt 10 Jahre im Betriebe, und im Jahre 1877 war noch keine einzige Betriebsrechnung durchgeführt worden. Dass es aber keine Rückstände mehr giebt, dass die Grundsätze, nach welchen die Rechnungen zu prüfen sind, im Interesse des Staates jetzt vollkommen geregelt erscheinen, ist das Verdienst des letzten Handelsministers und ganz vorzüglich ein Verdienst des gewesenen Sectionschefs Nördling, der in das Verhältniss der garantirten Eisenbahnen zum Staate Ordnung gebracht hat.

Die Nationalität der Bahnangestellten wurde auch in die Debatte gezogen. Es sollen bei der Galizischen Karl-Ludwigbahn mit der Centralleitung in Wien unter 128 Beamten nur $^1/_6$ Polen sein. Von radikaler Seite wurde dagegen bemerkt: Es sei nicht zu billigen, dass so viele Ausländer in Oesterreich im Eisenbahndienste verwendet, die eigenen Landeskinder zurückgesetzt werden. In Wien sind sehr viel Böhmen im Eisenbahndienste angestellt, wir missgönnen es ihnen nicht, denn auch sie sind Landeskinder; dafür soll man aber darauf sehen, dass die Ausländer die Landeskinder nicht verdrängen. Ein dritter Abgeordneter versicherte endlich, dass die hervorragendsten Beamten der gedachten Bahn der Czechischen Nationalität angehören; ja bei der Kaiserin Elisabethbahn sei eine sehr bedeutende Anzahl von Böhmen beschäftigt. Es sei wohl die Frage am Platze, ob denn bei allen Bahnen in Galizien auch das Verhältniss zwischen Ruthenen und Polen das richtige sei.

Ueber die Bezüge der Verwaltungsräthe und den Missbrauch mit Freikarten bemerkte Dr. Herbst: Es ist ein Irrthum, dass durch Ersparungen namentlich an Bezügen von Verwaltungsräthen u. s. w. viel würde gewonnen werden. Die grossen Bahnen, wo die Verwaltungsräthe und die Betheiligten viel beziehen können, die sind entweder nicht garantirt oder sie nehmen die Garantie nicht in Anspruch. Tantièmen beziehen solche bei der Verwaltung betheiligte Personen doch nur dann, wenn ein Ueberschuss über die fünfprocentige Verzinsung vorhanden ist, wenn also der Staat eben keine Garantie zu leisten hat, z. B. bei der Staatsbahn, Südbahn, Nordbahn. Bei der Elisabethbahn besteht die Bestimmung, dass die Bezüge des Verwaltungsrathes nicht in die Garantierechnung eingestellt werden dürfen. Diese werden

eben aus Einkünften bestritten, welche nicht mit der Garantie des Staates zusammenhängen. — Freikarten werden zumeist aus dienstlichen und humanitären Rücksichten von den Bahnen ertheilt. Bei der leider starken Auswanderung ist es eine häufige Erscheinung, dass Oesterreichische Auswanderer, welche zurückkehren und nach Hamburg kommen, von Deutschen Eisenbahnen mitunter gratis befördert werden, und die Oesterreichischen Eisenbahnen, die von dem Generalconsul in Leipzig nur zu oft mit solchen Bitten behelligt werden, sollen nicht die Möglichkeit haben, ihre eigenen Landsleute hier zurückzubefördern?

Ueber die Gesetzesvorlage einer Dienstpragmatik für alle bei den Bahnen angestellten Bediensteten wurde von einem radicalen Abgeordneten unter Anführung eines vielbesprochenen Disciplinarfalles, ein Resolutionsantrag eingebracht, wonach die Anstellung, Entlohnung, Beförderung und Altersversorgung derselben geregelt und der Staatsverwaltung auf diese Agenden ein massgebender Einfluss gewährt werden soll.

Die Galizische Transversalbahn ist nach dem vom Abg. v. Kozlowski ausgearbeiten Entwurfe in dritter Lesung vom Abgeordnetenhause angenommen. Bei der Wichtigkeit dieses Gesetzes und der grossen Ausdehnung der gegenwärtigen Correspondenz berichten wir hierüber an der Spitze des Blattes.

Die Gesetzesvorlage über den Bau der Bahn Pest-Semlin wurde im Plenum des Ungarischen Abgeordnetenhauses mit grosser Majorität angenommen. Communicationsminister Ordody verweist darauf, dass der Bau nicht mehr in Frage kommen könne, da derselbe durch das Gesetz angeordnet worden ist; doch sprechen für die Ausführung dieses Gesetzes auch wichtige volkswirthschaftliche Motive, und wäre es auch bedenklich, den jetzigen günstigen Moment zu versäumen. Er weist nach, dass der Bau verhältnissmässig billig zu stehen komme. Was Bulgarien betrifft, so stehe Ungarn auf der Basis des Berliner und des mit Serbien bereits abgeschlossenen Vertrages. Daraus, dass die Verhandlungen noch nicht zum Abschluss gebracht worden sind, dürfe nicht gefolgert werden, dass sich Bulgarien seiner Verpflichtung entziehen wolle. Staatssecretär Hieronymi bemerkt, dass, wenn man immer darauf wartet, wie der Anschluss an die Linien der Nachbarstaaten sichergestellt werden kann, eine internationale Bahn nur selten zu Stande käme. Die Verbindung mit Salonichi sei nicht bezweifelt worden. Aber auch Bulgarien werde als Rechtsnachfolger der Pforte im Sinne des Berliner Vertrages der von der Pforte schon früher eingegangenen Verpflichtungen gewiss entsprechen. Es wäre allerdings leichter gewesen, die Verhandlungen mit Hilfe der Oesterreichischen Staatsbahn zum Abschlusse zu bringen. Die Regierung habe es aber vorgezogen, lieber eine solche Bahn zu Stande zu bringen, welche ausschliesslich den Ungarischen Interessen zu dienen berufen ist. Finanzminister Szapáry bemerkt endlich, die Regierung habe die Vorsorge für die Verbindungslinien nicht ausser Acht gelassen und eben deshalb den Gesetzentwurf erst nach Abschluss des Vertrages mit Serbien eingebracht. Die in Wien im Zuge befindlichen Verhandlungen betreffs Durchführung des Berliner Vertrages bieten gleichfalls Gelegenheit, das diesfällige Interesse wahrzunehmen. Man müsse allerdings dahin wirken, dass auch Andere ihre Pflicht erfüllen. In erster Reihe aber müsse man dieser Verpflichtung selbst nachkommen, um dann von Anderen ein Gleiches mit um so grösserem Nachdrucke fordern zu können. Ist unsere und die Türkische Linie einmal ausgebaut, so bildet der Ausbau der im Mittel liegenden Anschlusslinie ein solches Europäisches Interesse, dem jedenfalls Rechnung getragen werden wird.

Der Gesetzentwurf über die zwei Localbahnen Arad-Csanád und Szatmár-Nagybánya wurde im Ungarischen Abgeordnetenhause angenommen. Dagegen wurde geltend gemacht, dass vorerst das ganze System der Vizinalbahnen studirt und die Wasserstrassen nicht vernachlässigt werden sollten.

Im Oesterreichischen Eisenbahnausschusse wurde folgende Resolution gefasst: „Die Regierung wird aufgefordert, behufs Erbauung einer Eisenbahnlinie von der Ungarischen Grenze über Hradisch-Brünn-Iglau durch Böhmen bis an die Bayerische Grenze noch im Laufe des Jahres 1881 die erforderlichen Studien und Erhebungen zu veranlassen und noch in diesem Jahre die diesfällige Vorlage einzubringen.“ Ferner wurde der Ausbau der Kronprinz-Rudolfbahn bis Triest, dann weiters es für wünschenswerth erklärt, der Regierung einen Credit einzuräumen, damit dieselbe Studien über alle wichtigen noch zu erbauenden Linien mache. Aehnliche Vorkehrungen bestehen auch in anderen Staaten. Endlich wurde zu wiederholten Malen der Ausbau der Dalmatinischen Bahnen angeregt.

Die am 21. d. Mts. abgehaltene Generalversammlung der Turnau-Kraluper Bahn beschloss den Reingewinn folgendermassen zu vertheilen: Der Actiencoupon wird mit sieben Procent, gleich 14 fl., eingelöst, dem Reservefonds werden 23 732 fl. zugewendet, der Verwaltungsrath erhält als zehnprocentige Tantième 15 195 fl. und der Restgewinn von 17 162 fl. wird auf neue Rechnung vorgetragen. Die Couponsteuer bestreitet die Gesellschaft. Die ausgelosten Verwaltungsräthe wurden wiedergewählt.

In der am 20. d. M. abgehaltenen Generalversammlung der Böhmischen Nordbahn wurde constatirt, dass im Jahre 1880 die Gesammteinnahme 1 718 443 fl. 5 kr. = 9 493 fl. 11 kr. pro Kilometer (+ 4¾ pCt. gegen 1879) und die Betriebsauslagen 756 878 fl. 34 kr. betragen haben. Von dem Ueberschusse werden 70 000 fl. dem Erneuerungsfonds gutgebracht und vom Reste nach Abzug der Amortisationsquoten beider Anlehen dem Reservefonds 13 264 fl. 23 kr. zugewendet, endlich 339 320 fl. 38 kr. dem Sanirungsconto gebucht.

In der am 23. d. M. abgehaltenen 12. Generalversammlung der Ostrau-Friedländer Bahn wurde vom Verwaltungsrathspräsidenten Hofrath Dr. v Sochor zunächst auf die im verflossenen Sommer eingetretenen Ueberschwemmungen hingewiesen, in Folge deren der Betrieb der Bahn, sowie jener der an der Bahn gelegenen gesellschaftlichen Eisenwerke durch längere Zeit sistirt werden musste. Durch die nothwendig gewordenen Reconstructionsarbeiten, deren Kosten mit 57 194 fl. in die Betriebsrechnung eingestellt worden, hat sich der Betriebsüberschuss auf 14 056 fl. reducirt und beziffert sich zuzüglich des Ueberschussvortrages ex 1879 mit 17 623 fl. Nachdem zur Verzinsung und Amortisation der Prioritätsobligationen 72 670 fl. erforderlich sind, musste zur Bedeckung des Abganges von 55 046 fl. vorläufig in anderer Weise Vorsorge getroffen werden. Nach einigen vom Vorsitzenden in Beantwortung einer Interpellation gegebenen Aufschlüssen über die bei der Bahn üblichen Grundsätze bei Gewährung von Refactien wurde dem Verwaltungsrathe, gemäss dem Antrage des Revisionsausschusses, das Absolutorium ertheilt, worauf die ausscheidenden Verwaltungsräthe und Revisoren wiedergewählt wurden.

Die Generalversammlung des Clubs Oesterreichischer Eisenbahnbeamten fand am 16. d. M. statt. Präsident Regierungsrath Obermayer warf einen Rückblick auf die Thätigkeit des vierten Clubjahres und hob besonders die Bemühungen des durch Fachmänner verstärkten Comités für die Fortbildungsschule hervor, welche schon im nächsten Herbste ins Leben treten soll. Die Versammlung votirte dem Vorsitzenden den herzlichsten Dank für die so eminente Leitung des Clubs. Die Ausschussräthe und Revisoren wurden mit wenigen Ausnahmen wiedergewählt.

Die Börsenwoche hat in Folge von Realisirungen kleine Rückfälle zu verzeichnen, von welchen besonders Staats- und Südbahn ausgenommen waren, welche mit 341 beziehungsweise 124 im Vordergrunde standen. Prioritäten hielten sich auf gleicher Nachfrage wie in der Vorwoche.

Verein für Eisenbahnkunde in Berlin.

Sitzung vom 10. Mai 1881.

Vorsitzender: Herr Geh. Oberregierungsrath Streckert.
Schriftführer: Herr Eisenbahn-Bauinspector Jungnickel.

Der Vorsitzende gedenkt des am 18. April hierselbst plötzlich dahingeschiedenen Mitgliedes, des Geheimen Regierungsrathes M. M. v. Weber; er weist, da das Leben und die Thätigkeit des Verstorbenen hinlänglich bekannt seien und daher in diesem Kreise nicht eingehend geschildert zu werden brauchten, speziell auf die vielseitige literarische Thätigkeit hin, durch welche Weber für das Eisenbahnwesen im Allgemeinen und damit auch im Besonderen für den Verein Hervorragendes geleistet habe; Weber ist der Erste gewesen, welcher das dem Eisenbahnwesen ferner stehende Publikum in populärer und aussergewöhnlich anregender Weise über die Technik im Allgemeinen, im Besonderen über die Eigenartigkeit des Eisenbahnbetriebes der Heimath und der bekanntesten Culturländer belehrt und auch dadurch zur Förderung des Eisenbahnwesens in weiteren Kreisen beigetragen hat. Die Anwesenden ehrten das Andenken des dem Verein seit 1853 angehörenden Mitgliedes durch Erheben von den Sitzen.

Herr Regierungs- und Baurath Bormann aus Saarbrücken spricht: „Ueber Bahnhofsanlagen im Kohlenrevier Saarbrücken“. Der Vortragende giebt zunächst einen allgemeinen Ueberblick über die industrielle Entwickelung des durch seinen Reichthum an mannigfachen Rohproducten schon frühzeitig bekannt gewordenen Saargebietes Nachdem 1430 die erste Kohlengrube in Betrieb gesetzt worden war, entwickelte sich die Kohlenproduction mehr und mehr, namentlich seitdem für die ebenfalls in jener Gegend schwunghaft betriebene Glas-und Eisenfabrikation in der Mitte des vorigen Jahrhunderts die Verwendung von Holz als Heizmaterial verboten worden war. Auf die Ausbildung der Verkehrswege zum Fortschaffen der Producte wurde beständig eine besondere Sorgfalt verwendet; aber selbst die Schiffbarmachung der Saar und die Anlage eines umfassenden Strassennetzes in der Napoleonischen Zeit konnten auf die Dauer nicht für die stetig zunehmende Production genügen und die Anlage von Eisenbahnen war daher in dieser Gegend mehr als sonstwo ein immer fühlbarer und immer zwingender hervortretendes Bedürfniss. Nachdem endlich 1848 mit dem Eisenbahnbau begonnen worden war, vervollkommnete sich das Bahnnetz mehr und mehr, indem zu der ursprünglichen Saarbrücker Bahn nach und nach die Fortsetzung nach Trier, die Rhein-Nahebahn, die Fischbachbahn mit vielfachen Anschlüssen an Zechen und Gruben etc. hinzutraten.

Dem Aufschwunge der Kohlenindustrie entsprechend, zeigten sich die anfänglichen Bahnhofsanlagen bald als mehr oder weniger unzureichend und eine grosse Anzahl von Umbauten wurden namentlich in den Jahren 1871 und 1872 theils ausgeführt, theils entworfen, von denen der Vortragende folgende wichtigeren erwähnt.

Der Bahnhof Neunkirchen war als erster Hauptpunkt für den Kohlenverkehr gleich Anfangs in grösserem Massstabe angelegt worden (600 m lang, 6 467 m Geleise mit 43 Weichen und 16 Drehscheiben) als die übrigen Zwischenbahnhöfe, welche wegen der Schwierigkeit, in die Steigung von 1 : 100 angemessene Horizontalen einzuschieben, meistens nur ca. 200 m lang gemacht wurden. Beim Bau der Rhein-Nahebahn musste jedoch schon eine Erweiterung des Bahnhofes Neunkirchen vorgenommen werden; derselbe erhielt dabei die Anlage eines Inselbahnhofes, mehrere Abzweigungen nach benachbarten industriellen Etablissements mit Gefällen bis 1 : 31 und umfasst jetzt 21 119 m Geleise mit 125 Weichen und 4 Drehscheiben.

Die Entwicklung des Bahnhofes Friedrichsthal war dadurch erschwert, dass in denselben von Saarbrücken her 3 Geleise einmünden und das dritte Geleis behufs der Abzweigung nach der Grubenstation Friedrichsthal die anderen beiden Geleise überkreuzen musste. Der Betrieb war auch dadurch unbequem und störend, dass die Anlage als Inselbahnhof steile Treppenanlagen für das Publikum und das Fahren der Landfuhrwerke über einen Theil der Geleise bedingte. Beim Umbau des Bahnhofes wurden diese Uebelstände beseitigt und dabei die Centralisirung der Weichen derartig durchgeführt, dass die Hebel derselben sämmtlich von einem über dem Stationsbureau befindlichen Raume aus durch einen, die Ab- und Anmeldung der Züge gleichzeitig bewirkenden Weichensteller bedient werden. Dadurch, dass die Hebel auch sämmtlich durch das darunter befindliche Stationsbureau hindurchgehen und daselbst für die verschiedenen Stellungen kenntlich gemacht sind, kann der in diesem Bureau anwesende Stationsvorsteher die jedesmalige Stellung der Weichen übersehen und die richtige Handhabung derselben controliren.

Die Bahnhöfe Sulzbach und Dudweiler zeigen ähnliche, zum Theil einfachere Verhältnisse. Bei dem Umbau derselben ist ebenfalls eine Centralisirung der Weichen bewirkt worden und es ist in Bezug hierauf zu erwähnen, dass die äussersten Weichen sich in Dudweiler etwas über 300 m, in Sulzbach fast 350 m entfernt von dem Centralapparat befinden. Der Apparat in Dudweiler ist seit 2 Jahren in Betrieb und functionirt sehr gut.

Die bedeutendsten Wandlungen hat der Bahnhof Saarbrücken erfahren. Bei der ersten wenig bedeutenden Anlage wurde der ca. 600 m lange Bahnhof im Interesse einer möglichst zuverlässigen Zollrevision als Inselbahnhof angeordnet. Bei Einführung der Rhein-Nahe- und der Saarbrücken-Trier-Luxemburger Bahn musste bereits eine Erweiterung des Bahnhofs vorgenommen werden, wobei die Längenausdehnung auf das Doppelte (1 200 m) gesteigert wurde. Bei dieser und der späteren Erweiterung war besonders die geringe Entfernung zwischen den auf beiden Seiten der Geleise sich gegenüberliegenden Stations- und Werkstattsgebäuden ein schweres Hinderniss und es musste, da man sich leider zur Entfernung einer der beiden Anlagen nicht entschliessen konnte, eine Erweiterung stets nur in der Längsrichtung gesucht werden. Nachdem sich die erste Erweiterung bald ebenfalls als unzureichend erwiesen hatte, wurde der Bahnhof neuerdings in so umfassender Ausdehnung, jedoch immer in seiner Längsrichtung, umgebaut, dass er nunmehr auch einer weiteren Steigerung des Verkehrs auf das Doppelte gewachsen sein würde.

Der Bahnhof enthielt im Jahre 1853 5 769 m Geleise mit 38 Weichen,
„ „ 1865 18 125 m „ „ 93 „
„ „ 1880 39 703 m „ „ 256 „

Der Betrieb ist zwar durch die grosse Längenausdehnung des Bahnhofes (über 2 000 m) sehr erschwert; durch Eintheilung desselben aber in einzelne, als selbstständige Bahnhöfe behandelte Gruppen, sowie durch Vereinigung aller 7 einmündenden Bahnstrecken behufs der Zugmeldung an einer Stelle wird das Ein- und Auslaufen von durchschnittlich täglich 250 Zügen mit grosser Regelmässigkeit bewirkt. Das nach einer Skizze Sr. Majestät des Königs Friedrich Wilhelm IV ausgeführte, sehr massige, mit 2 hohen Thürmen flankirte Stationsgebäude wurde im Französischen Kriege 1870 theilweise zerstört. Mit der nothwendigen Wiederherstellung wurde ein grösserer Umbau desselben verbunden, namentlich weil nach Beendigung des Krieges die bisher hierselbst stattfindende Zollrevision fortfiel und die dafür vorhandenen bedeutenden Localitäten nunmehr zur Erweiterung der Wartesäle etc. benutzt werden konnten.

Zum Schluss erläuterte der Vortragende an der Hand einer sehr anschaulichen Uebersichtskarte die Umgebung des Bahnhofs Saarbrücken nebst den vielfachen Abzweigungen, namentlich derjenigen nach der Hafenanlage an der Saar und die daselbst befindlichen Vorrichtungen zum Ent- und Beladen der Eisenbahnwagen und Schiffe.

Herr Regierungsbaumeister Castner wurde durch übliche Abstimmung als ordentliches einheimisches Mitglied des Vereins aufgenommen.

In Ergänzung des Protokolls der Aprilsitzung ist noch anzuführen, dass an Stelle des nach Aachen versetzten Herrn Geh. Regierungsrath Quassowski der Oberstlieutenant Golz, Commandeur des Eisenbahnregiments, zum Stellvertreter des Vorsitzenden gewählt worden ist.

Elektrotechnischer Verein.

Sitzung vom 24. Mai 1881.

Vorsitzender: Geheimer Regierungsrath Dr. Werner Siemens.

Den vom Vorsitzenden bezüglich der Elektricitätsausstellung in Paris gemachten Mittheilungen entnehmen wir, dass auch der Elektrotechnische Verein an den internationalen Unternehmen durch Ausstellung seiner Zeitschrift, sowie einer in Deutscher, Französischer und Englischer Sprache abzufassenden Denkschrift über die bisherige Wirksamkeit des Vereins sich zu betheiligen gedenkt. — Den Ausstellern wird die Mittheilung willkommen sein, dass, wie wir aus einer zur Verlesung gekommenen Zuschrift des Ausstellungscommissars für das Deutsche Reich, des Geh. Oberregierungsraths Elsasser, erfahren, die Französische Verwaltung den Erlass eines besonderen Gesetzes in Aussicht genommen hat, nach welchem die von nicht Französischen Ausstellern zur Ausstellung nach Paris geschickten Gegenstände und Apparate nur dann mit Beschlag belegt werden dürfen, wenn der die Beschlagnahme Beantragende ein Patent auf den betreffenden Gegenstand in dem Lande besitzt, welchem der Aussteller angehört. Hiernach werden also die Deutschen Ausstellungsgegenstände für die Zeit der Ausstellung sowohl als während des Transports nach und von Paris gegen Beschlagnahme auf Grund des Patentgesetzes ganz ebenso geschützt sein, als ob sie sich in Deutschland befänden.

Nach Erledigung der geschäftlichen Mittheilungen hielt Herr Geheimer Bergrath Hauchecorne einen sehr anregenden Vortrag: „Ueber schlagende Wetter in Steinkohlengruben und die Beseitigung der schädlichen Wirkungen derselben unter Anwendung von Elektricität“, indem er seine Ausführungen durch übersichtliche Abbildungen von Querdurchschnitten verschiedener Steinkohlenlager (Waldenburger Becken, Recklinghausen, Mons, Charleroy, Wormkohlenbecken bei Aachen u. s. w.) erläuterte, sowie an Modellen von Grubenabbauten veranschaulichte. Nachdem Redner die allmälige Entstehung der Kohlenlager aus einer untergegangenen Pflanzenwelt geschildert und an der Hand der Wandtafeln gezeigt hatte, wie die ursprünglich in einer flachen Ebene abgelagerten Kohlenschichten durch geologische Vorgänge im Laufe der Zeiten mehr oder weniger bedeutende Verschiebungen, zum Theil sogar vollkommene Umwälzungen erfahren haben, erörterte derselbe die hierdurch bedingte Verschiedenartigkeit der Abbauten, sowie die damit in Verbindung stehende verschiedene Gestaltung der Wege, auf denen einerseits die zur Erhaltung des Lebens der Bergleute unerlässliche frische Luft in die Gruben eingeführt wird, andererseits die schädlichen Gase entweichen. Redner ging sodann auf eine detaillirte Zusammensetzung der schlagenden Wetter, ihrem Auftreten und ihrer furchtbaren Wirkungen über. Bekanntlich bestehen die schlagenden Wetter aus einer Verbindung von 4 Aequivalenten Wasserstoff und 2 Aequivalenten Kohle. Der Kohlenwasserstoff ist leicht verbrennlich, explodirt jedoch nur, sobald er ein gewisses Mischungsverhältniss mit atmosphärischer Luft eingegangen ist, und zwar steigert sich die Explosionsfähigkeit bis zu einem bestimmten Grade mit der vermehrten Luftzuführung. Das sich bildende Gas wird durch alle offenen Flammen, auch durch den elektrischen Funken entzündet; die Gefahr der Entzündung liegt vorzugsweise in den oberen Regionen und aufsteigenden Schachten vor, weil das Gas, welches spezifisch leichter ist als die atmosphärische Luft, leicht aufsteigt und sich mit der letzteren verbindet. Der Ort und die Art des Auftretens der schlagenden Wetter ist, wie der Vortragende nachwies, sehr verschieden: die schädlichen Gase bilden sich theils in kleinen Mengen, wie namentlich hinter den zum Abbau benutzten Hölzern, theils aber auch in Klüften, die, wenn sie eröffnet werden, das Gas mit furchtbarer Gewalt ausströmen lassen; Redner führte hierbei als Beispiel das entsetzliche Grubenunglück an, welches sich am 17. April 1879 in einem Belgischen Grubenschacht ereignete und bei dem in einem Augenblicke 121 Arbeiter um's Leben kamen. Der Druck der eingepressten schlagenden Wetter ist schon unter ganz gewöhnlichen Verhältnissen ein so starker, dass er den Bergleuten das Herausholen der Kohlen erleichtert, — ein Grund, der die Grubenarbeiter, ungeachtet aller ihnen drohender Bestrafungen und Gefahren, immer wieder veranlasst, von dem Auftreten der Gase keine Anzeige zu erstatten. Redner verfolgte mit seinem Vortrage, wie er zum Schluss zum Ausdruck brachte, vorwiegend den Zweck, die Verhältnisse des bergmännischen Betriebes im Allgemeinen darzulegen und hierdurch zu zeigen, unter welchen Umständen von der Anwendung der Elektricität zur Verhütung von Wettergefahren überhaupt Nutzen zu erwarten sei. Im Anschluss hieran zeigte der Vortragende die wesentlichsten Formen der gegenwärtig gebräuchlichen Sicherheitslampen vor. An den Vortrag des

Geheimen Bergraths Hauchecorne schloss sich eine längere Discussion, an welcher sich die Herren Fabrikbesitzer Wedding, Dr. Loewe und der Vorsitzende betheiligten. Nach Beendigung derselben stellte Herr Professor Dr. Neesen mit Bezug auf die in verschiedenen Zeitungen enthaltenen Angaben über eine etwaige Blitzgefährlichkeit der Fernsprechleitungen die Frage zur Erörterung, was von diesen Mittheilungen zu halten sei; er gab dabei gleichzeitig seiner eigenen Ansicht dahin Ausdruck, dass die Drahtnetze der Fernsprechanlagen bei der in Berlin beobachteten Befestigungsweise der Drahtstützen keinen Anlass zu irgend welchen Befürchtungen bieten. Zu der über den Gegenstand sich entspinnenden Discussion, an welcher, ausser dem Interpellanten und dem Vorsitzenden, die Herren Geh. Ober-Postrath Ludewig und Geh. Ober-Regierungsrath Elsasser sich betheiligten, wurden die Umstände der Fortleitung der atmosphärischen Elektricität und die gegen das Ueberspringen des elektrischen Funkens auf die Häuser ergriffenen Vorsichtsmassregeln näher erörtert, und es war hieraus die Ueberzeugung zu gewinnen, dass bei dem Fernsprechbetriebe jede Gefahr für die Hausbesitzer, welche ihre Häuser zur Anbringung der Stützen zur Verfügung gestellt haben, ausgeschlossen ist.

Material für die Secundärbahnfrage.

Die Rappoltsweiler Strassenbahn. Ueber diese Strassenbahn, welche sich nunmehr zwei Jahre im Betriebe befindet, geht der „Deutschen Verkehrs-Zeitung" eine Correspondenz zu, welcher wir die folgenden Daten entnehmen:

Die Bahn ist von der Maschinenbaugesellschaft in Winterthur erbaut worden und steht unter der Leitung des Ingenieurs Single in Strassburg. Sie ist schmalspurig, in die Staatsstrasse eingelegt und hat Steigungen bis zu 3 pCt. Die Bahn verbindet die Stadt Rappoltsweiler mit dem 4½ km entfernten Bahnhofe. Der Betrieb erfolgt durch Dampf. Leicht construirte Locomotiven befördern täglich 8 bis 10 Züge mit je 3 bis 4 Personen- und 1 Gepäck- und Postwagen in jeder Richtung. Zur Beförderung gelangen indess nicht nur Personen und Reisegepäck, sowie Postsachen, sondern auch Eil- und Frachtgüter, und zwar letztere sowohl im Stückguts- als im geschlossenen Wagenladungsverkehr. Um beladene Eisenbahnwagen zu befördern, hat die Gesellschaft besondere Rollwagen erbaut, welche mit einem normalspurigen Verdeck ausgerüstet und so eingerichtet sind, dass die Eisenbahnwagen von einer eigens dazu hergerichteten Schienenfläche auf dieselben geschoben werden können. Die Anlagekosten betrugen etwa 200 000 ℳ (circa 45 000 ℳ pro Kilometer). Die ganze Anlage der Bahn ist in wenigen Wochen vollendet worden. Alle Einrichtungen der Bahn sind äusserst einfach. Dasselbe gilt von den Baulichkeiten, die ohne jeden Luxus, aber durchaus solide hergestellt sind. Auch der Betrieb ist ein einfacher. Ein technischer Betriebsvorstand, ein Gehülfe, ein Heizer auf der mit Rauchverzehrapparat versehenen Maschine, ein Billeteur — dies ist das ganze Personal der Bahn. Unfälle durch Scheuwerden von Pferden oder sonst welche sind seit zwei Jahren nicht vorgekommen. Letzteres ist um so bemerkenswerther, als vielfach behauptet wird, der Dampfbetrieb auf Strassenbahnen bringe — namentlich auf frequenten Strassen — mehrfache Gefahr für den übrigen Strassenverkehr. Da die Einwohnerzahl der Stadt Rappoltsweiler nur 7 000 beträgt und eine Befrachtung der Bahn durch andere Orte nicht erfolgt, indem die Stadt am Fusse der Vogesen liegt und ein eigentliches Hinterland danach nicht vorhanden ist, so entstanden anfänglich Zweifel, ob das Unternehmen prosperiren würde. Es kam das Vorurtheil der Bevölkerung hinzu, welche das Unternehmen vielfach misstrauisch betrachtete, und der Neid der Fuhrleute und sonstigen Concurrenten, welche in demselben die Vernichtung ihres seitherigen Erwerbs erblickten, so dass die unternehmende Gesellschaft anfänglich in der That grosse Hindernisse zu überwinden hatte. Vom Tage der Eröffnung der Bahn ab zeigte es sich jedoch, wie richtig die Voraussetzung gewesen war, dass die Bahn nicht nur im Bedürfniss liege und lebensfähig sei, sondern dass sie in kurzer Zeit sich als unentbehrlich erweisen und zum Lieblinge der Bevölkerung werden würde. Auch fand die alte Erfahrung, dass die gebotene Gelegenheit nicht blos den vorhandenen Verkehr steigert, sondern völlig neuen Verkehr schafft, in Rappoltsweiler die glänzendste Bestätigung. Denn während in früherer Zeit, als der Verkehr zwischen Rappoltsweiler Stadt und Bahnhof mittelst Omnibussen vermittelt wurde, kaum 80 bis 100 Personen täglich befördert wurden, hat die Strassenbahn im täglichen Durchschnitt 272 Personen befördert. Die bequeme Fahrgelegenheit, die billige Taxe (10 und 20 ₰, erste Classe 30 ₰ pro Person, Kinder die Hälfte), haben die Reiselust geweckt und gar Manchen, der unter den früheren Verhältnissen zu Hause geblieben wäre, aus seinen vier Wänden vertrieben. Die Strassenbahn möchte heut zu Tage in Rappoltsweiler kein Mensch mehr missen. Auch diejenigen Elemente sind versöhnt, welche sich ihr anfänglich feindlich gegenüber gestellt hatten. Sie haben eingesehen, dass gegen die Macht des Fortschritts der Technik der kleinliche Kampf des überwundenen Standpunktes unnütz und lächerlich ist. Dass die Bahn aber nicht nur für die Bevölkerung, sondern auch für die Unternehmerin gewinnbringend ist, geht aus den veröffentlichten Nachrichten hervor, wonach die Rente der Bahn schon jetzt über 5 pCt. beträgt. Selbstverständlich ist diese Rente nicht aus dem Personenverkehr allein erzielt worden. Eine fast gleich hohe Einnahme, wie aus dem Personenverkehr, hat die Gesellschaft aus dem Güterverkehr gezogen, da sie täglich annähernd 200 Centner, meist in Wagenladungsgütern, befördert. Die Deutsche Reichspostverwaltung hat sich dem Unternehmen von Anfang an freundlich gegenüber gestellt und das auf gemeinnütziger Grundlage beruhende Project seiner Zeit dadurch gefördert, dass sie der Gesellschaft vom Tage der Eröffnung der Bahn ab die Beförderung der Postsachen übertrug. Die letztere erfolgt in einer Abtheilung des Gepäckwagens unter Begleitung eines Postschaffners. Die Abtheilung ist nach Art der Bahnpostwagen eingerichtet, mit Briefeinwürfen versehen und durch entsprechende äusserliche Aufschrift gekennzeichnet. Der combinirte Post- und Gepäckwagen der Rappoltsweiler Strassenbahn dürfte wohl das kleinste Bahnpostfahrzeug im Reichspostgebiet sein. Seit Fertigstellung der Rappoltsweiler Strassenbahn hat sich das allgemeine Interesse den Unternehmungen der Eingangs erwähnten Gesellschaft zugewendet. Zahlreiche Gemeinden haben die Herstellung ähnlicher Bahnen in Aussicht genommen, vielfach sind Vorarbeiten gefertigt worden und an mehreren Linien wird bereits an der Vollendung neuer Strecken gearbeitet. Man erblickt in den Strassenbahnen die billigste, dem Publikum bequemste Art der Secundäreisenbahnen, und giebt sich der Hoffnung hin, dass in nicht ferner Zeit jede Landstrasse zwischen ausreichend grossen Orten mit dem Schienengestänge der modernen Strassenbahn ausgerüstet sein werde.

Aus Bayern.

⊙ **München,** den 24. Mai. Dem am 21. d. Mts. publicirten Abschied für den Landtag des Königreichs Bayern entnehmen wir folgende das Eisenbahnwesen betreffenden Punkte: 1. Bezüglich der Bitte anzuordnen, „dass die Königliche Staatsregierung die Frage in Erwägung ziehe, ob und in welcher Weise Artikel 2 des Gesetzes vom 29. April 1869, die Ausdehnung und Vervollständigung der Bayerischen Eisenbahnen, dann Erbauung von Vicinalbahnen betreffend, einer Abänderung behufs Erleichterung der Leistungen der Interessenten zu unterziehen, oder ob derselbe gänzlich aufzuheben sei, dann wie die Verhältnisse des Vicinaleisenbahnbaufonds und der auf Grund der allegirten Gesetzesbestimmung bereits erbauten Vicinalbahnen gesetzlich zu ordnen seien", wurde das Staatsministerium des Königlichen Hauses und des Aeussern beauftragt, die Verhältnisse der Vicinaleisenbahnen nach den im Gesammtbeschlusse angedeuteten Richtungen hin einer eingehenden Würdigung und Prüfung zu unterziehen und auf Grund des Ergebnisses geeignete Anträge zu stellen. 2. Auf die Bitte beider Kammern hin: „Anordnung zu erlassen, dass künftighin den Nachweisungen der Generaldirection eine genaue Statistik des Wechselverkehrs zwischen dem diesrheinischen Bayern und den Nachbarländern beizufügen sei", wurde das obengenannte Staatsministerium beauftragt, der Waarenstatistik über den directen Bahnverkehr von und nach dem Gebiete der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen eine dem angestrebten Zwecke entsprechende Einrichtung geben zu lassen. 3. Die Bitte: „veranlassen zu wollen, dass die von den Vicinalbahnen für Uebernahme des Betriebes durch die Staatsbahnverwaltung zu leistende Entschädigung auf ein der Billigkeit entsprechendes Mass zurückgeführt werde", wird im Zusammenhange mit der unter 1. verbeschiedenen Bitte durch das Königliche Staatsministerium des Königlichen Hauses und des Aeussern gewürdigt und je nach dem Ergebnisse dieser Würdigung weitere Verfügung getroffen. 4. Dem gefassten Beschlusse beider Kammern des Landtages entsprechend, wurde mit Gesetzeskraft verordnet, dass zur Herstellung des Verbindungsgeleises zwischen dem Staatshafen und dem Bahnhofe Würzburg ein Beitrag im Maximalbetrage von 57 000 ℳ aus Staatsfonds zu leisten sei, welcher durch ein auf die Eisenbahnen fundirtes Anlehen zu beschaffen ist.

Die Vorarbeiten für die Pferdebahn zur Verbindung der Stadt Eichstätt mit dem Bahnhofe Eichstätt haben bereits begonnen. Die Bahn wird bis an die Altmühlbrücke in die Stadt geleitet und die Güterbeförderung übernehmen.

Italien.

Nationale Ausstellung in Mailand. Am 5. Mai cr. wurde in Mailand die grosse Italienische Industrieausstellung im Beisein des Königs und der Königin, der Königlichen Prinzen, der Minister Cairoli und Miceli, der Vertretungen des Parlaments, des Ausstellungscomités, der Ortsbehörden und einer grossen Zahl gewerblicher Gesellschaften feierlich eröffnet. Nach einer glänzenden Rede des Bürgermeisters (sindaco) Graf Belinzaghi, auf welche der Minister Miceli antwortete, wurde von letzterem im Namen des Königs die Ausstellung für eröffnet erklärt unter den Klängen

des Königsmarsches, dem Donner der Kanonen und den tausendfachen Hochrufen der versammelten Menge.

Italien zeigt auf dieser Ausstellung, wie ausserordentlich seine Industrie sich in den letzten Jahren entwickelt hat und naturgemäss ist das jetzt so gewaltig sich entfaltende Eisenbahnwesen auf der Ausstellung seiner Bedeutung entsprechend ebenfalls vertreten. Die Verwaltung der Oberitalienischen Eisenbahnen, welche auf der 1878er Ausstellung in Paris Modelle wichtiger Kunstbauten, einen in ihren Werkstätten gebauten Personenwagen und eine zwar von ihren Beamten entworfene, aber von Ausländern gebaute Locomotive ausgestellt hatte, präsentirt jetzt auf der nationalen Ausstellung in Mailand als siegreiches Zeichen für die Italienische Industrie eine ganze Reihe von Locomotiven, Wagen und sonstigem Material, welches in ihren eigenen Werkstätten gebaut oder von Italienischen Fabrikanten geliefert ist. Da ist eine Locomotive von gleichem Typus, wie die seiner Zeit in Paris ausgestellte, aber mit wesentlichen Verbesserungen ausgerüstet und in vollkommenster Weise in den Werkstätten der Verwaltung zu Turin ausgeführt; ferner sind da drei andere Locomotiven ausgestellt, welche nach Zeichnungen der Ingenieure der Verwaltung in Italienischen Fabriken hergestellt worden sind. Diese drei Locomotiven stellen die charakteristischen Typen vor, auf welche die Verwaltung ihr Zugmaterial zurückzuführen beabsichtigt. Die Maschine mit 4 gekuppelten Achsen, in den Werkstätten von Miani & Venturi in Mailand ausgeführt, ist für die Gebirgslinien bestimmt; die mit 3 gekuppelten Achsen, gebaut von Ansaldo zu Sampierdarena und von Pietrarsa zu Neapel ist berechnet für den Güterzugdienst auf sämmtlichen Linien; endlich jene mit Drehschemel in der Werkstätte der Verwaltung zu Turin gebaut, ist sowohl für die durchgehenden, wie für die Omnibuspersonenzüge auch auf den schwierigsten Strecken des Bahnnetzes bestimmt. Ausserdem ist von der Verwaltung der Oberitalienischen Bahnen in der Gallerie für Eisenbahnmaterial noch eine Reihe von Fahrzeugen verschiedener Art und Mechanismen ausgestellt, welche den hohen Stand der Italienischen Industrie und das Streben bekunden, Italien in diesem Zweige unabhängig vom Auslande zu machen.

Eine Commission von höheren Oesterreichischen Beamten ist, wie die „Nazione" meldet, kürzlich in Florenz angekommen zu dem Zwecke, die in Italien bereits so sehr verbreiteten und entwickelten Dampftramways zu studiren. (Mon. d. Str. f.)

Haftpflicht.

v. O. **1. Heilungskosten in Gestalt einer Rente.** — Bei Verwerfung eines Cassationsrecurses wurde erwogen, dass allerdings im § 7 des Gesetzes vom 7. Juni 1871 ohne Erwähnung der Heilungskosten nur bestimmt ist, dass als Ersatz für den zukünftigen Unterhalt oder Erwerb in der Regel eine Rente zuzubilligen sei, hierdurch aber nicht ausgeschlossen war, unter Würdigung aller Umstände des vorliegenden Falles auch die Heilungskosten in Form einer Rente zuzusprechen — §§ 3, 7 Haftpfl.-G. v. 7. Juni 1871. — (Erk. d. II. Civils. des Reichsger. vom 19. Octob. 1880 i. S. Bergisch-Märk. Eisenb. c. Stüssel, No. 153. 80. II.; Fenner u. Mecke, Archiv Bd. IV. S. 69.)

v. O. **2. Begriff des Betriebsunternehmers.** — Aus den Entscheidungsgründen: „Das R.-Ob.-H.-G. hat in einem Erkenntniss vom 17. October 1876 (Entsch. Bd. XXI No. 55 S. 175) ausgeführt, dass „als Betriebsunternehmer im Sinne des R.-Haftpflichtgesetzes derjenige gelten müsse, welcher, um des Unternehmergewinnes willen, mithin für eigene Rechnung, den Betrieb einer Anlage unternimmt, dass daher als Betriebsunternehmer nicht derjenige anzusehen sei, welcher den technischen Betrieb ausführt, oder ausführen lässt, sondern derjenige, auf dessen Kosten und Gefahr der Betrieb stattfindet, sodass das ökonomische Ergebniss des Betriebes ihm Vortheil oder Nachtheil bringt," „dass zwar, wer eine gewerbliche Anlage vom Eigenthümer zur eigenen Ausnutzung pachtet, nicht aber, wer zum Zweck der Ausnutzung derselben durch den Eigenthümer Arbeiten übernimmt, Betriebsunternehmer sei." — Dieser Auffassung tritt das Reichsgericht bei. (Erk. d. I. Civilsen. d. Reichsg. v. 16. Juni 1880 i. S. Thüring. Eisenb. c. Hassenstein. No. 203. 80. I. Fenner u. Mecke, Archiv Bd. II S. 65.)

Enteignung.

v. O. **Entschädigung gemäss § 13 No. 2 des Preuss. Gesetzes vom 2. Juni 1875 kann nur im Falle der Freilegung der neuen Fluchtlinie, nicht im Falle der Absicht der Freilegung gefordert werden.** — Aus den Entscheidungsgründen: „Dem Berufungsrichter ist völlig beizupflichten, dass nach dem unzweideutigen Wortlaut dieser (in der Ueberschrift genannten) Bestimmung Entschädigung nicht schon dann gefordert werden könne, wenn die Freilegung blos beabsichtigt wird. Nach dieser Rücksicht hin bedarf es keines Eingehens auf die legislatorischen Vorarbeiten, um den Sinn des Gesetzes festzustellen. Es mag nur noch auf den Wortlaut des Abs. 2 des citirten Paragraphen hingewiesen werden, wonach: „in denjenigen Fällen der No. 2, in denen es sich um eine Beschränkung des Grundeigenthums in Folge der Festsetzung einer von der Strassenfluchtlinie verschiedenen Baufluchtlinie handelt, für die Beschränkung des bebaut gewesenen Theils des Grundeigenthums" Entschädigung gewährt werden muss Also auch in diesem Falle ist Voraussetzung des Entschädigungsanspruches, dass der Grundstückstheil ein bebaut gewesener, freigelegter ist. (Erk. d. II. Hülfssen. d. Reichsger. v. 21. Juni 1880 in S. D. Eisenbahnbaugesellschaft c. Stadt Berlin No. 74. 80. II.; Fenner u. Mecke, Archiv Bd. II S. 111.)

Telegraphenwesen.

Ueber den Stand der Telegraphenanlagen zu Ende des Jahres 1879 hat das Berner internationale Bureau jetzt die ihm zugekommenen amtlichen Nachrichten veröffentlicht. Von Europäischen Ländern sind Luxemburg, Portugal, Türkei, Montenegro und Serbien darin nicht vertreten, und wie gewöhnlich liegen aus den Vereinigten Staaten nur für die grosse „Western Union Telegraph Company" Mittheilungen vor. Das letzte Jahr der Ausweise dieser Gesellschaft schloss am 30. Juni 1880, das der Britischen, Britisch-Indischen und Indo-Europäischen Telegraphenverwaltungen am 31. März 1880. Die amtlichen Angaben über Flächeninhalt, Bevölkerung und Ausdehnung des Netzes sind nach der „Deutschen Industriezeitung" folgende:

Gebiete:	Flächeninhalt qkm	Bewohner	Länge der Linien km	Länge der Drähte km
Deutsches Reich .	539 693	42 727 874	66 855	238 426
Oesterreich . . .	300 191	21 942 000	34 626	90 999
Ungarn	322 350	15 417 327	14 502	52 918
Russland	22 216 048	89 723 823	88 587	204 634
Schweden . . .	441 620	4 577 783	11 304	29 026
Norwegen . . .	314 684	1 865 000	8 610	15 756
Dänemark . . .	39 375	1 980 675	3 448	9 118
Grossbrit. u. Irland	314 969	33 799 386	41 311	138 815
Niederlande . .	32 999	4 037 010	3 761	13 655
Belgien	29 455	5 336 185	5 410	23 572
Schweiz	41 418	2 669 147	6 552	16 007
Frankreich . . .	528 573	36 905 788	64 275	182 518
Spanien	507 036	16 858 635	15 870	40 053
Italien	296 306	28 290 620	25 533	84 101
Griechenland . .	50 211	6 679 775	3 518	4 515
Bulgarien . . .	62 021	1 724 324	2 057	3 021
Rumänien . . .	160 150	5 040 000	5 239	8 324
Algerien u. Tunis	430 000	2 867 626	6 984	10 059
Aegypten . . .	1 021 354	5 517 627	7 985	13 345
Indo-Europ. Linie	—	—	3 528	9 276
Britisch Indien .	4 124 188	240 597 443	33 040	83 600
Niederländ. Indien	1 583 000	23 204 019	5 861	7 413
Cochinchina, Cambodja	59 456	1 800 000	1 634	1 669
Japan	430 500	35 768 584	6 380	14 260
Western Union .	7 838 300	38 855 137	137 803	375 556
Victoria	228 492	888 500	5 151	9 289
Neuseeland . . .	168 805	463 729	5 858	15 028
Zusammen	42 080 000	664 638 000	615 632	1 739 953

An unterirdischen, unterseeischen und pneumatischen Leitungen waren vorhanden:

Länder:	unterirdische Linien	unterirdische Drähte	unterseeische Linien	unterseeische Drähte	pneumat. Röhren
Deutschland . .	3 696	24 964	69	153	48
Oesterreich . . .	26	488	177	187	12
Russland	196	244	356	475	—
Schweden . . .	—	—	90	127	—
Norwegen . . .	—	—	367	408	—
Dänemark . . .	1	58	163	662	—
Britannien . . .	713	15 228	1 992	6 359	44
Niederlande . .	71	712	125	350	—
Belgien	11	232	—	—	—
Schweiz	60	279	—	—	—
Frankreich . . .	499	9 753	2 554	2 600	83
Spanien	112	305	269	269	—
Rumänien . . .	11	56	6	9	—
Algier und Tunis	25	205	4	4	—
Indo-Europ. Linie	—	—	2 236	3 181	—
Britisch Indien .	—	—	142	180	—
Niederländ. Indien	—	—	104	104	—
Cochinchina . .	—	—	20	20	—
Japan	—	—	48	100	—

Controleschloss. Bezüglich des Seitens der Firma G. L. Brückmann in Dortmund in den Verkehr gebrachten Controleschlosses für Güterwagen (Patent Thaner & Köhazy), bei welchem eine besondere Sicherheit dadurch herbeigeführt werden soll, dass sich dasselbe angeblich nur unter Anwendung eines bestimmten Schlüssels und unter selbstthätiger Coupirung und Stempelung einer im Schlosse befindlichen Controlemarke öffnen lässt, theilt uns Herr Eisenbahnbauinspector Theune in Halber-

stadt mit, dass nach den dort angestellten Versuchen das erwähnte Controleschloss sich auch ohne Anwendung eine Schlüssels und ohne Verletzung der Controlemarke öffnen lässt. Das bereits zur Probe an einem Wagen angebrachte Schloss wurde daher wieder ausser Anwendung gebracht.

Kartenwerke.

Karte der Directions- und Betriebsamtsbezirke der Kgl. Preussischen Staatseisenbahnen (vom 1. April 1881), bearbeitet und herausgegeben von Dr. W. Koch. Die Schwierigkeit, gleichzeitig ein klares Bild von den Directions- und Betriebsamts-Bezirken zu geben, in welche erstere eingetheilt worden sind, hat der Herausgeber auf folgende Weise zu lösen gesucht. Jeder Directionsbezirk oder 2 nicht unmittelbar an einander grenzende sind selbstständig für sich dargestellt und innerhalb derselben die Gebiete resp. die Linien der einzelnen Betriebsämter durch Farben unterschieden. Die Karte zerfällt auf diese Weise in 7 Tableaus, deren erstes, von Breslau bis Rheine und Hamm resp. Frankfurt a/M. reichend, die durch den Directionsbezirk Magdeburg geschiedenen Directionsbezirke Berlin und Hannover darstellt. Ein zweites Tableau umfasst die Directionsbezirke Magdeburg und Köln (Rechtsrheinische), welche durch den Directionsbezirk Hannover getrennt sind; ein zu diesem Tableau gehöriger Carton stellt in vergrössertem Massstab den Rechtsrheinischen Directionsbezirk Köln innerhalb des Ruhrkohlengebiets dar, mit besonderer Berücksichtigung der concurrirenden Linien des Directionsbezirks Elberfeld (B. M.) Die übrigen 5 Tableaus geben selbstständige Bilder von den Directionsbezirken Bromberg, Frankfurt a/M., Köln (Linksrheinische), Elberfeld und Breslau.

Ueber jedem Tableau finden sich bei dem Namen des betreffenden Directionsbezirks die Namen der zu demselben gehörigen Betriebsamtsbezirke mit Farben- und Nummerbezeichnung angegeben, welche letztere auf die farbig umrahmten Namen der Betriebsamtssitze hinweist. — Zur Vervollständigung des Ganzen ist auf dem Rande der Karte eine alphabetische Namens-Uebersicht sämmtlicher 52 Eisenbahnbetriebsamtsbezirke der unter Preuss. Staatsbahnverwaltung stehenden Bahnen beigefügt, welche Uebersicht bei dem Namen der Betriebsamtsbezirke nach Nummer und Farbe angiebt, unter welchem Directionsbezirk resp. in welchem Tableau dieselben zu finden sind. Auch die in Bau genommenen Preussischen Staatsbahnlinien findet man auf der Karte farbig markirt.

Ladenpreis der Karte 1½ *M.*; ermässigter Preis für die Leser der Vereinszeitung bei directem Bezug von der Redaction 1 *M.* Nach Franco-Einsendung dieses Betrages in Deutschen Briefmarken (bei Posteinzahlung sind 5 ₰ Bestellgebühr noch beizufügen) wird die Karte sofort franco dem Besteller zugeschickt.

Miscellen.

F. W. In der Generalversammlung des Centralvereins für **Hebung der Deutschen Fluss- und Canalschifffahrt** vom 18. d. M. gab Herr Professor Schlichting in seinem Vortrag über die Frachtschiffe auf Deutschen Wasserstrassen sein Urtheil unter Anderem dahin ab, dass sich die zweckmässigste Schiffsform in Bezug auf den Widerstand, den das Wasser der Fortbewegung des Fahrzeugs entgegenstellt, nur durch systematische, zahlreiche Versuche mit kleinen Modellen ermitteln lasse, dass eine solche Versuchsanstalt indessen in Deutschland leider nicht existire. Hieran knüpfte Redner die erfreuliche Mittheilung, dass seinerseits höheren Ortes die Errichtung einer hydraulischen Versuchsanstalt auf dem hierzu sehr geeigneten Terrain der neuen technischen Hochschule bei Charlottenburg beantragt worden sei, um sowohl die Vorträge über Wasserbau durch practische Uebungen zu vervollständigen, als auch, um durch eine grosse Zahl von Versuchen eine Klärung der bezüglich der Schiffsform und manche anderen Zweige der Hydraulik noch ungelösten Probleme, welche sich auf die Fluss- und Canalschifffahrt und die Wirkung der, in den Wasserstrassen anzulegenden Bauwerke erstrecken, herbeizuführen. Eine derartige Versuchsanstalt würde unseres Erachtens einem thatsächlich in den Kreisen der Hydrotekten allgemein empfundenen Bedürfnisse entsprechen und auch, was man sich nicht verhehlen kann, den Bestrebungen zum weiteren Ausbau der Deutschen Wasserstrassen, welche sich in dem erwähnten Centralverein concentriren, in erheblichem Masse zu Gute kommen.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Tarif-Bekanntmachungen.

I. Localtarife.

Zum **Localtarif** für die Beförderung von **Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren** auf den Magdeburg-Halberstädter und Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahnstrecken ist der III. Nachtrag erschienen. Derselbe enthält ergänzende Vorschriften hinsichtlich der Frachtberechnung für halbe Wagenladungen, lebender Thiere, sowie Bestimmungen über die Beförderung lebender Thiere zwischen dem neuen städtischen Central-Viehhofe in Berlin einerseits und dem Lehrter, sowie dem Potsdamer Bahnhofe daselbst andererseits.

Exemplare des Nachtrags sind zum Preise von 0,10 *M.* bei den Expeditionen zu haben. Magdeburg, den 22. Mai 1881. Königliche Eisenbahndirection. (1341)

Zum **Generalkilometerzeiger für die Kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen** vom Jahre 1876 ist der XVI. Nachtrag erschienen, welcher den Stationen durch die vorgesetzten Oberbahnämter zukommt und von Interessenten — soweit der Vorrath reicht — von der Regieverwaltung der unterfertigten Stelle unentgeltlich bezogen werden kann. München, den 21. Mai 1881. Generaldirection der Kgl. Bayer. Verkehrsanstalten. Betriebsabtheilung. (1333)

II. Tarife für directe Verkehre mit besonderen Namen.

Von dem Heft I des **Belgisch-Südwestdeutschen Tarifs** vom 1. März 1879 ist unter Berücksichtigung der bisher erschienenen Nachträge eine Neuauflage herausgegeben, welche von unserer hiesigen Drucksachencontrole zum Preise von 0,70 *M.* pro Stück bezogen werden kann.

Die in der Neuauflage am Schlusse für den Verkehr aus Belgien aufgeführten Zollabfertigungsgebühren auf den Deutsch-Belgischen Uebergangsstationen kommen erst vom 15. Juli d. J. ab zur Erhebung. Strassburg, den 23. Mai 1881. Kaiserliche Generaldirection der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. (1342)

Am 1. Juni d. J. treten die **Nachträge III zu Heft I und IV zu Heft 2** des Tarifs für den **Berlin-Sächsischen Verbandsgüterverkehr** in Kraft. Insoweit mit denselben Frachterhöhungen gegen die bisherigen Taxen verbunden sind, erlangen die neuen Sätze erst am 15. August a. c. Giltigkeit. Exemplare dieser Tarifnachträge sind bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erlangen. Dresden, den 23. Mai 1881. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung des Berlin-Sächsischen Verbandes. (1339)

Im **Hanseatisch-Preussischen Verbande** treten vom 1. Juni 1881 ab an Stelle der bisherigen Ausnahmetarife für die Beförderung von Traubenzucker, Stärke- und Kartoffelmehl, sowie Stärkesyrup zum Export bestimmt, von den Stationen Cüstrin, Landsberg, Schneidemühl, Thorn, Inowrazlaw, Mogilno und Gnesen einerseits nach den westlichen Hafenstationen andererseits anderweite ermässigte Ausnahmesätze in Kraft.

Die Höhe der neuen Sätze ist bei den Verbandsstationen zu erfahren. Bromberg, den 21. Mai 1881. Königliche Eisenbahndirection als geschäftsführende Verwaltung. (1347 J)

Norddeutscher und Hannover-Rheinischer Verband. Die Gültigkeitsdauer der Ausnahmetarife für Westfälische Steinkohlen etc. in Sendungen von mindestens 50 000 kg nach der Magdeburg-Halberstädter Station Wittenberge und nach Stationen der Strecke Uelzen-Harburg vom 1. November 1880 wird bis zum 31. Mai 1882 verlängert. Hannover, den 21. Mai 1881. Königliche Eisenbahn-Direction. (1340)

---

1. Am 1. Juni cr. treten im **Rheinisch-Niederdeutschen Eisenbahn-Verbande** für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren zwischen der Hannoverschen Station Ottersberg und der Station Sternschanze der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn directe Frachtsätze in Kraft. Näheres ist bei den betreffenden Güterexpeditionen zu erfahren.

2. Die in dem vom 10. März 1881 ab gültigen **Ausnahmetarife für die Beförderung von Steinkohlen, Cokes und Briquets** in Wagenladungen von je 10 000 kg von den Zechen an der Köln-Mindener etc. Bahn nach Stationen der Altona-Kieler etc. Bahn im Rheinisch-Niederdeutschen Verbande enthaltenen Frachtsätze für die Station Schulterblatt der Altona-Kieler Bahn ermässigen sich mit Gültigkeit vom 10. März d. J. ab um je 1,00 *M* pro 10 000 kg.

3. Am 15. d. M. ist zu Heft 3 (Verkehr mit Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Hannover) des Tarifes vom 1. April cr. für den **Rheinisch-Westfälisch- und Hannover-Elsass-Lothringisch-Luxemburgischen Güterverkehr** der Nachtrag I in Kraft getreten.

Derselbe enthält die bereits durch unsere Bekanntmachung vom 12. d. M. publicirten ermässigten Frachtsätze für die Seehafenstationen Bremen, Bremerhafen, Geestemünde, Hamburg und Harburg. Preis 10 ₰.

Ferner bringen wir zur Kenntniss, dass die bisherigen Frachtsätze des West- und Nordwestdeutschen Verbandes für den Verkehr zwischen Station Basel der Eisenbahnen in Elsas-Lothringen einerseits und Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Hannover andererseits, soweit dieselben niedriger sind, als die bezüglichen Taxen des Heftes 3 des obenerwähnten Tarifes, über den 15. Mai hinaus noch bis zum 15. Juni cr. in Gültigkeit bleiben.

4. Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 25. März cr., die Einführung des neuen Tarifes für den **Rheinisch-Westfälisch-Pfälzischen Güter-Verkehr** betreffend, bringen wir hierdurch zur Kenntniss, dass die Frachtsätze für den Güter-Verkehr zwischen Station Ludwigshafen der Pfälzischen Eisenbahn einerseits und Stationen der Rheinischen, Köln-Mindener und Bergisch-Märkischen Eisenbahn andererseits vom 1. Februar 1881, soweit dieselben niedriger sind, als die in dem neuen Tarife enthaltenen Frachten, noch bis auf Weiteres in Gültigkeit bleiben. Köln, 20. Mai 1881. Königliche Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische) zugleich Namens der betheiligten Verwaltungen. (1335)

III. Tarife für andere directe Verkehre.

Für den Transport von **Oberschlesischen Steinkohlen und Coaks** von Stationen der **Oberschlesischen und Rechte-Oder-Uferbahn nach Friedrichshagen** gelangen vom 1. Juni cr. ab unter den gleichen Verfrachtungsbedingungen und mit gleicher Gültigkeitsdauer die Tarifsätze für Cöpenick zur Anwendung. Berlin, den 23. Mai 1881. Königl. Eisenbahn-Direction. (1345)

Königlich Preussische Staats- und unter Staatsverwaltung stehende Eisenbahnen. Mit Gültigkeit vom 1. Juni cr. kommt der Nachtrag 3 zu unserem Localgütertarif vom 1. Januar 1881 zur Einführung.

Der Nachtrag enthält ausser einigen Ergänzungen und Berichtigungen, Bestimmungen wegen Abkürzung der Lieferfristen, sowie Ausnahmefrachtsätze für Eisen, Braunkohlen, Erde, Erze, Spath und Steine etc. im Verkehr zwischen einigen Stationen unseres Verwaltungsbezirks.

Der Tarifnachtrag ist durch unsere Expeditionen käuflich zu beziehen, woselbst auch das Nähere zu erfahren ist. Frankfurt a. M., den 23. Mai 1881. Königliche Eisenbahndirection. (1338)

Königlich Preussische Staats- und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen und Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen. Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1881 ab kommt zu dem vom 1. Januar cr. ab gültigen Staatsbahngütertarif der Nachtrag 2 zu Theil II „Besondere Bestimmungen und Tarifsätze für den Güterverkehr" und der Nachtrag 2 zu Tarifheft No. 1, sowie zum Reichsbahn-Staatsbahngütertarif vom 1. Januar cr. der Nachtrag 3 zur Einführung.

Die Tarifnachträge enthalten:

Bestimmungen wegen Abkürzung der Lieferfristen, sowie neue Entfernungen bezw. Frachtsätze für den Verkehr zwischen Station Güsten des Eisenbahndirectionsbezirks Frankfurt a. M. einer- und Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn und des Eisenbahndirectionsbezirks Berlin andererseits; ferner Ausnahmefrachtsätze für Eisen im Verkehr mit den Stationen Berlin (K. O.) und Berlin (Stettiner Bbf.).

Die Nachträge sind durch die Expeditionen käuflich zu beziehen, woselbst auch das Nähere zu erfahren ist. Frankfurt a. M., den 23. Mai 1881. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection. (1344)

Vom 1. k. Mts. ab kommen im directen Güterverkehr zwischen **diesseitigen Stationen** einerseits und der Niederländischen Rheinbahnstation **Amsterdam andererseits** via Emmerich die im Tarife für den Köln-Minden-Holländischen Güterverkehr via Winterswyk vom 10. März d. Js. für Station Amsterdam der Holländischen Eisenbahn enthaltenen Frachtsätze, soweit dieselben niedriger sind als die im erstgenannten Verkehre bestehenden, ebenfalls zur Anwendung. Köln und Hannover, 20. Mai 1881. Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische). Königliche Eisenbahndirection. (1336)

IV. Specialtarife für bestimmte Transport-Artikel.

Oberschlesische Eisenbahn. Mit dem 1. Juni cr. tritt zu unserem **Local-Ausnahmetarif** für Steinkohlen und Coaks vom 1. Januar 1875 ein Nachtrag in Kraft, welcher ermässigte Sätze für Sendungen von Karolinegrube (Waterloogrube), Königshütte, Myslowitz, Rosdzin, Wilhelminenweiche (Schoppinitz) enthält. Exemplare dieses Nachtrages sind bei den Stations-Cassen und bei unserem Verkehrsbureau zu beziehen. Breslau, den 16. Mai 1881. Königliche Direction. (1343)

Vom 25. d. Mts. ab ist die diesseitige Station Witten in den **Ausnahmetarif für** die Beförderung von **Eisenerzen in Extrazügen** — auf sonst leer ins Kohlenrevier gehenden Kohlenwagen — im Verkehre von den Stationen Amsterdam und Rotterdam der Niederländischen Rheinbahn nach Stationen der Köln-Mindener und der Rheinischen Bahn via Emmerich vom 1. November 1880 mit dem Gruppenfrachtsatze von 51,00 ℳ pro 10 000 kg aufgenommen. Köln, 21. Mai 1881. Königliche Eisenbahndirection(rechtsrheinische).(1334

Für den Transport von **Bau-, Nutz- und Werkholz** ab südlichen Stationen der K. B. Staatseisenbahnen nach Stationen der K. K. pr. Vorarlberger Bahn tritt am 15. Juni l. Js. ein **Ausnahmetarif** in Wirksamkeit. München, den 24. Mai 1881. General-Direction der K. B. Verkehrs-Anstalten. Betriebsabtheilung. (1346)

2. Verkehrs-Störungen etc.

Lemberg - Czernowitz - Jassy Eisenbahn. Auf der Rumänischen Linie der Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn war der Verkehr zwischen Pascani und Jassy in der Zeit vom 15. bis 19. Mai cr. wegen Hochwasser unterbrochen.

3. General-Versammlungen.

K. K. priv. Prag-Duxer Eisenbahn. Die neunte ordentliche Generalversammlung der Actionäre der K. K. priv. Prag-Duxer Eisenbahn findet

am 28. Juni 1881

um 11 Uhr Vormittags im Sitzungssaale des gesellschaftlichen Administrationsgebäudes in Smichow bei Prag (Eckhaus am Kaiser Ferdinands-Quai No. Cons. 454 I. Stock) statt.

Tages-Ordnung.

1. Geschäftsbericht für das Jahr 1880.
2. Bericht des Revisionsausschusses über die Prüfung des Rechnungsabschlusses pro 1880.
3. Antrag auf Ermächtigung des Verwaltungsrathes zum Bau von Localbahnen.
4. Ersatzwahl von 3 Verwaltungsrathsmitgliedern.
5. Wahl des Revisionsausschusses.

Jene Herren Actionäre, welche bei der Generalversammlung ihr Stimmrecht auszuüben oder derselben beizuwohnen gedenken (§ 32 St.), haben ihre Actien längstens bis zum 13. Juni 1881 inclusive entweder bei der Hauptcassa der Gesellschaft in Smichow bei Prag (Eckgebäude am Kaiser Ferdinands-Quai No. Cons. 454), oder bei der Anglo-Oesterreichischen Bank in Wien zu hinterlegen.

Der Besitz von je 20 Actien giebt das Recht auf eine Stimme. (§ 32 St.). Smichow, 24. Mai 1881. Der Verwaltungsrath. (Nachdruck wird nicht honorirt.) (1348 RM.)

Generalversammlung der **Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.** In Gemässheit der §§ 26—29 und 46 des Statuts werden die Actionäre der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft zu der einunddreissigsten regelmässigen

am Montag, den 27. Juni d. Js.
Nachmittags 3½ Uhr

zu Lübeck im Casinogebäude abzuhaltenden Generalversammlung hierdurch eingeladen.

Zur Prüfung der Legitimationen der stimmberechtigten Actieninhaber und zur Aushändigung der Eintrittskarten werden Committirte des Ausschusses

am Montag, den 27. Juni d. Js.
Mittags von 12—1 Uhr

im vorgenannten Locale gegenwärtig sein.

Die Legitimation geschieht durch Einreichung einer schriftlichen Erklärung über die eigenen Actien und über die Actien, für welche ein Actionär vom anderen bevollmächtigt ist, unter Vorzeigung derselben (§ 29 des Statuts).

Zur Verhandlung kommen:

1. Jahresbericht der Direction und Rechnungsabschluss des Jahres 1880.
2. Jahresbericht des Ausschusses.

Lübeck, den 26. Mai 1881. Der Ausschuss der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft. (1337)

4. Submissionen.

Submission auf Flussstahl-Radreifen bezw. Achswellen. Die für das laufende Etatsjahr im diesseitigen Directionsbezirk erforderlichen Radbandagen und Achswellen sollen im Wege der öffentlichen Submission beschafft werden.

Die bezüglichen Bedingungen und Zeichnungen liegen in dem diesseitigen Generalbureau hier zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen frankirte Einsendung von 1 Mark bezogen werden.

Angebote sind verschlossen und mit der Aufschrift:

„Submission auf Flussstahl-Radbandagen bezw. Achswellen"

versehen, bis spätestens zum 8. Juni cr. Vormittags 11 Uhr an das diesseitige Materialienbureau in Magdeburg, Fürstenwallstrasse 10 einzusenden. Magdeburg, den 13. Mai 1881. Königliche Eisenbahndirection. (1320)

PRIVAT-ANZEIGEN.

Königlich Württembergische Staatseisenbahnen. Wir beabsichtigen die Anschaffung eines grösseren Quantums von Locomotiv-, Tender- und Wagenradreifen von Flussstahl.
Das Verzeichniss der Radreifen und die Lieferungsbedingungen können von unserem Secretariat bezogen werden.
Offerten sind versiegelt und mit der Aufschrift „Submission für Radreifen" versehen bis spätestens den 8. Juni d. J. Mittags 12 Uhr unserem Secretariat zuzustellen. Stuttgart, den 17. Mai 1881. Generaldirection der K. Württ. Staatseisenbahnen. (1322)

Eisenbahn von Guimaraẽs (Portugal).

(Actien-Gesellschaft mit beschränkter Haftbarkeit.)

Direction der Eisenbahn-Gesellschaft von Guimaraẽs in Oporto, Portugal.

Es wird hiermit zur allgemeinen Kenntniss gebracht, dass für die Dauer von 30 Tagen, vom 10. Mai ds. Js. an gerechnet, Offerten in geschlossenen Briefen entgegengenommen werden für den Bau in General-Entreprise der Strecke zwischen Santo Thyrso und der Stadt Guimaraẽs einschliesslich Terrain-Nivellirungen, verschiedener Arbeiten, kleinerer und grösserer Bauten, Stationen und dazu gehöriger Arbeiten, Tracirung der Linie, Unterbau u. s. w., des festen und beweglichen Material; mit einem Worte: Alles Nothwendigen bis zum vollständigen Betriebe.
Desgl. werden Offerten von theilweisen Arbeiten und Lieferungen von festem und beweglichem Material entgegengenommen.
Die bezüglichen Projecte, Messungen und anderen Angaben liegen vom 10. Mai ab, von 11 Uhr Vormittags bis 4 Uhr Nachmittags auf dem Bureau der obigen Direction, Praça de D. Pedro No. 30 u. 31 in Oporto aus.
Auch sind die Bedingungen für die Licitation bei den Herren **Johs. Schuback & Söhne in Hamburg** einzusehen.

Privat-Anzeigen (Schluss).

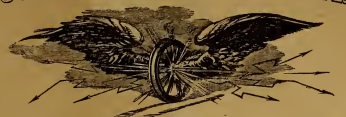
Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin SW. (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 42. 1881.

Die Zeitung erscheint Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes; Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction: Dr. jur. W. Koch, Berlin SW., Kleinbeerenstr. 3.
Commissionär für den Buchhandel: Adolph Refelshöfer, Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Zeitung des Vereins



Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuth-Strasse 8, einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3000 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Einundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 3. Juni 1881.

Wegen der Feiertage erscheint die nächste Nummer erst am 10. Juni. Die Redaction.

Päckereibeförderung durch die Eisenbahn.

In No. 47 dieser Zeitung von 1878 ist kurz auf Massnahmen hingewiesen, welche die Süddeutschen Bahnen behufs Vermeidung oder doch Verminderung des ihnen durch die Ermässigung des Postpacketportos erwachsenen Einnahmeausfalls mittelst Schaffung einer eigenen Packetbeförderung getroffen haben. Derartige Einrichtungen bestehen zur Zeit bei der Hessischen Ludwigsbahn, bei der Main-Neckarbahn, bei den Pfalzbahnen, sowie bei den Bayerischen und Badischen Staatsbahnen.

Was speciell die bei den letzteren Bahnen unter dem Namen „Expressgutbeförderung“ bestehende Einrichtung betrifft, so sind wir in der Lage, hierüber Folgendes mitzutheilen:

Die Expressgutbeförderung ist für den inneren Verkehr der Badischen Bahnen am 1. April 1875 in's Leben getreten, am 15. December 1876 auf den Verkehr der Station Mannheim mit der Main-Neckarbahn, am 1. August 1877 auf den Verkehr der übrigen Badischen Stationen mit der Main-Neckarbahn, am 20. October 1877 auf den Verkehr mit den Pfälzischen Bahnen und am 20. Mai 1878 auf den Verkehr mit den Bayerischen Staatsbahnen via Würzburg und via Württembergische Bahn je in den Grenzen des directen Gepäckverkehrs ausgedehnt worden. Während der interne Expressgutverkehr innerhalb der 6 Jahre seines Bestehens mehr und mehr in Aufnahme gekommen ist und seit einigen Jahren auch in finanzieller Beziehung erfreuliche Ergebnisse liefert, ist der directe Verkehr mit den übrigen Bahnen wider Erwarten in seiner Entwickelung auf ziemlich niedrigem Stande geblieben.

Die Ergebnisse des gesammten Expressgutverkehrs ab Badischen Stationen sind folgende:

	Stückzahl	Gewicht kg	Einnahme ℳ
April/December 1875 .	8 008	180 921	4 845
im Jahr 1876	46 253	875 761	20 331
„ „ 1877	76 118	1 544 465	33 841
„ „ 1878	102 280	1 844 348	42 253
„ „ 1879	134 492	2 482 409	54 240
„ „ 1880	168 267	2 882 172	67 825

Die Beobachtung, dass der Expressgutverkehr hauptsächlich aus Sendungen im Gewicht bis zu 5 kg auf kürzere Entfernungen, für welche die zur Erhebung kommende Gepäckminimaltaxe von 25 ₰ der Posttaxe gleichsteht, und aus Sendungen grösseren Gewichts auf alle Entfernungen, für welche der Eisenbahntransport billiger ist, als die Postbeförderung, sich zusammensetzt, während Packete im Gewicht bis zu 5 kg auf grössere Entfernungen, für welche die Posttaxe billiger ist, fast ganz fehlen, hat nun neuerlich Veranlassung gegeben, für die Sendungen letzterer Art eine Expressguttaxe von 50 ₰ auf alle Entfernungen über 160 km einzuführen. Hiernach ergiebt sich für Expressgutsendungen im Gewicht bis 5 kg folgender Tarif:

von 1 bis 89 km . . . . 25 ₰
„ 90 „ 107 „ . . . . 30 „
„ 108 „ 125 „ . . . . 35 „
„ 126 „ 142 „ . . . . 40 „
von 143 bis 160 km . . . . 45 ₰
auf alle Entfernungen über 160 km 50 „

Diese Taxermässigung ist in Verbindung mit einer Herabsetzung der Zustellgebühr für 5 kg-Sendungen von 20 ₰ auf 10 ₰ am 20. Mai 1881 in Kraft getreten. Es ist nicht zu bezweifeln, dass diese Massnahmen auf die weitere Entwickelung der Expressgutbeförderung von günstigem Einfluss sein werden.

Concessionsurkunde,*)

betreffend den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Eisern nach Haardt mit Abzweigung nach Reinhold Forster Erbstollen und Hainer Hütte und mit Anschlüssen an benachbarte industrielle und gewerbliche Etablissements durch die Eisern-Haardter Eisenbahngesellschaft.

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden König von Preussen etc.

Nachdem von dem Comité, welches sich zur Gründung einer Actiengesellschaft unter der Firma: „Eisern-Haardter Eisenbahngesellschaft“ gebildet hat, darauf angetragen worden ist, dieser Gesellschaft die Concession zum Bau und Betriebe einer, für den Betrieb mittelst Dampfkraft und für die Beförderung von Personen und Gütern im öffentlichen Verkehr bestimmten, den Bestimmungen der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung unterworfenen Bahn von Eisern nach Haardt nebst Abzweigung nach Reinhold Forster Erbstollen und Hainer Hütte und mit Anschlüssen an die Grube Eisern-Haardter Tiefbau, an die Eiserner Hütte der Gewerkschaft Böcking & Co., an die Gruben des Morgenröther-Erbstollens, an die Gruben Michelsberg und Brüderbund bei Eisern, an die Gruben des Tiefenkohlenbacher-Stollens, an die Eiserfelder-Hütte der Gewerkschaft Güthing & Co., an die Gruben Victoria, Röhrigshoffnung & Paulus-Blech, an das Puddel- und Walzwerk Steinseifer & Co. in Eiserfeld, an die Gruben am Gilberg, an die Gruben Münker, Ehrenhut, Glücksbrunnen b. d. Hengsbach, an die Gruben bei Pützhorn, an die Johannishütte Actienverein in Siegen zu ertheilen, wollen Wir diese Concession, sowie das Recht zur Entziehung und Beschränkung des Grundeigenthums nach Massgabe der gesetzlichen Bestimmungen, unter den nachstehenden Bedingungen hierdurch ertheilen.

I. Die Gesellschaft bildet sich unter der Firma: Eisern-Haardter Eisenbahngesellschaft und nimmt ihr Domizil und den Sitz ihrer Verwaltung in Siegen, oder unter Genehmigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten an einem andern, an der Bahn belegenen Orte.

Die Gesellschaft ist den bestehenden, wie den künftig ergehenden Reichs- und Landesgesetzen ohne Weiteres unterworfen.

II. Das zur plan- und anschlagsmässigen Vollendung und Ausrüstung der Bahn erforderliche Anlagecapital wird auf den Betrag von 800 000 ℳ festgesetzt.

Der Nominalbetrag der von der Gesellschaft auszugebenden Actien darf den Betrag des festgesetzten Anlagecapitals nicht übersteigen.

*) Publizirt im „Deutschen Reichs-Anzeiger“ No. 112.

Es bleibt der Gesellschaft überlassen, einem Theil der auszugebenden Actien ein Vorzugsrecht vor den übrigen Actien (Stammactien) hinsichtlich der Vertheilung des jährlichen Reinertrages des Unternehmens sowie für den Fall der Liquidation der Gesellschaft hinsichtlich der Vertheilung des Gesellschaftsvermögens einzuräumen.

Bis zum Ablaufe desjenigen Kalenderhalbjahres, in welchem die unter VIII. No. 3 festgesetzte Baufrist abläuft, kann den Inhabern der Stammprioritätsactien bis zum Belaufe von 6 pCt. des Nominalbetrages ihrer Actien die Gewährung von Bauzinsen zugesichert werden.

III. Die gesammte Leitung der Bau- und Betriebsverwaltung ist einem Vorstande zu übertragen, welcher die Gesellschaft mit den gesetzlichen Befugnissen und Verpflichtungen des Vorstandes einer Actiengesellschaft vertritt und für die Geschäftsführung, insoweit dieselbe der staatlichen Beaufsichtigung unterliegt, der Aufsichtsbehörde verantwortlich ist.

Die Wahl des Vorstandes oder, falls derselbe aus mehreren Personen bestehen soll, die Wahl des Vorsitzenden und der technischen Mitglieder, bedarf der Bestätigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten.

Die Geschäftsinstruction für den Vorstand unterliegt der Genehmigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten.

Sofern die oberste Betriebsleitung nicht durch den Vorstand selbst erfolgt, finden die vorstehenden Bestimmungen auch auf die Wahl und die Geschäftsinstruction des oder der obersten Betriebsdirigenten Anwendung.

IV. Von den Mitgliedern des Aufsichtsrathes müssen wenigstens zwei Drittel ihren Wohnsitz im Deutschen Reichsgebiete haben.

Der Vorsitzende des Aufsichtsraths und dessen Stellvertreter sind stets aus den im Deutschen Reichsgebiete wohnhaften Mitgliedern zu wählen.

V. Die Staatsregierung ist berechtigt, sich in den Fällen, wo sie das staatliche Interesse für betheiligt erachtet, bei den Versammlungen und den Verhandlungen des Aufsichtsraths und der Generalversammlungen der Actionäre durch einen Commissar vertreten zu lassen. Um die Ausübung dieses Rechts zu ermöglichen, ist der Regierung von allen diesen Versammlungen und Zusammenkünften rechtzeitig unter Vorlage einer die vollständige Angabe der Berathungsgegenstände enthaltenden Tagesordnung Anzeige zu machen.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten ist berechtigt, in den Fällen, in welchen er es für nöthig erachtet, die Berufung ausserordentlicher Generalversammlungen zu verlangen.

VI. Alle die juristische Persönlichkeit der Eisenbahngesellschaft, welcher die in Rede stehende Concession als ein an ihre Person gebundenes Recht ertheilt ist, abändernden Beschlüsse der Gesellschaft, überhaupt alle Abänderungen ihres Gesellschaftsvertrages, welche nach dem in dieser Hinsicht lediglich und allein entscheidenden Ermessen der Staatsregierung den Voraussetzungen nicht entsprechen, unter denen die Concession ertheilt ist, erlangen nur durch die Genehmigung der Staatsregierung Gültigkeit. Insbesondere bedürfen Beschlüsse der Gesellschaft, welche die Uebernahme des Betriebes auf anderen Eisenbahnen, die Uebertragung des Betriebes der eigenen Bahn an eine andere Gesellschaft, oder die Fusion mit einer anderen Gesellschaft aussprechen, zu ihrer Gültigkeit der Bestätigung der Königlichen Staatsregierung.

Diese Bestätigung ist auch zur Aufhebung der Beschlüsse früherer Generalversammlungen überall dann erforderlich, wenn dieselben vom Staate genehmigt waren.

VII. Für den Bau und Betrieb der Bahn sind die Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878 (publizirt im Centralblatt für das Deutsche Reich No. 24 vom 14. Juni 1878) und die dazu ergehenden ergänzenden und abändernden Bestimmungen (cfr. § 55 daselbst) massgebend. Die Spurweite der Bahn soll $1{,}_{435}$ m betragen.

VIII. Für den Bau insbesondere gelten folgende Bestimmungen:

1. Der Staatsregierung bleibt vorbehalten:

die Feststellung der Bahnlinie in ihrer vollständigen Durchführung durch alle Zwischenpunkte,

die Bestimmung der Zahl und der Lage der Stationen und Haltestellen,

die Feststellung der Projecte aller für den Betrieb der Bahn bestimmten baulichen Anlagen und Einrichtungen, sowie die Feststellung der Projecte für die Betriebsmittel und ihrer Anzahl vor und nach Inbetriebnahme der Bahn.

Für alle durch die Ausführung der genehmigten Projecte bedingten Benachtheiligungen des Eigenthums oder sonstiger Rechte des Staats bleibt demselben der Anspruch auf vollständige Entschädigung nach Massgabe der gesetzlichen Bestimmungen gegen den Concessionar vorbehalten.

2. Der Concessionar hat allen Anordnungen, welche wegen polizeilicher Beaufsichtigung der beim Bahnbau beschäftigten Arbeiter getroffen werden mögen, nachzukommen.

3. Die Vollendung und Inbetriebnahme der Bahn muss — längstens — innerhalb zwei Jahren nach Eintragung der Gesellschaft in das Handelsregister in Gemässheit des nachstehenden Artikels XIX erfolgen.

Für die Vorlage der speciellen Bauprojecte, sowie für die Inangriffnahme, die Fortführung, die Vollendung und Inbetriebnahme der einzelnen Strecken und Bauwerke der Bahn können vom Minister der öffentlichen Arbeiten besondere Fristen festgesetzt werden.

4. Für den Fall, dass der Concessionar mit der Erfüllung der ihm bezüglich des Bahnbaues obliegenden Verpflichtungen, insbesondere der rechtzeitigen plan- und anschlagsmässigen Ausführung und Ausrüstung der Bahn in Verzug kommen sollte, ist derselbe zur Zahlung einer Conventionalstrafe von 5 pCt. des auf 800 000 *M* festgesetzten Baucapitals mit der Massgabe verpflichtet, dass die Entscheidung darüber, ob und bis zu welchem Betrage die Conventionalstrafe als verfallen anzusehen ist, mit Ausschluss des Rechtsweges, dem Minister der öffentlichen Arbeiten zusteht.

Zur Sicherstellung dieser Verpflichtungen hat der Concessionar bei der Generalstaatscasse den Betrag von 40 000 *M*, in Worten: Vierzigtausend Mark, in baar oder in Preussischen Staats- oder vom Staate garantirten Papieren oder in inländischen Prioritätsobligationen, unter Berechnung aller dieser Effecten nach dem Courswerthe, nebst den noch nicht fälligen Zinscoupons und Talons zu hinterlegen und in gerichtlicher oder notarieller Urkunde mit der Massgabe zum Pfande zu bestellen, dass dem Minister der öffentlichen Arbeiten die Befugniss zusteht, durch Verwendung derselben beziehungsweise durch Veräusserung der verpfändeten Effecten zum jeweiligen Börsencourse die verfallenen Strafbeträge einzuziehen. — Die Rückgabe der zur Caution etwa gehörigen Zinscoupons erfolgt in deren Verfallterminen, kann jedoch von dem bezeichneten Minister inhibirt werden, wenn nach dessen lediglich massgebenden Urtheile der Concessionar den Bau verzögern sollte. Auch ist der bezeichnete Minister ermächtigt, nach Massgabe des Fortschritts des Baues und der Ausrüstung der Bahn einen entsprechenden Theil der Caution schon vor völliger Vollendung des Baues und der Ausrüstung der Bahn zurückgeben zu lassen.

5. Falls die oben festgesetzte allgemeine Baufrist oder eine der von dem Minister der öffentlichen Arbeiten festgesetzten besonderen Baufristen nicht inne gehalten wird, kann nicht blos die bezeichnete Conventionalstrafe eingezogen, sondern auch die ertheilte Concession durch landesherrlichen Erlass zurückgenommen und die im § 21 des Gesetzes vom 3. November 1838 vorbehaltene Versteigerung der vorhandenen Bahnanlagen eingeleitet werden. Sofern die Regierung von dem Vorbehalte der Versteigerung der Bahnanlagen Gebrauch zu machen beabsichtigt, soll jedoch die Zurücknahme der Concession nicht vor Ablauf der in dem allegirten § 21 festgesetzten Schlussfrist erfolgen.

IX. Für den Betrieb insbesondere gelten folgende Bestimmungen:

1. Von der Beförderung von Personen im öffentlichen Verkehre kann zunächst abgesehen werden, der Concessionar ist aber verpflichtet, diese Beförderung jederzeit auf Verlangen des Ministers der öffentlichen Arbeiten einzuführen. Zur Vermittelung des Personenverkehrs sind alsdann mindestens zwei Wagenclassen einzustellen und dieselben der Bestimmung der staatlichen Aufsichtsbehörde entsprechend einzurichten.

Die Feststellung und Abänderung des Fahrplans erfolgt durch die staatliche Aufsichtsbehörde. Innerhalb der ersten acht Jahre, vom Beginn des auf die Eröffnung des Personenverkehrs folgenden Kalenderjahres soll der Concessionar nur dann angehalten werden können, mehr als zwei der Personenbeförderung dienende Züge in jeder Richtung zu befördern, wenn die Bruttoeinnahme der Bahn im Durchschnitt der letzten drei Jahre mindestens 9 000 *M* pro Kilometer betragen hat, oder wenn dem Unternehmer für die mehr einzustellenden Züge von den Interessenten ein nach dem Ermessen des Ministers der öffentlichen Arbeiten ausreichender Zuschuss zu den Kosten gewährt wird.

2. Der Tarif für den Personen- und Güterverkehr, sowie die Abänderung des Tarifs unterliegt der Genehmigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten. In Betreff des Güterverkehrs werden jedoch für die ersten 8 Jahre, vom Beginn des auf die Betriebseröffnung folgenden Kalenderjahres Maximaltarifsätze für die einzelnen Güterclassen von dem Minister der öffentlichen Arbeiten festgestellt und ist dem Unternehmer (unbeschadet des allgemeinen staatlichen Aufsichtsrechts) überlassen, nach Massgabe der reichs- resp. landesgesetzlichen Vorschriften innerhalb der Grenzen dieser Maximalsätze die Tarife nach eigenem Ermessen festzusetzen, beziehungsweise Erhöhungen wie Ermässigungen der Tarifsätze ohne die Zustimmung der Aufsichtsbehörde vorzunehmen.

Auch ist der Concessionar hinsichtlich der Einrichtung directer Tarife, sowie hinsichtlich des anzunehmenden Tarifsystems verpflichtet, die für die Preussischen Staatsbahnen jeweilig bestehenden generellen Grundsätze zu befolgen, insoweit solches vom Minister der öffentlichen Arbeiten für erforderlich erachtet wird.

3. Der Concessionar hat mit der Eröffnung des Betriebes der ganzen Bahn einen Erneuerungsfonds und einen Reservefonds nach den bestehenden Normativbestimmungen und dem zur Ausführung der letzteren unter Genehmigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten aufzustellenden, periodisch zu revidirenden Regulative zu bilden.

Der Erneuerungs- und Reservefonds sind sowohl von einander, als auch von anderen Fonds der Gesellschaft getrennt zu halten.

Der Erneuerungsfonds dient zur Bestreitung der Kosten der regelmässig wiederkehrenden Erneuerung des Oberbaues und der Betriebsmittel.

In den Erneuerungsfonds fliessen:

a) Der Erlös aus den entsprechenden abgängigen Materialien;

b) die Zinsen dieses Fonds;

c) eine den Betriebseinnahmen alljährlich zu entnehmende Rücklage.

Die Höhe dieser Rücklage wird durch das Regulativ festgesetzt.

Der Reservefonds dient zur Bestreitung von solchen durch aussergewöhnliche Elementarereignisse und grössere Unfälle hervorgerufenen Ausgaben, welche erforderlich werden, damit die Beförderung mit Sicherheit und in der, der Bestimmung des Unternehmens entsprechenden Weise erfolgen kann.

In den Reservefonds fliessen:

a) Etwaige Ersparnisse an dem Baucapital, insoweit solches von dem Minister der öffentlichen Arbeiten für erforderlich erachtet werden sollte;

b) der Betrag der statutenmässig verfallenen, nicht abgehobenen Dividenden und Zinsen;

c) die Zinsen des Reservefonds;

d) eine im Regulative festzusetzende, alljährlich den Betriebseinnahmen zu entnehmende Rücklage.

Erreicht der Reservefonds die Summe von 40 000 *M.*, so können mit Genehmigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten die Rücklagen so lange cessiren, als der Fonds nicht um eine volle Jahresrücklage vermindert ist.

Die Werthpapiere, welche zur zinstragenden Anlage der vereinnahmten und nicht sofort zu verwendenden Summen zu beschaffen sind, werden durch das Regulativ bestimmt.

Lässt der Ueberschuss eines Jahres die Deckung der Rücklagen zum Erneuerungs- oder Reservefonds nicht oder nicht vollständig zu, so ist das Fehlende aus den Ueberschüssen des beziehungsweise der folgenden Betriebsjahre zu entnehmen. Abweichungen hiervon sind mit Genehmigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten zulässig. Für die Rücklagen geht der Erneuerungsfonds dem Reservefonds vor.

X. Der Concessionar ist verpflichtet:

a) Seine Betriebsrechnung nach der vom Minister der öffentlichen Arbeiten zu erlassenden Vorschriften einzurichten, der Regierung zu der von letzterer zu bestimmenden Zeit den jährlichen Betriebsrechnungsabschluss einzureichen und seine Cassenbücher vorzulegen;

b) der Aufstellung der Rechnung den Zeitraum von Anfang April jeden Jahres bis Ende März des folgenden Kalenderjahres als Rechnungsjahr zu Grunde zu legen;

c) die von den Aufsichtsbehörden zu statistischen Zwecken für nöthig erachteten Nachweisungen, sowie deren Unterlagen auf seine Kosten zu beschaffen und der Aufsichtsbehörde in den von derselben festgesetzten Fristen einzureichen.

XI. Nach Eröffnung des Betriebes ist der Concessionar zur Aenderung und Erweiterung der Bahnhofsanlagen, sowie zur Vermehrung der Betriebsmittel verpflichtet, sofern und soweit solches der Minister der öffentlichen Arbeiten im Interesse des Eisenbahnverkehrs, insbesondere im Interesse der Sicherheit des Betriebes für erforderlich erachtet.

Zur Herstellung des zweiten Geleises soll der Concessionar erst dann angehalten werden können, wenn die Bruttoeinnahme im Durchschnitt dreier auf einander folgender Jahre mindestens 16 000 *M.* pro Kilometer beträgt.

XII. Der Concessionar ist verpflichtet, hinsichtlich der Besetzung der Subaltern- und Unterbeamtenstellen mit Militäranwärtern, insoweit dieselben das 40. Lebensjahr noch nicht zurückgelegt haben, die für den Staatseisenbahndienst in dieser Beziehung — und insbesondere bezüglich der Ermittelung der Militäranwärter — bestehenden und noch zu erlassenden Vorschriften zur Anwendung zu bringen.

Für seine Beamten hat der Concessionar auf Verlangen des Ministers der öffentlichen Arbeiten nach Massgabe der Grundsätze, welche bis zum Erlasse des Gesetzes, betreffend die Pensionirung der unmittelbaren Staatsbeamten etc. vom 27. März 1872 für die Staatseisenbahnen bestanden haben, für seine Arbeiten nach Massgabe der jetzt und künftig für die Staatsbahnen bestehenden Grundsätze, Pensions-, Wittwen- und Unterstützungscassen einzurichten und zu denselben die erforderlichen Zuschüsse zu leisten.

XIII. Die Verpflichtungen des Concessionars zu Leistungen für die Zwecke des Postdienstes regeln sich nach dem Eisenbahnpostgesetze vom 20. December 1875 (Reichsgesetzblatt für 1875 S. 318) und den dazu gehörigen Vollzugsbestimmungen, jedoch mit der Erleichterung, dass für die Zeit bis zum Ablauf von acht Jahren vom Beginne des auf die Betriebseröffnung folgenden Kalenderjahres an Stelle der Artikel 2, 3 und 4 des Gesetzes die im Erlasse des Herrn Reichskanzlers vom 28. Mai 1879 (Centralblatt für das Deutsche Reich Seite 380) getroffenen Bestimmungen treten.

Sofern innerhalb des vorbezeichneten Zeitraums in den Verhältnissen der Bahn in Folge von Erweiterungen des Unternehmens oder durch den Anschluss an andere Bahnen oder aus anderen Gründen eine Aenderung eintreten sollte, durch welche nach der Entscheidung der obersten Reichsaufsichtsbehörde die Bahn die Eigenschaft als Eisenbahn untergeordneter Bedeutung verliert, tritt das Eisenbahnpostgesetz mit den dazu gehörigen Vollzugsbestimmungen ohne Einschränkung in Anwendung.

XIV. Der Concessionar ist verpflichtet, sich den bezüglich der Leistungen für militärische Zwecke bereits erlassenen oder künftig für die Eisenbahnen im Deutschen Reich ergehenden gesetzlichen Bestimmungen zu unterwerfen.

XV. Der Telegraphenverwaltung gegenüber hat der Concessionar diejenigen Verpflichtungen zu übernehmen, welche für die Eisenbahnen im Gebiete des ehemaligen Norddeutschen Bundes festgestellt sind oder später für dieselben anderweit festgestellt werden mögen.

XVI. Anderen Unternehmern bleibt sowohl der Anschluss an die Bahn mittelst Zweigbahnen, als die Mitbenutzung der Bahn ganz oder theilweise gegen zu vereinbarende eventuell vom Minister der öffentlichen Arbeiten festzusetzende Fracht- oder Bahngeldsätze vorbehalten.

XVII. Der Concessionar ist verpflichtet, den Betrieb seiner Bahn der Verwaltung einer anschliessenden Bahn gegen Gewährung einer jährlichen Rente, welche der im Durchschnitt der letzten fünf Jahre erzielten Reineinnahme gleichkommt und mindestens jährlich 4½ pCt. ihres Anlagecapitals (cfr. II) beträgt, zu überlassen, falls der Minister der öffentlichen Arbeiten diese Betriebsüberlassung im öffentlichen Verkehrsinteresse für erforderlich erachtet. Als Reineinnahme ist diejenige Summe anzusehen, um welche die Betriebsroheinnahme die in dem betreffenden Rechnungsjahre aufgewendeten Verwaltungs-, Unterhaltungs- und Betriebskosten einschliesslich der vorgeschriebenen Rücklagen in den Erneuerungs- und Reservefonds, jedoch ausschliesslich der aus diesen Fonds zu bestreitenden Ausgaben übersteigt.

XVIII. Sollten nach dem Ermessen des Ministers der öffentlichen Arbeiten resp. der obersten Reichsaufsichtsbehörde die Voraussetzungen wegfallen, unter denen auf die Bahn bei ihrer Concessionirung die Anwendung der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung für statthaft erklärt ist (cfr. Artikel XIII in fine), so muss der Concessionar auf Erfordern des bezeichneten Ministers sich bereit finden lassen, nach seiner Wahl entweder selbst die baulichen Einrichtungen und den Betrieb der Bahn nach Massgabe der für Hauptbahnen bestehenden Bestimmungen umzuändern, falls die finanziellen Verhältnisse des Unternehmens ihm diese Umwandlung nach dem Ermessen des Ministers gestatten, oder zu diesem Zwecke einem etwaigen andern Unternehmer entweder das Eigenthum und den Betrieb der Bahn gegen Erstattung des Anlagecapitals oder blos den Betrieb der Bahn gegen Gewährung der vorhin am Schlusse des Artikels XVII bezeichneten Rente abzutreten.

XIX. Die Aushändigung einer Ausfertigung dieser Concessionsurkunde an das Eingangs bezeichnete Gründungscomité erfolgt erst, nachdem die Zeichnung des gesammten Actiencapitals durch Vorlegung beglaubigter Zeichenscheine dem Minister der öffentlichen Arbeiten nachgewiesen und zugleich die Creditfähigkeit der Zeichner von demselben als genügend bescheinigt befunden ist, nachdem ferner der Staatsregierung der mit den Concessionsbedingungen in volle Uebereinstimmung zu setzende Gesellschaftsvertrag vorgelegt und diese Uebereinstimmung nachgewiesen ist und nachdem endlich die Hinterlegung der unter VIII 4 vorgeschriebenen Cautions- und Verpfändungsurkunde stattgefunden hat.

Binnen einer von heute ab zu berechnenden sechsmonatlichen Präclusivfrist muss die Eintragung jenes von der Staatsregierung als mit der Concession übereinstimmend befundenen Gesellschaftsvertrages in das Handelsregister bewirkt werden, zu welchem Zwecke dem Handelsgerichte die Ausfertigung der Concessionsurkunde und die Erklärung der Regierung bezüglich jener Uebereinstimmung vom Gründungscomité vorzulegen sind.

Nachdem jene Eintragung rechtzeitig erfolgt und unter Beifügung von 6 Druckexemplaren des Gesellschaftsvertrages nachgewiesen ist, soll die gegenwärtige Urkunde in Gemässheit des Gesetzes vom 10. April 1872 veröffentlicht werden.

Wird dagegen jene Eintragung binnen der vorbezeichneten Frist nicht herbeigeführt, so ist die gegenwärtig ertheilte Concession ohne Weiteres erloschen, in welchem Falle jedoch die hinterlegte Caution zurückgegeben werden soll.

XX. Sollte der Concessionar die Ausdehnung des Unternehmens auf die Herstellung von Anschlussbahnen an noch

andere als die in dem Eingange dieser Urkunde aufgeführten Gruben, Hüttenwerke und sonstige gewerbliche Etablissements beschliessen, so ist der Minister der öffentlichen Arbeiten ermächtigt, die hierzu erforderliche staatliche Genehmigung zu ertheilen. Sollte der Concessionar jedoch zur Herstellung solcher Anschlussbahnen des Enteignungsrechtes bedürfen, so ist die besondere Allerhöchste Verleihung desselben nachzusuchen.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Königlichen Insiegel.

Gegeben Berlin, den 7. März 1881.

(L. S.) Wilhelm.

Otto Graf zu Stolberg. von Kameke. Maybach. Bitter.
von Puttkamer. Lucius. Friedberg. v. Boetticher.

Aus dem Deutschen Reich.

Berlin, 30. Mai. (Politische Wochenschau. Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Amtstitel der Staatsbahnverwaltungsbeamten. Schülerabonnements. Tarif nach Ost- und Nordsee. Berlin-Anhalt. Berlin-Hamburg. Magdeburg-Halberstadt. Nordhausen-Erfurt. Thüringische Bahn. Dortmund-Enschede. Rechte Oder-Uferbahn. Tilsit-Insterburg. Ostpreussische Südbahn. Marienburg-Mlawka. Betriebsergebnisse pro April.)

In voriger Woche ist das Arbeitsprogramm für den Reichstag bis zum Schlusse der Session festgestellt worden und so eingerichtet, dass die Verhandlungen noch in den Monat Juli hineinreichen werden, wenn die Beschlussunfähigkeit desselben nicht chronisch und damit ein Strich durch die Rechnungen des Präsidiums gemacht wird. Die Bewilligung der Forderung für den Volkswirthschaftsrath ist noch nicht ganz sicher. Wie es heisst, sind einige Nationalliberale geneigt, der Forderung zuzustimmen, dagegen ist auch das Centrum in dieser Frage nicht ganz einig und es wird daher voraussichtlich eine Majorität von nur wenigen Stimmen sich ergeben. Am Sonnabend standen die beiden Vorlagen zur Abänderung des Zolltarifs auf der Tagesordnung. Von einem Antrag auf Abschaffung bezw. Ermässigung der Getreidezölle, von welchem auf freihändlerischer Seite die Rede gewesen, ist Abstand genommen worden, da ein praktischer Erfolg augenblicklich doch nicht zu erwarten ist. Die Handelsvertragsverhandlungen sind in voriger Woche endlich zu Ende gekommen. Mit Oesterreich ist ein Vertrag auf Grund der Meistbegünstigungsklausel zu Stande gekommen, dessen Dauer auf 6 Jahre festgesetzt worden, der Vertrag mit der Schweiz dauert nur 5 Jahre, die Verlängerung des bestehenden Vertrages mit Belgien ist gleichfalls zu erwarten. Die Handelsverträge mit Oesterreich und der Schweiz sollen noch vor den Pfingstferien des Reichstages berathen werden. Die Stimmen der Presse über den für unsere Verhältnisse besonders wichtigen Oesterreichischen Vertrag lauten sehr ungünstig. Es wird gesagt, derselbe sei beinahe noch dürftiger als der bestehende. Namentlich wird Oesterreichischerseits darüber geklagt, dass der Vertrag keine Bestimmungen über den Appreturverkehr, sowie über den Rohleinenverkehr enthält und dass die Couponfrage nicht geregelt, kein Verbot der Beschlagnahme von Eisenbahnbetriebsmitteln aufgenommen wurde und auch die Viehseuchenfrage ausgeschlossen geblieben ist. Der Vertrag enthält nach den Mittheilungen der „N. A. Z." 26 Artikel, eine Beilage, betreffend Erleichterungen im Grenzverkehr, eine weitere Anlage Zollcartell mit 26 Paragraphen und ein Schlussprotocoll, welches die Erläuterungen zu den einzelnen Artikeln des Vertrages giebt. Artikel 1 lautet: Die vertragschliessenden Theile verpflichten sich den gegenseitigen Verkehr zwischen ihren Landen durch keinerlei Einfuhr-, Ausfuhr- oder Durchfuhrverbote zu hemmen. Ausnahmen dürfen hiervon nur stattfinden: a) bei Tabak, Salz, Schiesspulver und sonstigen Sprengstoffen, b) aus Gesundheitsrücksichten, c) in Bezug auf Kriegsbedürfnisse unter ausserordentlichen Umständen. Artikel II bestimmt: Hinsichtlich des Betrages, der Sicherung und der Erhebung der Eingangs- und Ausgangsabgabe, sowie hinsichtlich der Durchfuhr dürfen von keinem der vertragschliessenden Theile dritte Staaten günstiger als der andere vertragschliessende Theil behandelt werden. Jede dritten Staaten in diesen Beziehungen eingeräumte Begünstigung ist daher ohne Gegenleistung dem anderen vertragschliessenden Theile gleichzeitig einzuräumen. Ausgenommen hiervon sind: 1. jene Begünstigungen, welche von einem der vertragschliessenden Theile einem Nachbarlande zur Erleichterung des Verkehrs für gewisse Grenzstrecken und für die Bewohner einzelner Gebietstheile eingeräumt werden; 2. die von einem der beiden vertragschliessenden Theile durch eine schon abgeschlossene oder etwa künftighin abzuschliessende Zolleinigung zugestandenen Begünstigungen.

Einen besonderen Brennpunkt des politischen Interesses bot in der vorigen Woche die Hamburger Zollanschlussfrage. Im Verlauf eines Jahres hat Fürst Bismarck es verstanden, diese Angelegenheit aus dem Stadium rein akademischer Erörterung zu einer entscheidenden Wendung zu führen, welche mit der Unterzeichnung des Präliminarvertrages über den Zollanschluss Hamburgs am 26. d. M. eingetreten ist. Schwer ist es, über alle die Vorgänge, die sich hierbei abspielten, jetzt schon sein Urtheil abzuschliessen. Ein bedeutender Fortschritt für den äusseren Abschluss der nationalen Einheit ist der Erfolg des Kanzlers jedenfalls. Ob er materiell nützlich ist, wird erst die Erfahrung zeigen müssen; nach dem Bekanntwerden des Vertragsinhalts, wie ihn der Hamburger Senat der Bürgerschaft mitgetheilt hat, gewinnt man den Eindruck, dass der Stadt Hamburg für die Erhaltung ihrer Welthandelsstellung ein viel grösseres Mass von Freihafeneinrichtungen und Zollerleichterungen belassen worden ist, als man nach der Stimmung auf beiden Seiten erwartet hätte.

Der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen ist Gegentand folgender zwei Meldungen, welche offiziöse politische Organe ihren Lesern unterbreiten. Die eine der „Nordd. Allgem. Zeitung" entnommene Meldung lautet: Vom Rhein, 24. Mai. Von competenter Seite wird mir heute die Mittheilung, dass nunmehr auch die Russischen Eisenbahnen den Wunsch hegen, in ein ähnliches Cartellverhältniss zum „Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen" zu treten, wie es seitens dieses Vereins z. B. mit Belgien seit längerer Zeit besteht und mit Italien in diesen Tagen zum Abschluss gelangt. Allerdings stehen bei Russland dem Abschlusse eines derartigen Vertrages grössere Schwierigkeiten im Wege, als bei irgend einem anderen Lande; denn Russland hat bekanntlich für seine Bahnen eine von den übrigen Europäischen Eisenbahnen abweichende Spurweite, und somit kann namentlich das rollende Material nicht ohne Weiteres auf den beiderseitigen Bahnen zur Verwendung kommen. Dennoch hofft man mit Recht, von dem eventuellen Abschlusse eines solchen Vertrages grosse Vortheile für den internationalen Verkehr, und deshalb ist dieser Wunsch unserer Nachbarin im Osten nur mit Freuden zu begrüssen. Von technischer Seite glaubt man überhaupt, dass Russland auf die Dauer nicht an der jetzigen Spurweite festhalten, sondern dieselbe mit derjenigen der anderen Europäischen Bahnen in Einklang bringen werde, da das jetzige System immerhin eine gewisse Isolirtheit repräsentirt und das eigene Land am meisten schädigt. (Wir bemerken, dass nach unseren Informationen ein Wunsch der Russischen Eisenbahnen, in ein Cartellverhältniss zum Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen zu treten an competenter Stelle (geschäftsführende Direction des Vereins) bis jetzt nicht ausgesprochen worden ist. Die Red.).

Eine andere Notiz, die sich gleichlautend in mehreren Blättern befindet, besagt: Da die Vorverhandlungen betreffs eines Eisenbahn-Cartellvertrages zwischen Italien einer- und dem „Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen" andererseits, welche, wie ich Ihnen s. Z. meldete, am 27. und 28. April cr. in Lindau am Bodensee gepflogen wurden, ein günstiges Resultat gehabt haben, so wird am 24. und 25. d. Mts. zu Dresden eine Sitzung der in Lindau erwählten Commission stattfinden, welche den Vertrag zu revidiren hat. In einer Schlussconferenz, welche in der darauf folgenden Woche zu Zell am See (im Salzburgischen) stattfindet, wird dann der Vertrag definitiv zum Abschluss kommen. (Diese Nachricht ist in verschiedenen Beziehungen ungenau. Wir werden auf diese Angelegenheit in einer der nächsten Nummern zurückkommen. Die Red.)

Zur Beseitigung der Verschiedenheiten in der Amtsbezeichnung der im Bureau-, Stations- und Expeditionsdienste ausseretatsmässig beschäftigten Beamten der Staatseisenbahnverwaltung hat der Minister der öffentlichen Arbeiten unterm 17. d M. Folgendes bestimmt: 1. Die Civilnumerare führen vor bestandener Prüfung die Bezeichnung „Civilsupernumerare". Nach bestandener Prüfung sind dieselben im Bureaudienste zu „Eisenbahn-Bureau-Assistenten", im Stations- und Expeditionsdienste zu „Eisenbahnstationsdiätaren" zu ernennen. 2. Die Militäranwärter und die in Ermangelung anstellungsberechtigter Anwärter mit der Absicht der dauernden Beibehaltung angenommenen nicht anstellungsberechtigten Personen führen vor bestandener Prüfung die Bezeichnung „Eisenbahnbureauaspiranten" im Bureaudienste und „Eisenbahnstationsaspiranten" im Stations- und Expeditionsdienste. Nach bestandener Prüfung sind dieselben zu „Eisenbahn-Bureauassistenten" bezw. zu „Eisenbahnstationsdiätaren" zu ernennen. 3. Die zur Deckung eines vorübergehenden Bedürfnisses aushülfsweise angenommenen, zu den unter 1 und 2 bezeichneten Beamten nicht gehörigen Personen sind als „Eisenbahn-Bureaugehülfen" bezw. „Eisenbahnstationsgehülfen" zu bezeichnen. — Hinsichtlich der Uniformirung von Staatseisenbahnbeamten hat derselbe Minister unterm 19. d. Mts. bestimmt, dass die mit der äusseren Betriebsleitung betrauten Stationsbeamten auch auf den kleineren Stationen und den Haltestellen die orangefarbene Kopfbedeckung während der vorgeschriebenen Zeiten zu tragen haben, ausgenommen, wenn es in einzelnen Fällen bei besonders einfachen Betriebseinrichtungen, wie beispielsweise bei dem Nichtvorhandensein von Weichenanlagen und telegraphischen Verbindungen, seitens der zuständigen Staatseisenbahndirectionen für zweckmässig erachtet wird, ausnahmsweise den Zugführern die Verantwortlichkeit für Abfertigung der Züge zu übertragen.

Schüler-Abonnements auf Staats- und unter Staatsverwaltung stehenden Eisenbahnen sind einem Rescript des Herrn Arbeitsministers zufolge nicht etwa „für Kinder schulpflichtigen Altersauszugeben, sondern diese Vergünstigung ist für Schüler und

Schülerinnen der niederen und höheren Schulen ohne Unterschied zu gewähren, wenn die vorgeschriebene Bescheinigung der Schulbehörde beigebracht ist. Ausgenommen bleiben junge Leute, welche akademische Anstalten, Universitäten, technische Hochschulen, Conservatorien u. s. w. besuchen.

Die Directorenconferenzen der an dem directen Verkehre Oesterreich-Ungarns mit den Nord- und Ostseehäfen betheiligten Bahnverwaltungen findet gegenwärtig in Kronstadt statt. Zur Berathung gelangt unter Anderem auch die von den Preussischen Staatsbahnen ausgegangene Kündigung der bezüglich des genannten Verkehrs vom 10./11. November 1879 in Prag geschlossenen Convention, gemäss welcher für eine Reihe der hervorragendsten Artikel Ausnahmetarife geschaffen wurden und die Fixirung besonderer Frachtdifferenzen zwischen Stettin und Hamburg erfolgte. Diese Ausnahmetarife, sowie die gesammte Convention haben seiner Zeit eingehende Verhandlungen nöthig gemacht, und man wird sich daran erinnern, dass die Genehmigung der Preussischen Regierung seiner Zeit nur schwer zu erreichen war, um die von den Oesterreichischen Bahnen im Interesse des Ex- und Imports für nöthig erachteten Ausnahmetarife einführen zu können. Besondere Gründe für die Kündigung der Convention sind von den Preussischen Staatsbahnen nicht angegeben worden und dieselben der mündlichen Berathung vorbehalten geblieben.

Die Berlin-Anhaltische Eisenbahn-Gesellschaft hat auf den 5. Juli eine ausserordentliche Generalversammlung einberufen, deren Zweck die nochmalige Berathung derjenigen Gegenstände ist, welche auf der Tagesordnung der am 30. April und 19. Mai cr. abgehaltenen, nicht beschlussfähig gewesenen Generalversammlungen gestanden haben.

Die Berlin-Hamburger Eisenbahn ist Gegenstand eines Allerhöchsten Erlasses, betreffend die anderweite Verwendung des noch verfügbaren Restes der auf Grund des Privilegiums vom 25. Juli 1870 beschafften Prioritätsanleihe (III. Emission). Die Bahn hatte auf Grund der Generalversammlungsbeschlüsse vom 22. Juni 1880 angetragen, die für die Herstellung einer Anschlussbahn an die für die Berliner Stadteisenbahn, die Berliner Verbindungsbahn und die Eisenbahn Berlin-Nordhausen bei Charlottenburg projectirten Bahnhofsanlagen erforderlichen Geldmittel aus jenem Reste der Prioritäten III. Emission entnehmen zu dürfen. — Aus der Bilanz pro 1880 geben wir folgende Daten:

	1880 ℳ	1879 ℳ
Einnahmen	17 591 768	16 852 652
Ausgaben	10 704 188	9 411 451
In Procenten der Einnahme	60,6	55,8
Ueberschuss	6 887 579	7 441 201
Für den Dienst der Prioritäten	2 630 241	2 677 200
Zum Reservefonds	1 752 698	1 728 269
Eisenbahnsteuer	356 250	290 625
Dividende	2 137 500	1 875 000
In Procenten	14,25	12,50
Bestand des Reservefonds	7 821 132	6 522 034
Amortisirte Prioritäten	4 179 300	3 859 500
Betheiligung an der Berliner Stadtbahn	300 000	600 000

Der Verstaatlichungsvertrag bezüglich der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn vom 5. Juni 1879 bestimmt in seinem § 8, dass den Besitzern der Actien Lit. A. spätestens für den 1. Juli 1881 der Umtausch ihrer Actien in Consols anzubieten sei. In Ausführung dieser Bestimmung wird die Königliche Eisenbahndirection zu Magdeburg demnächst bekanntgeben, dass der Umtausch vom 1. Juli ab stattfinden wird und dass von dem gedachten Zeitpunkte ab für je 2 Magdeburg-Halberstädter Actien Lit. A. 3 Staatsschuldverschreibungen der 4 pCt. consolidirten Staatsanleihe zum Nominalbetrage von je 300 ℳ ausgegeben werden. Der Umtausch für Berlin soll bei der Königlichen Eisenbahnhauptcasse (Leipziger Platz No. 17) erfolgen; die Umtauschfrist wird bis zum 1. Juli 1882 laufen, nach welcher Zeit den Besitzern von Magdeburg-Halberstädter Actien Lit. A. ein Recht auf den Bezug von Consols nicht mehr zusteht. — Wie die „Magdeb. Ztg." hört, ist der von Justizrath Leonhard Namens einer Anzahl Besitzer von Magdeburg-Halberstädter Stammprioritäten Lit. B. eingeleitete Process (es steht am 20. Juni Termin an) nachträglich durch einen direct gegen den Fiscus gerichteten Klageantrag erweitert worden.

Die Nordhausen-Erfurter Eisenbahn erzielte pro 1880 Einnahmen 1 151 567 ℳ, Ausgaben 804 516 ℳ. Vom Ueberschuss mit 347 050 ℳ werden verwendet: zu Prioritätszinsen 63 105 ℳ, zur Deckung von Verlusten 8 345 ℳ, Staatssteuer 6 114 ℳ, Dividende für die Prioritätsstammactien 225 000 ℳ = 5 pCt., zur Rücklage in den Fonds zur Befriedigung rückständiger Dividendenscheine (der Stammprior.) 13 454 ℳ. — Die Generalversammlung ist auf den 25. Juni in Nordhausen anberaumt worden, deren Tagesordnung lediglich statutengemässe Gegenstände betrifft. Die Refundirungsangelegenheit soll vorläufig auf sich beruhen und abgewartet werden, was die anderen Gesellschaften, die sich in ähnlicher Situation befinden, thun werden. Von den noch rückständigen 500 000 ℳ Prioritätsobligationen sollen 200 000 ℳ begeben werden.

Der Bilanz der Thüringischen Bahn für das Jahr 1880 entnehmen wir folgende Daten: Der Ueberschuss des Betriebes auf der Hauptbahn abzüglich des Beitrages zum Erneuerungsfonds umfasst 4 718 599 ℳ. Hiervon sind als Dividende auf 44 436 200 ℳ Stammactien 4 214 409 ℳ gleich 9½ pCt. vertheilt worden, 504 190 ℳ kommen auf die Eisenbahnsteuer. Von den Prioritätsanleihen sind 10 567 500 ℳ amortisirt. Der Reservefonds schliesst mit 5 050 953 ℳ, der Reservefonds der Hauptbahn beziffert sich auf 300 000 ℳ, der Erneuerungsfonds auf 3 430 838 ℳ, der Selbstversicherungsfonds auf 104 182 ℳ. Die Baukosten der Stammbahn beziffern sich mit 79 346 653 ℳ, von Gotha-Leinfelde 16 470 300 ℳ, Gera-Eichichter Bahn 17 982 000 ℳ.

Die Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn hatte nach der Bilanz und dem Geschäftsbericht pro 1880 eine Einnahme von 988 379 ℳ und eine Betriebsausgabe von 565 676 ℳ, so dass ein Ueberschuss von 422 703 ℳ verblieb. Nach Abzug von 18 000 ℳ für den Reservefonds und 155 041 ℳ für den Erneuerungsfonds bleibt ein vertheilbarer Ueberschuss von 254 072 ℳ, aus welchem eine Dividende von 1⅓ pCt. auf das Actiencapital vertheilt wird.

Die Rechte-Oder-Uferbahn hielt in voriger Woche ihre Generalversammlung ab; in derselben waren 160 Stimmen vertreten. Die Decharge wurde einstimmig ertheilt. Die ausscheidenden Mitglieder der Direction, Stadtrichter Friedländer, Generalconsul Eugen Landau und Rentier Gustav Friedmann wurden wiedergewählt. Für den Verwaltungsrath wurden Bergrath Mauve, Banquier Fedor Pringsheim, Louis John wieder- und Rechtsanwalt Kirschner neugewählt. Das finanzielle Ergebniss des Betriebes für das Jahr 1880, wie sich solches aus dem Jahresbericht ergiebt, zeigt eine effective Mehreinnahme von 281 866 ℳ gegen das Vorjahr. Die erzielte Dividende von $7^{11}/_{12}$ pCt. für die Stammactien und Prioritätsstammactien ist um 0,62 pCt. höher als die höchste (7,3 pCt.) bisher gezahlte Dividende. An den Staat kann der Rest der unverzinslichen Staatsbauprämie mit 154 313 ℳ zurückgezahlt werden. Der Bericht sagt, dass in 1880 nur für den Steinkohlentransport die Conjunctur als günstig zu bezeichnen sei, die Gewichtsmenge desselben ist um 7,7, die Einnahme um 5,7 pCt. gestiegen. An der Zunahme des Personenverkehrs seien fast sämmtliche Stationen verhältnissmässig betheiligt und dürfe man demnach eine allmälige weitere Entwickelung desselben erwarten. Die Eröffnung der Abkürzungslinie der Oberschlesischen Eisenbahn von Beuthen O.-S. über Gross-Strehlitz nach Oppeln habe sich bisher durch eine wesentliche Verminderung des Personenverkehrs zwischen Beuthen und Oppeln via Vossowska bemerklich gemacht. Die Mindereinnahmen der ersten vier Monate 1881 seien durch das Minus an Kohlentransporten, welche der mildere Winter veranlasste, hervorgerufen worden. Der Güterverkehr leidet ausserdem durch die seit Verstaatlichung einiger „Eisenbahnen eingetretenen Aenderungen in der Güterinstradirung nach den Oberschlesischen Concurrenz-Stationen." Der Personenverkehr umfasste 1880: 979 893 Personen mit 1 220 308 ℳ Einnahme inclusive Gepäcküberfracht. Der Güterverkehr, einschliesslich Vieh- und Betriebsdienstguttransport, belief sich auf: 2 074 926 t (à 20 Ctr.) mit 7 991 649 ℳ Einnahmen incl. der Nebeneinnahmen. In den Vorjahren betrug die Einnahme aus dem Güterverkehr: 1879: 7 718 607 ℳ, 1878: 7 335 428 ℳ. Zieht man die Einnahme für erneuertes Material mit 271 918 ℳ behufs der Vergleichung mit den Vorjahren ab, so bleiben 654 870 ℳ. Die Betriebs-Ausgabe betrug: Für die allgemeine Verwaltung 520 797 ℳ, für die Bahnverwaltung: 1 561 496 ℳ, für die Transportverwaltung 2 815 835 ℳ, zusammen 4 898 129 ℳ gegen 1879: 4 546 514 ℳ. Für das Jahr 1880 sind zum Reserve- und Erneuerungsfonds zusammen 950 811 ℳ zurückgelegt worden, das sind 9,37 pCt. der Bruttoeinnahme. Nach Hinzurechnung dieser zurückgelegten Summen und der Einnahmen aus dem Erlös für verkauftes Altmaterial im Betrage von 277 917 ℳ schliessen diese Fonds ult. 1880 mit folgenden Beständen ab: 1. der Reservefonds Abtheilung I., zur Tragung materieller Schäden an Bahn- und Betriebsmitteln 124 874 ℳ, Reservefonds Abtheilung II., zur Bestreitung personeller Unkosten aus Betriebsunfällen bestimmt 34 455 ℳ, der Erneuerungsfonds 6 187 310 ℳ. Der Bericht pro 1880 sagt über die Lage der Erweiterungsprojecte: „Das Project einer Nebenlinie von Kreuzburg über Rosenberg und Lublinitz nach Tarnowitz ist soweit gefördert, dass wir hoffen, in kurzer Zeit die Verhandlungen mit den Vorständen der durch die Bahn berührten Kreise, Städte und Landgemeinden über die zu bewilligende 10jährige Befreiung von Kreis- und Communalabgaben, sowie über den zum Bau der Bahn erforderlichen Grund und Boden zum Abschluss zu bringen. Demnächst werden wir die Concession zum Bau dieser Bahn bei dem Herrn Minister für öffentliche Arbeiten, mit welchem die Verhandlungen hierüber als abgeschlossen zu betrachten sind, beantragen. Inzwischen sind die speciellen Vorarbeiten für diese Bahn in Angriff genommen und hoffen wir, einen Theil derselben so frühzeitig fertig zu stellen, dass mit dem Bau dieser Bahn noch in diesem Jahre vorgegangen werden kann. Wegen des Baues einer Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Hundsfeld nach Trebnitz schweben zur Zeit Verhandlungen mit dem Kreise Trebnitz. Derselbe hat sich zur un-

entgeltlichen Hergabe des zum Bau der Bahn erforderlichen Terrains und zu einem Erlass der Kreissteuer auf 10 Jahre bereit erklärt, die Verhandlungen über unsere weiteren Ansprüche sind eben noch nicht abgeschlossen. Schliesslich ist noch zu bemerken, dass der Magistrat zu Landsberg O./S. mit uns in Verhandlungen über eine Eisenbahnverbindung der Stadt Landsberg O./S. mit der Rechte - Oder - Ufereisenbahn getreten ist. Dieselben versprechen jedoch keinen Erfolg, so lange der Kreis Rosenberg sein Interesse an dieser Eisenbahn, welche als Bahn untergeordneter Bedeutung gedacht ist, nicht im erheblichen Masse bethätigt."

— **Die Tilsit-Insterburger Eisenbahn** erzielte gemäss dem Bericht pro 1880 Einnahmen 522 961 *M.*, Ausgaben 366 761 *M.*, Ueberschuss 156 199 *M.* Von den Einnahmen entfallen auf den Personenverkehr 192 596 *M.*, auf den Güterverkehr 234 378 *M.*, auf Privatdepeschen 443 *M.*, auf verschiedene Einnahmen 95 542 *M.* — Die Rücklage zum Reservefonds beträgt 6 000 *M.*, zum Erneuerungsfonds 91 754 *M.* — Die Ausgaben betrugen in Procenten der Brutto-Einnahmen 70,13 pCt., in 1879 70,87 pCt. Es ist gelungen, einen Ueberschuss von rot. 156 200 *M.* zu gewinnen, welcher die Vertheilung einer Dividende von 3,1 pCt. an die Inhaber der Stamm-Prioritäts-Actien gestattet und noch den Betrag von rot. 11 529 *M.* zum Uebertrag auf das Jahr 1881 gewährt. — Der Bau der Bahn ist s. Z. in General-Entreprise gegen Hergabe des gesammten Actiencapitals von 9 267 000 *M.* und der vom Staate bewilligten Subvention von 60 000 *M.* pro 7,5 km Bahnlänge erfolgt. Zu dem vorgenannten Anlagecapital treten die Ausgaben hinzu, welche im Betrage von zusammen 444 597 *M.* für die Erweiterung und Melioration der Bau-Anlagen in 1875 bis 1878 à Conto der Prioritäts-Obligationen-Anleihe entstanden sind, sowie ausserdem 12 708 *M.* 42 ₰, welche 1880 in Ausführung des 1864 mit der Ostbahn wegen der Mitbenutzung ihres Empfangsgebäudes in Insterburg durch die Tilsit-Insterburger Eisenbahn abgeschlossenen Vertrages als letzte Rate für die Erbauung dieses Empfangsgebäudes mit Zubehör à Conto der Prioritäts-Obligationen-Anleihe gezahlt worden sind. Diese à Contozahlung betrug somit am Jahresschlusse 1880 457 305 *M.* Das gesammte Anlage-Capital beziffert sich sonach nominell auf rot. 10 144 306 *M.* Bemerkt wird hierbei, dass eine Emission von Prioritäts-Obligationen bisher weder stattgefunden hat, noch für die Folge beabsichtigt wird. — Die à Conto dieser Anleihe bewirkten Ausgaben sind aus dem Reserve- und Erneuerungsfonds und aus den laufenden Einnahmen des Betriebsfonds bestritten worden und sollen so lange als schwebende Schuld geführt werden, bis der Reserve- und Erneuerungsfonds soweit angewachsen sein wird, um gegen Uebernahme eines entsprechenden Betrages in Prioritäts-Obligationen die qu. Schuld begleichen zu können. — Bis dahin (wahrscheinlich bis ultimo 1881) sollen die gesammten Allerhöchst privilegirten Prioritäts-Obligationen zum Gesammt-Nennwerthe von 900 000 *M.* beim Reserve- und Erneuerungsfonds als Unterpfand deponirt bleiben.

Aus dem Geschäftsbericht der Ostpreussischen Südbahn für 1880 theilen wir Folgendes mit. Während in 1879 auf die Stamm-Prioritäts-Actien eine Dividende von 9 pCt. entfallen ist, hat das Jahr 1880 nur $2^1/_2$ pCt. gebracht. Dieses ungünstige Resultat ist auf den sehr erheblichen Ausfall in den Getreidetransporten zurückzuführen, auf welche die Bahn nach ihrer Lage in erster Reihe angewiesen ist. Während im Jahre 1879 280 977 Tonnen Getreide befördert worden sind, weist das Jahr 1880 davon nur 120 796 Tonnen, also nur 43 pCt. von dem Quantum des Vorjahres. Es stellt sich die Minderfrequenz des Jahres 1880 gegen 1879 für den Localverkehr auf 72 035 Tonnen und für die directen Russischen Verkehre auf 62 606 Tonnen. Ferner betragen bei dieser Gruppirung der Frequenzziffern die Mindereinnahmen aus den Russischen Verkehren 717 327 *M.*, aus den inländischen Verkehren 272 432 *M.* und aus dem Localverkehr allein 266 060 *M.* Es wurden im Ganzen befördert: 720 326 Personen incl. Militär, 409 026 Tonnen Frachtgüter, 13 912 Tonnen Vieh, gegen 1879: 754 469 Personen incl. Militär, 543 540 Tonnen Frachtgüter, 13 326 Tonnen Vieh. Die Gesammteinnahmen des Jahres 1880 belaufen sich auf 3 532 473 *M.* gegen 4 554 529 *M.* des Jahres 1879, so dass das Jahr 1880 gegen 1879 eine Mindereinnahme von 1 022 056 *M.* gleich 22,44 pCt. nachweist. Nach dem Abschlusse des Betriebsfonds beträgt die Gesammteinnahme 3 536 975 *M.*, Gesammtausgabe 1 719 338 *M.*, mithin Ueberschuss 1 817 637 *M.* Hiervon sind verwendet: zur Verzinsung der Prioritäten 857 979 *M.*, Amortisation 161 200 *M.*, Dotirung der Reserve- und Erneuerungsfonds 417 535 *M.*, für $13^1/_2$ Millionen Mark Stammprioritätsactien Dividende $2^1/_2$ pCt. 337 500 *M.*, endlich für Remunerationen und Eisenbahnabgabe, Vortrag pro 1881 43 423 *M.* In der am 23. d. M. abgehaltenen Generalversammlung wurde während der Debatte über den Geschäftsbericht pro 1880 zu 1. der Tagesordnung aus der Mitte der Actionäre dem Wunsche Ausdruck gegeben, dass der Verwaltungsrath in Anbetracht des verminderten Verkehrs bei der vorgesetzten Aufsichtsbehörde auf eine Ermässigung der Rücklagen zum Erneuerungsfonds hinwirken möchte. Nach Erledigung des Geschäftsberichts erstatteten die Revisoren ihren Bericht über die Prüfung der vorjährigen Bilanz und schlossen unter Anerkennung der ordnungsmässigen und sparsamen Verwaltung mit der Mittheilung, dass sie über die Rechnungen pro 1880 die Decharge ertheilt haben.

Nach dem Geschäftsbericht der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn für 1880 betrug die Gesammtlänge beider Linien 679 Kilometer. Das Grundcapital beträgt 12 840 000 *M.* in Stammactien und 12 840 000 *M.* in Stammprioritäten, welche bis auf 108 000 *M.* einbezahlt sind. Ausser dem Grundcapital stehen der Gesellschaft noch Zinsen und Zuschüsse von Kreisen in Höhe von 802 744 *M.* zur Verfügung. Von diesen Beträgen sind verwendet bis ultimo 1880 für Grunderwerb, Bau- und Betriebsmittel 25 929 008 *M.*, so dass 553 736 *M.* disponibel blieben. Befördert wurden 240 930 Personen und 220 844 Tonnen Güter. Die Einnahmen betrugen aus dem Personenverkehr 283 862 *M.*, aus dem Güterverkehr 992 788 *M.*, aus anderen Quellen 201 395 *M.*, dazu Vortrag aus 1879 mit 31 927 *M.*, ergiebt eine Gesammteinnahme von 1 509 974 *M.* Die Betriebsausgaben betrugen 631 610 *M.*, die Rücklagen in den Erneuerungsfonds 100 877 *M.*, so dass ein Reingewinn von 717 485 *M.* verbleibt, welcher wie folgt vertheilt wird: Dividende von 5 pCt. an die Stamm-Prioritäts-Actien 639 300 *M.*, ¼ pCt. Dividende an die Stammactien 31 953 *M.*, Eisenbahnsteuer 16 407 *M.*, Vortrag auf neue Rechnung, resp. zur Verfügung der General-Versammlung 29 813 *M.*

Die Uebersicht der Betriebsergebnisse Deutscher Eisenbahnen für den Monat April d. Js. ergiebt amtlicher Aufstellung zufolge für die 64 Bahnen, welche auch schon im entsprechenden Monate des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, nachstehende Daten: (Die Preussischen Staatsbahnen und vom Staate für eigene Rechnung verwalteten Bahnen sind dabei als ein Bahncomplex betrachtet, weil durch die am 1. April d. Js. eingetretene veränderte Bezirkseintheilung ein Vergleich bei den einzelnen Verwaltungsbezirken nicht durchweg zu ermöglichen war.) Die Einnahme aus allen Verkehrszweigen war im April d. J. a) beim Vergleiche der (mit Ausnahme von 3 Bahnen) provisorisch ermittelten Ergebnisse des laufenden Jahres mit dem Definitivum des Vorjahres: im Ganzen (mit 28 866 km Betriebslänge) bei 40 Bahnen mit zusammen 21 964 km höher und 24 Bahnen mit zusammen 6 902 km niedriger als in demselben Monate des Vorjahres, und auf das Kilometer Betriebslänge bei 39 Bahnen mit zusammen 21 869 km höher und bei 25 Bahnen mit zusammen 6 997 km (darunter 7 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) niedriger als in demselben Monat des Vorjahres, b) beim Vergleiche der von 61 Bahnen provisorisch ermittelten Ergebnisse des laufenden Jahres mit den im Vorjahre ermittelten provisorischen Angaben: im Ganzen (mit 28 699 km Betriebslänge) bei 44 Bahnen mit zusammen 24 779 km höher und bei 17 Bahnen mit zusammen 3 920 km niedriger als in demselben Monate des Vorjahres, und auf das Kilometer Betriebslänge bei 41 Bahnen mit zusammen 22 892 km höher und bei 20 Bahnen mit zusammen 5 807 km (darunter 7 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) geringer, als in demselben Monate des Vorjahres. Die Einnahme aus allen Verkehrszweigen war vom 1. Januar bis Ende April d. J.: a) beim Vergleiche der (mit Ausnahme von 3 Bahnen) provisorisch ermittelten Ergebnisse des laufenden Jahres mit dem Definitivum des Vorjahres: im Ganzen (mit 28 866 km Betriebslänge) bei 25 Bahnen mit zusammen 3 863 km höher und bei 39 Bahnen mit zusammen 25 003 km geringer als in demselben Zeitraum des Vorjahres, und auf das Kilometer Betriebslänge bei 22 Bahnen mit zusammen 3 511 km höher und bei 42 Bahnen mit zusammen 25 355 km (darunter 13 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) geringer als in demselben Zeitraume des Vorjahres; b) beim Vergleiche der von 61 Bahnen provisorisch ermittelten Ergebnisse mit den im Vorjahre ermittelten provisorischen Angaben: im Ganzen (mit 28 699 km Betriebslänge) bei 33 Bahnen mit zusammen 21 996 km höher und bei 28 Bahnen mit zusammen 6 703 km geringer, als in demselben Zeitraum des Vorjahres, und auf das Kilometer Betriebslänge bei 30 Bahnen mit zusammen 20 486 km höher und bei 31 Bahnen mit zusammen 8 213 km (darunter 10 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) geringer, als in demselben Zeitraum des Vorjahres. Bei den unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen, ausschliesslich der vom Staate für eigene Rechnung verwalteten Bahnen, betrug Ende April d. J. das gesammte concessionirte Anlagecapital 1 212 606 500 *M.* (409 350 900 *M.* Stammactien, 45 450 000 *M.* Prioritäts-Stammactien und 757 805 600 *M.* Prioritäts-Obligationen) und die Länge derjenigen Strecken, für welche das Capital bestimmt ist, 4090,47 Kilom. so dass auf je 1 km 296 446 *M.* entfallen. Bei den unter Privatverwaltung stehenden Privatbahnen betrug Ende April d. J. das gesammte concessionirte Anlagecapital 1 403 601 657 *M.* (556 019 950 *M.* Stammactien, 216 576 900 *M.* Prioritätsstammactien und 631 004 807 *M.* Prioritätsobligationen) und die Länge derjenigen Strecken, für welche dieses Capital bestimmt ist, 6938,71 Kilometer, so dass auf je 1 km 202 286 *M.* entfallen.

Aus Bayern.

⊙ Der Director der Betriebsabtheilung der Generaldirection der Verkehrsanstalten, von Badhauser, ist auf Ansuchen wegen Krankheit in den definitiven Ruhestand versetzt und demselben in Anerkennung seiner langjährigen, eifrigen und vorzüglichen Dienstleistung der Titel und Rang eines Geheimen Raths verliehen worden.

Bezüglich der Fortsetzung sowohl der Saalbahn als auch der Gera-Eichichter Bahn bis an die Bayerische Landesgrenze zum Anschlusse an die Linie Ludwigstadt-Stockheim werden die schon seit längerer Zeit zwischen den betheiligten Staatsregierungen eingeleiteten Verhandlungen nunmehr zu einem befriedigenden Abschluss gelangen. Es wird nämlich, nachdem nunmehr die Erklärung Preussens erfolgt ist, in Berlin eine Conferenz stattfinden, in welcher die näheren Bedingungen des Weiterbaues, insbesondere der Uebernahme der seitens Thüringens geforderten Garantien, vollständig geregelt werden.

Am 1. Juni d. J. wird, wie bereits mitgetheilt, die dem Oberbahnamte Augsburg unterstellte Verbindungsbahn von Dinkelsbühl nach Feuchtwangen mit der Expedition I. Kl. Schopfloch dem allgemeinen Verkehre übergeben. Diese Bahn wird nach den Bestimmungen des Königlichen Staatsministeriums des Königlichen Hauses und des Aeussern vom 3. Mai 1879 als Secundärbahn betrieben. Vom gleichen Tage an wird die Strecke Dombühl-Feuchtwangen vom Oberbahnamtsbezirke Nürnberg abgetrennt und dem Oberbahnamte Augsburg zugetheilt, welchem hiernach die Linie Nördlingen-Dinkelsbühl Feuchtwangen-Dombühl (excl. der Station Dombühl) überwiesen ist. — Die genannte neue Bahn, 12,68 km lang, überschreitet die Wasserscheide zwischen der Wörnitz und der Sulzach, deren tiefste Einsattlung zwischen Ziegenberg und der dortigen Staatsstrasse, nördlich von Schopfloch, sich vorfindet. Zur Vermeidung von ungebührlichen Erd- und Kunstbauten erschien es angezeigt, statt unter Benutzung des linksseitigen Wörnitzthalgehänges bis zur Ortschaft Schopfloch die Bahn in der Thalsohle bei ganz unbedeutenden Arbeiten fortzuführen und erst von hier aus mit einem Gradienten von 1:100 zur Wasserscheide emporzusteigen. Die Anwendung desselben Steigungsverhältnisses ergab sich bei der verhältnissmässig kurzen Entfernung von der Wasserscheide bis nach Feuchtwangen von selbst. Die Trace bewegt sich fortwährend in der Keuperformation, die Stadt Feuchtwangen liegt 6 m höher als Dinkelsbühl und die verlorene Steigung beziffert 37,5 m. Die Arbeiten waren nicht unbedeutend und musste namentlich zunächst der Neumühle bei Schopfloch eine 450 m lange Dammschüttung von 19 m grösster Höhe ausgeführt werden. Der kleinste Curvenradius ist 600 m lang. Der Bahnbau kostet ca. 1 700 000 ℳ, pro Kilometer ca. 134 100 ℳ.

Zur Erhöhung der Einnahmen aus dem Personenverkehre werden nach Entschliessung des Königlichen Staatsministeriums des Königlichen Hauses und des Aeussern vom 22. Mai ab 1. Juni d. J. im Verkehre nach Stationen der Bayerischen Staatsbahnen die Billetpreise im Betrage von mehr als 1 ℳ, statt wie bisher auf 5, künftig auf 10 ₰ aufgerundet. Demgemäss tritt für die Billets im Werthe von einer Mark und darunter eine Preisänderung nicht ein; dagegen wird vom genannten Tage an für jedes Tour-, Retour- und Ergänzungsbillet im Werthe von mehr als 1 ℳ der seitherige Preis, wenn derselbe nicht durch 10 ohne Rest theilbar ist, um 5 ₰ erhöht. Auf den Verkehr mit Stationen fremder Bahnen findet diese Bestimmung bis auf Weiteres keine Anwendung. Ein Neudruck der Billets wird vorläufig nicht vorgenommen, bei Nachbestellungen wird jedoch den Billets der erhöhte Preis aufgedruckt. Der Berechnung der Preise der Abonnementsbillets werden die auf 10 ₰ aufgerundeten Einzelpreise zu Grunde gelegt. Für schon ausgegebene Abonnementsbillets tritt eine Nacherhebung nicht ein. Bei Militärbillets findet wie seither keine Aufrundung statt.

Da das Bayerische Telegraphennetz von dem internationalen Verkehr ungleich weniger in Anspruch genommen wird als früher und die Wiedergewinnung des früheren Antheils an diesem Verkehr auch durch die besten und ausgedehntesten Einrichtungen nicht wieder erreicht werden kann, so werden für internationale Leitungen nur mehr in den dringendsten Fällen Ausgaben gemacht werden. Auch die Einrichtungen für den internen Verkehr entsprechen vollkommen dem Bedürfnisse, indem das Telegraphennetz in Bayern eine Ausbildung erlangt hat, wie in keinem anderen Lande. Da nun einerseits durch die Concurrenz mit den benachbarten Telegraphennetzen, andererseits durch die von der Post gebotenen Erleichterungen die Rentabilität der Bayerischen Telegraphenanstalt aufgehört hat, so wird nur da die Anstalt ausgedehnt werden, wo ein unläugbar dringendes und berechtigtes Interesse dies gebietet.

Bockwaerbahn.

Nach dem Geschäftsbericht pro 1880 war im abgelaufenen Geschäftsjahre der Kohlenversandt, dem Vorjahre gegenüber, im ersten Quartale nahezu 51 pCt. stärker, dagegen im vierten Quartale durch Abnahme der Frequenz im Monat December 1,6 pCt. schwächer. Im Ganzen aber ist der Versandt gegen 1879 um 24 pCt. gestiegen. Nicht in gleichem Verhältnisse haben sich die Frachteinnahmen erhöht, weil ein grosser Theil der mehrbeförderten Ladungen Kohlen von den am Ladeplatze Bockwa gelegenen Werken, welche den bedungenen billigen Frachtsatz von 0,91 ℳ pro Wagenladung zu 5 000 kg haben, zur Bahn gegeben wurden und die Zahl der vertragsmässig unentgeltlich zu befördernden Wagenladungen Kohlen sich gegen 1879 verdreifacht hat. Im Jahre 1880 sind der Königlichen Staatsbahn 65 785 Wagenladungen Steinkohlen und diverse Güter zum Weiterversandt übergeben, 3 641 Wagenladungen Grubenbedürfnisse und Bauholz eingegangen und 284 Wagenladungen Steinkohlen nur innerhalb der Bahn befördert. Zusammen sind 69 710 Wagenladungen (1879: 56 229), demnach rund 24 pCt. mehr befördert worden. Die Frachteinnahmen betrugen 204 250 ℳ (1879: 174 679 ℳ), die gesammten Betriebseinnahmen 204 526 ℳ oder 26 890 ℳ = $15,_{132}$ pCt. mehr als im Vorjahre, die gesammten Betriebskosten 107 514 ℳ (gegen 86 432 ℳ in 1879). An Zinsen und Coursgewinn von Effecten sind 17 504 ℳ in Einnahme zu stellen, so dass 150 972 ℳ zur Verfügung standen. Es konnten daher 120 000 ℳ als Dividende von 40 pCt. an die Actionäre vertheilt werden, nachdem den betreffenden Kohlenwerken als Absender 14 857 ℳ Frachtrückvergütung gewährt worden. Als Dispositionsfonds verbleiben dann noch 30 972 ℳ zum Vortrage auf neue Rechnung.

Ungarische Eisenbahnpolitik.

Dem Motivenbericht zu dem von der Ungarischen Regierung dem Reichstage unterbreiteten Gesetzentwurfe über den Bau der Linie Ofen-Fünfkirchen entnimmt der „Oesterr. Oekonomist“ folgende interessante Bemerkungen über die Ungarische Eisenbahnpolitik. Die Vorlage über die Linie Budapest-Semlin ist vom Abgeordnetenhause bereits acceptirt worden und voraussichtlich wird auch die Concession für Ofen-Fünfkirchen ohne Anstand von der Legislative angenommen werden. Der erwähnte Motivenbericht über diese letztere Linie sagt nun u. A. Folgendes: Obgleich die Hauptstadt mit dem Meere schon lange durch eine Eisenbahn verbunden ist, war diese Verbindung keine solche, welche Ungarns überseeische Ausfuhr und die Verbindung der Hauptstadt mit dem Meere genügend vermittelt und sichergestellt hätte. Diese Rücksicht einerseits und die ungünstige Situation des südlichen Netzes der Ungarischen Staatsbahnen andererseits machten es der Regierung zur Pflicht, sich, schon seit längerer Zeit, mit der Frage zu beschäftigen, wie die Hauptstadt mit dem Meere durch eine dem staatlichen Einflusse unterworfene und dennoch unabhängige Bahn zu verbinden wäre. Zunächst lenkte man die Aufmerksamkeit auf die Erwerbung der Ungarischen Linien der Südbahn. Nach dieser Richtung war jedoch kein besonderer Erfolg zu erreichen, nachdem die für den Seeverkehr wichtige Linie dieser Gesellschaft, Karlstadt-Agram, bereits verstaatlicht worden; daher wurde ferner die Frage studirt, ob es zweckmässig wäre, die Flügelbahn Baja der Budapest-Semliner Eisenbahn mit der Battaszek-Dombovar-Zakanyer Linie in Verbindung und auf diese Weise eine die Hauptstadt mit Fiume verbindende selbstständige Eisenbahn zu Stande zu bringen. Diese Linie wäre jedoch zufolge ihrer Länge nicht geeignet gewesen, mit der nach Triest gravitirenden Südbahn erfolgreich zu concurriren; daher wurde noch eine andere Linie studirt, die, von Solt oder Kalocsa ausgehend, über die Donau geführt und mit einer geeigneten Station der Battaszek-Dombovar-Zakanyer Linie verbunden würde. Dieser Plan musste wegen seiner Kostspieligkeit fallen gelassen werden. Unter solchen Umständen musste die Ungarische Regierung eine Offerte der Ungarischen allgemeinen Creditbank und der Oesterreichischen Creditanstalt mit Freuden aufnehmen, wonach diese Gruppe eine Eisenbahnlinie Budapest-Simontornya-Dombovar-Szent-Lörincz ohne jede Beitragsleistung des Staates auszubauen sich bereit erklärte. Die ganze Länge dieser Linie wird 200,5 km ausmachen; davon entfallen auf die Strecke Budapest-Kelenföld-Dombovar 156 km, so dass durch diese Linie der Weg von Budapest nach Fiume ungefähr 590 km ausmacht. Hinsichtlich der Tarife wurden folgende Vereinbarungen getroffen. Für den Localverkehr werden die den übrigen nicht garantirten Bahnen bewilligten Maximaltarife festgesetzt; für Sendungen von Budapest oder von den in Budapest einmündenden Ungarischen Staatsbahnlinien nach den Stationen über Zakany hinaus, somit besonders nach Fiume oder in umgekehrter Richtung, sind die Concessionäre verpflichtet, der Feststellung von directen Tarifsätzen beizutreten, welche auf Basis der Tarife der Ungarischen Staatsbahnen berechnet werden; sie haben auch allen Begünstigungen und Preisermässigungen beizutreten, welche die Ungarischen Staatsbahnen einführen; doch wurde vereinbart, dass in den ersten zehn Jahren oder insolange die Bruttoeinnahmen dieser Bahn 11 500 fl pro Kilometer nicht übersteigen, die aus den Tarifsätzen auf sie entfallende Quote nicht geringer sein kann, als 13 kr. pro Wagen und Kilometer bei Holz, als 14 kr. bei anderen Wagenladungen, bei Stückwaaren, die nicht in ganzen Wagenladungen aufgegeben werden, nicht geringer als 0,3 kr. pro 100 kg und pro Kilometer. Nach zehn Jahren oder

auch früher, wenn 11 500 fl. Bruttoeinnahme pro Kilometer erzielt werden, treten die Maximaltarife der Ungarischen Staatsbahnen in Kraft. Die einzige Ausnahme bildet die Begünstigung, dass, wenn die Bruttoeinnahme der Bahn nach zehn Jahren 10 000 fl. pro Kilometer nicht erreicht, die aus den Tarifsätzen auf sie entfallende Quote, insolange dieser Bruttoertrag nicht erreicht wird, nicht geringer sein kann, als 12 kr. pro Wagen und Kilometer. Auch wurde vereinbart, dass für Sendungen von der Linie Zakany-Fiume auf die Dombovar-Budapester Linie oder darüber hinaus und in umgekehrter Richtung directe Tarife nur über Dombovar-Zakany errichtet werden, damit nicht der Verkehr über Szent-Lörincz auf die Südbahnlinien und über dieselben statt nach Fiume nach Triest abgelenkt werde. Ist ein Bruttoertrag von 11 500 fl. pro Kilometer erreicht, so werden die Concessionäre zwischen Kelenföld und Dombovar einen Personenzug in beiden Richtungen einführen. Diese Bedingungen, heisst es schliesslich, bedeuten fast so viel, als ob die Bahn vom Staate erbaut würde, da beinahe die völlig freie Disposition gesichert ist. Durch diese Bedingungen hat auch die Frage der Erwerbung der Ungarischen Linien der Südbahn oder des Baues einer anderen Staatsbahn ihre Dringlichkeit eingebüsst, da der angestrebte Zweck hier wohlfeiler erreicht wird.

Die Oesterreichische Staatsbahngesellschaft in 1880.

Dem uns vorliegenden Rechnungsabschlusse für 1880 entnehmen wir Folgendes: Das alte Netz vereinnahmte 29 317 658 fl. (1879 28 648 991 fl.). Die Betriebsausgaben betragen 11 457 686 fl. (1879 11 543 573 fl.), so dass sich ein Betriebsüberschuss von 17 859 972 fl. (+ 705 713 fl.) ergab. Dieser wurde durch den Antheil der Gesellschaft am Ertrage der Wiener Verbindungsbahn um 42 075 fl. (1879 48 841 fl.) erhöht. Davon gehen für die öffentlichen Abgaben und Beiträge 2 787 230 fl. (1879 2 402 992 fl.) ab, so dass sich ein Reinertrag von 15 114 817 fl. (+ 363 550 fl.) herausstellt. Auf der Linie Brünn-Rossitz betrugen die Einnahmen 420 683 fl. (+ 24 974 fl.) und die Ausgaben 189 529 fl. (— 7 022 fl.), es verblieb also ein Ueberschuss von 231 154 fl. (+ 31 996 fl.) Davon wurden für öffentliche Abgaben und Beiträge 29 897 fl verwendet und ein Reinertrag von 201 356 fl. (+ 32 468 fl.) erübrigt. Bei den Berg- und Hüttenwerken und Domänen beziffern sich die Einnahmen auf 2 126 918 fl. (+ 157 312 fl.); die Ausgaben sind dagegen von vorjährigen 1 361 790 fl. auf 1 052 449 fl. vermindert. Der Reingewinn stellt sich daher auf 1 074 468 fl. gegen vorjährige 607 815 fl. (also + 466 653 fl.). Zu diesen Reinerträgnissen kommt noch der Gewinnvortrag von 1879 mit 224 963 fl. (im Vorjahre nur 29 990 fl., somit + 194 973 fl.). Andererseits treten hinzu verschiedene Zinseneinnahmen mit 400 068 fl. (1879 467 350 fl.) und der Saldo des Gewinn- und Verlustcontos mit 461 298 fl. (1879 927 476 fl.), so dass die Summe der Einnahmen 17 463 745 fl. gegen vorjährige 16 958 900 fl. (+ 504 845 fl.) ausmacht. — Hiervon wurden bestritten: Zinsen und Amortisationen 13 362 634 fl. (1879 nur 13 025 737 fl.), Coursverlust mit 2 306 042 fl. (1879 2 139 832 fl.) und Beitrag zum Erneuerungsfonds für Oberbau und Fahrbetriebsmittel mit 258 447 fl. (1879 246 140 fl.), so dass für 1880 ein Gesammtüberschuss von 1 536 621 fl. zur Verfügung der Generalversammlung bleibt gegen 1 547 190 fl. (— 10 569 fl.) im Vorjahre. Der Zinsbedarf für die Actien und die 5 procentigen Obligationen ist nahezu unverändert geblieben, dagegen ist der Bedarf für Zinsen und Tilgung der 3 procentigen Obligationen von 5 193 504 fl. Ende 1878 und 5 858 910 fl. Ende 1879 auf 6 191 574 fl. gestiegen. Der oben nachgewiesene Ueberschuss von 1 536 621 fl. genügt zur Deckung der Tantièmen des Verwaltungsraths und Generaldirectors von rund 40 000 fl. und der Superdividende von 5 Frcs. pro Actie, wobei ein dem vorjährigen annähernd gleicher Saldo für den Uebertrag bleibt. Hiernach ist die Verwaltung nicht genöthigt, die s. Z. von der Rumänischen Eisenbahngesellschaft gezahlte Abfindung von 950 000 Frcs. zur Zahlung der Superdividende zu verwenden. Der Erneuerungsfonds ist für 1880 mit etwa 300 000 fl., für 1879 mit 560 000 fl. in Anspruch genommen worden, und wurde für 1879 mit 246 140 fl., für 1880 mit 258 447 fl. dotirt. Das Ergänzungsnetz, welches für den Actienertrag vorerst nicht in Betracht kommt, zeigt eine Betriebseinnahme von 4 100 414 fl. (1879 4 035 591 fl.), eine Betriebsausgabe von 1 678 488 fl. (1879 1 799 691 fl.), einen Betriebsüberschuss von 2 421 926 fl. (1879 2 235 900 fl.). Für öffentliche Abgaben und Beiträge wurden 169 181 fl. (1879 137 389 fl.) verwendet. Es ergiebt sich somit ein Reinertrag von 2 252 744 fl. (1879 2 098 510 fl.). Da die Verzinsung und Tilgung der Obligationen mit Einschluss des Coursverlustes 3 055 779 fl. (1879 3 012 307 fl.) beansprucht, so restirt ein Abgang von 802 536 fl. gegen 913 652 fl. im Vorjahre, welcher durch die Staatsgarantie zu decken ist.

Beschlüsse der Generalversammlung. Die am 30. Mai 1881 abgehaltene ordentliche Generalversammlung der Actionäre der K. K. priv. Oesterreichischen Staatseisenbahngesellschaft hat nach Anhörung des vom Verwaltungsrathe erstatteten Berichtes nachstehende Anträge zum Beschlusse erhoben:

1. Die Generalversammlung bestimmt die Dividende pro Actie für das Jahr 1880 mit 5 Frcs., so dass das gesammte Erträgniss des Betriebsjahres sich auf 30 Frcs. pro Actie beläuft, und dass der nächstfällige Julicoupon, mit Hinzurechnung von 5 Frcs. als Abschlagszahlung auf die Interessen des laufenden Betriebsjahres mit 10 Frcs. eingelöst wird.

Die nach Festsetzung obiger Dividende erübrigende Summe von 211 473,67 fl. wird auf das Jahr 1881 übertragen.

2. Die Generalversammlung bestimmt den Werth der den Verwaltungsräthen gebührenden Anwesenheitsmarken und die denselben zu bewilligende Antheilsquote an dem Ueberschusse des jährlichen Reinerträgnisses auf eine weitere Periode von 5 Jahren vom 1. Januar 1881 an, wie folgt:

Der Werth der den Mitgliedern des Verwaltungsrathes laut § 19 der Statuten gebührenden Anwesenheitsmarken wird auf 50 Frcs. pro Marke festgestellt; die den obgenannten überdies laut § 19 und 45 der Statuten zukommende Antheilsquote am Ueberschusse des Reinertrages wird auf 2½ pCt. bestimmt.

Der auf die Anwesenheitsmarken entfallende Betrag wird in die Betriebsrechnung gestellt werden.

3. Die Generalversammlung bestätigt die gemäss des § 25 der Statuten vorgenommene Wahl des Herrn Gustav Pereire an Stelle des verstorbenen Herrn Isaac Pereire.

Ferner werden die austretenden Herren Verwaltungsräthe: Coloman Graf Nàko, Heinrich Frhr. Trenck v. Tonder, A. Bailleux de Marizy, Gustav Pereire, auf die Dauer von 5 Jahren wiedergewählt.

Die gleichfalls am 30. Mai 1881 abgehaltene ausserordentliche Generalversammlung der Actionäre der K. K. priv. Oesterreichischen Staatseisenbahngesellschaft hat nach Anhörung des vom Verwaltungsrathe erstatteten Berichtes nachstehenden Antrag zum Beschlusse erhoben:

Die Generalversammlung genehmigt die Statutenänderungen gemäss den im Berichte mitgetheilten Vorschlägen des Verwaltungsrathes, nämlich:

a) Die Aenderung des § 3 bezüglich der gesellschaftlichen Firma in Ungarischer Sprache:

§ 3. Die Gesellschaft führt in Deutscher Sprache den Namen „K. K. priv. Oesterreichische Staatseisenbahngesellschaft“, in Ungarischer Sprache „Cs. kir. szab. osztrák állam-vaspálya-társulat“.

b) Die Aenderung der §§ 15 und 37 in Betreff der gesellschaftlichen Kundmachungen in Ungarn:

§ 15. Jede weitere Einzahlung muss wenigstens Einen Monat vor dem zur Einzahlung bestimmten Zeitpunkte in Wien in der Oesterreichischen Kaiserlichen Wiener Zeitung, in Budapest im Ungarischen Amtsblatte und in Paris in zwei Zeitungsblättern . . . . angekündigt werden.

§ 37. Die ordentliche und ausserordentliche Einberufung geschieht durch eine Kundmachung, welche wenigstens Einen Monat vor dem Zusammentritte in die im § 15 erwähnten Zeitungsblätter von Wien, Budapest und Paris eingerückt wird.

c) Die Aenderung des § 12 hinsichtlich der Hinterlegung und Aufbewahrung der Titel der Gesellschaft in Wien und Paris:

§ 12. Der Verwaltungsrath kann die Bewilligung zur Hinterlegung und Aufbewahrung der Actien und Obligationen in Wien in der Gesellschaftscassa und in Paris in der von demselben bestimmten Cassa ertheilen.

und ertheilt dem Verwaltungsrathe die Ermächtigung, die behördliche Genehmigung hierfür einzuholen, sowie diese Aenderungen im Texte der Statuten anzubringen.

Italien.

Concessionen für Anlage und Betrieb von Telephoneinrichtungen. Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat bezüglich der Anlage und des Betriebs von Telephoneinrichtungen innerhalb der Städte und der zugehörigen Vorstädte die nachstehende Verordnung erlassen:

In Anbetracht der vielfachen an die Regierung gerichteten Gesuche um Anlage und Betrieb von Telephoneinrichtungen wird im Einverständniss mit dem Gesammtstaatsministerium bestimmt: Bis zur weiteren Regelung auf dem Wege des Gesetzes oder der Verordnung ist der Generaldirector der Telegraphen befugt, Concessionen für die Anlage und den Betrieb von Telephonen innerhalb der Städte und der zugehörigen Vorstädte nach Massgabe des beigefügten Bedingnissheftes zu ertheilen.

Rom, den 1. April 1881. Der Minister A. Baccarini.

Die Bedingungen lauten:

Bedingungen für die provisorische Concessionirung des Telephondienstes im Innern der Stadt . . . . und ihrer Vorstädte, genehmigt durch Ministerialdecret vom 1. April 1881.

Art. 1. Die Leitungsdrähte, sowohl äussere als innere, und die Apparate sind zu beschaffen und aufzustellen auf Kosten des Concessionärs, welcher für die Einholung der Genehmigung der

Grundeigenthümer, deren Eigenthum davon berührt wird, zu sorgen hat.

Art. 2. Die Telegraphenstangen, wie der gesammte übrige Apparat müssen so aufgestellt werden, dass für die Leitungen und die Apparate der Staatstelegraphie keinerlei Schaden oder Störung entsteht.

Der Unternehmer hat die projectirten Leitungen in einen Stadtplan einzutragen und eine Copie dieses letzteren der Generaldirection der Telegraphen einzureichen, dieser auch von jeder späteren Aenderung Anzeige zu machen.

Art. 3. Die Concession wird ertheilt auf Gefahr des Concessionärs. Die Regierung übernimmt keinerlei Verantwortlichkeit bezüglich des Baues, der Unterhaltung und des Betriebs des concessionirten Telephonnetzes.

Die Entschädigungen, welche für das Aufstellen und die Unterhaltung der Leitungsstützen oder aus irgend welchen anderen Gründen etwa gefordert werden, sind lediglich von dem Concessionär zu tragen.

Art. 4. Das Telephonnetz ist auf die Stadt und ihre Vororte zu beschränken, so dass dasselbe mit dem Staatstelegraphendienste nicht in Concurrenz treten kann.

Art. 5. Das Telephonnetz für die Staatsbehörden ist von dem anderen getrennt zu halten. In der Centralstation ist eine besondere Abtheilung für die Einführung der Drähte für die Telephoneinrichtungen der Staatsbehörden zu bestimmen. In dieser Abtheilung wird der Dienst durch Beamte der Staatstelegraphenverwaltung versehen, welche von dem Concessionär bezahlt werden.

Art. 6. Die von dem Concessionär in Benutzung zu nehmenden Apparate sind vor Ingebrauchnahme der Generaldirection der Telegraphen zur Prüfung vorzulegen und dürfen ohne deren Genehmigung nicht geändert werden.

Art. 7. Die Concession giebt dem Concessionär die Berechtigung, seine Abonnenten zum Austausch hörbarer Mittheilungen durch eine Centralstation mit einander in Verbindung zu setzen. Dieser Austausch von Mittheilungen darf stets nur persönliche Angelegenheiten der Abonnenten zum Gegenstande haben; Mittheilungen im Interesse dritter Personen zu machen ist streng untersagt.

Art. 8. Der Betrieb des Telephonnetzes steht unter der Aufsicht der Regierung. Zu diesem Zwecke steht den Beamten der Telegraphenverwaltung das Recht zu, zu jeder Zeit in die Centralstation einzutreten und diejenigen Handlungen vorzunehmen, welche sie für die Handhabung der Controle nöthig erachten.

Art. 9. Die Tarife für die Abonnements sind nach festen Grundsätzen und für alle Abonnenten gleichmässig festzustellen und vor Einführung von der Regierung zu genehmigen. Den Staats- und Stadtbehörden ist eine Ermässigung um 50 pCt. zu gewähren.

Art. 10. Für die Concession zahlt der Concessionär an die Regierung eine jährliche Abgabe im Betrage von 10 pCt. der von den Privatabonnenten und von 5 pCt. der von öffentlichen Behörden gezahlten Abonnementsgelder.

Art. 11. Der Concessionär hat stets ein Verzeichniss current zu halten, in welchem Vor- und Zuname, sowie Wohnort jedes Abonnenten, ferner der Tag, an welchem das Abonnement begonnen, einzutragen sind. Dieses Verzeichniss ist den Controlbeamten auf Verlangen jederzeit vorzulegen.

Art. 12. In den ersten 10 Tagen jedes Monats hat der Concessionär der Generaldirection der Telegraphen eine Uebersicht der in den Abonnements etwa vorgekommenen Veränderungen zu übersenden.

Art. 13. Die in Art. 10 festgesetzte Abgabe ist am Schlusse jedes Quartals zu entrichten.

Art. 14. Als Garantie für die dem Staate in Gemässheit des Art. 10 zu leistende Zahlung hat der Concessionär den Betrag von 2 000 Lire in Staatsrente bei der Depositencasse zu hinterlegen. Dieses Depositum bleibt hier während der ganzen Dauer der Concession.

Wird die an einem Quartalsschlusse fällige Zahlung nicht rechtzeitig geleistet, so entnimmt die Regierung dieselbe aus der Caution, welche von dem Concessionär hiernach baldigst wieder auf ihre volle Höhe ergänzt werden muss.

Art. 15. Die Concession erlischt:

a) wenn der Concessionär die Caution nicht einzahlt;

b) wenn das Telephonnetz mit der Centralstation nicht binnen 6 Monaten nach Ertheilung der Concession eröffnet wird.

Art. 16. Die Concession kann suspendirt werden:

a) in dem Falle, dass die Privattelegraphencorrespondenz suspendirt wird und für die Dauer dieser Suspension;

b) wenn die Regierung es im Interesse der öffentlichen Ordnung für erforderlich erachtet.

Art. 17. Die Concession kann widerrufen werden:

a) wenn der Concessionär in Concurs geräth;

b) wenn der Concessionär die ihm gestellten Bedingungen nicht erfüllt, 15 Tage nach einer ohne Erfolg gebliebenen bezüglichen Aufforderung, besonders in Bezug auf die in Art. 7 erwähnte ausschliessliche Benutzung der Mittheilungen für persönliche Zwecke der Abonnenten.

Art. 18. Die Concession unterliegt allen durch Gesetze, Decrete oder allgemeine Reglements etwa erforderlich werdenden Modificationen und kann jederzeit auf Grund einer gesetzlichen Anordnung aufgehoben werden.

Art. 19. In keinem Falle ist der Staat verpflichtet, dem Concessionär oder seinen Abonnenten irgend eine Entschädigung zu zahlen. Die in Art. 10 stipulirte Abgabe wird jedoch im Verhältniss der Zeit, während welcher die Concession suspendirt oder aufgehoben war, reducirt werden.

Art. 20. Diese Convention giebt dem Concessionär kein Privilegium. Die Regierung behält sich das Recht vor, selbst einen Telephondienst einzurichten und zu betreiben oder Andern die gleiche Concession zu ertheilen, ohne dem Concessionär dafür eine Entschädigung zu gewähren.

Art. 21. Die Concession wird auf 3 Jahre gewährt; sie gilt für 2 weitere Jahre, wenn sie nicht 6 Monate vor Ablauf der ersteren Frist gekündigt wird.

Art. 22. Die Regierung kann jederzeit die aus der gegenwärtigen Convention sich ergebenden Rechte zurückkaufen und das Material des Concessionärs zu einem durch gegenseitiges Uebereinkommen oder durch Schiedsrichter festzustellenden Preise erwerben.

Art. 23. Der Concessionär kann ohne schriftliche Genehmigung der Regierung die ihm durch diese Convention bewilligten Rechte nicht übertragen, cediren oder in anderer Weise über dieselben verfügen.

Art. 24. Jeder Streit über die Auslegung oder die Ausführung dieses Vertrags wird auf administrativem Wege geschlichtet.

Art. 25. Die Stempelkosten hat der Concessionär zu tragen.

Rom, den 1. April 1881.

Gesehen: Der Minister der öffentlichen Arbeiten: A. Baccarini.

Schweiz. Emmenthalbahn. Am 11. Mai wurde die Strecke Burgdorf-Langnau der Emmenthalbahn eröffnet.

Secundärbahnen. Die Herren Ingenieure Merian und Pümpin haben die Concession zur Erbauung einer Secundärbahn durch das Traversthal im Canton Neuenburg nachgesucht.

Französische Rechtsprechung. *)

v. O. **Eisenbahntarif. Gesetzeskraft.** a) Die ministeriell bestätigten und publicirten Tarife (Reglements) haben sowohl für die Eisenbahngesellschaften wie für das Publikum die Kraft von Gesetzen; sie müssen also den Interessenten bekannt sein und es kann sich kein Versender darauf berufen, dass er von einem Angestellten (Bahnhofchef) durch falsche Auskunft in Irrthum versetzt worden sei. (Urth. d. P. Cass.-H. v. 20. Februar 1878; Sirey, 1878 S. 470 f)

b) Hat die Eisenbahn in der reglementsmässigen Frist geliefert, so kann kein Schadenersatz deshalb gefordert werden, weil sie eine von ihren Angestellten zugesagte kürzere Lieferzeit überschritten hat. (Urth. d. P. Cass.-H. v. 6. Decbr. 1876; Sirey, 1877. I. S. 178.)

c) Eine Eisenbahn haftet nicht für Nasswerden von Fourage, wenn im Tarif bestimmt ist: „qu'ils voyagent par plateformes ou wagons découverts et y sont chargés par les soins et frais des expéditeurs, sans que la compagnie ait à répondre des déchets et avaries de route." Dies kann auch nicht dadurch abgeändert werden, dass der Beamte am Absendungsorte sich verpflichte: „de couvrir la marchandise avec des baches." (Urth. d. Cass.-H. v. 31. Decbr. 1879, S. 1880, S. 748.)

d) Der Cassationshof interpretirt auch die Tarife wie Gesetze; wenn es heisst: „Güter, welche mit gewöhnlichem Zuge befördert werden, sind am Tage ihrer Ankunft dem Destinatär zur Verfügung zu stellen", so darf dies nicht dahin ausgelegt werden — vorausgesetzt, dass die Waare en gare zu liefern ist — die Bahn verpflichte sich, in derselben Frist zu liefern. (Urth. d. Cass.-H. v. 14. Januar 1880, S. 80, S. 749.)

Aufschwung der Roheisen- und Bessemerstahlproduction in den Vereinigten Staaten von Nordamerika im Jahre 1880.

Ueber den Aufschwung der Roheisen- und Bessemerstahlproduction im Jahre 1880 in den Vereinigten Staaten von Nordamerika bringt die „Railroad Gazette" bemerkenswerthe Notizen, die wir nachstehend wiedergeben:

Nach dem Jahresbericht von Mr. James N. Swank, Secretär der „Amerikan Iron and Steel Association" betrug die Roheisenproduction des Jahres 1880 4 295 414 t zu je 2 000 Pfund gegen 3 070 875 t im Jahre 1879; es macht dies eine Zunahme von un-

*) Erst jetzt bekannt geworden.

gefähr 40 pCt. aus, was sicher auf eine ganz ungewöhnliche Ausdehnung in diesem Industriezweige hinweist und zwar umsomehr, als die Production von 1879 schon um etwa ein Fünftel grösser als im Jahre 1878 und überhaupt grösser, als je zuvor war. Pennsylvania und Ohio sind die beiden grossen Staaten, welche Eisen produciren; Pennsylvania lieferte im verflossenen Jahre 48,5 pCt. von der gesammten Production der Staaten und Ohio 15,7 pCt, dann kam New-York mit 9,2 pCt., New-Jersey mit 4 pCt., Michigan mit 3,6 pCt., Illinois mit 3,5 pCt. und Missouri mit 2,5 pCt. Im Allgemeinen könnte man sagen, dass die Zunahme in Pennsylvania verhältnissmässig nicht so gross war, wie in den meisten anderen Staaten; denn während es 1880 um 29,7 pCt. mehr lieferte als 1879, producirten Ohio 50,5 pCt. mehr, New-York 65,4, New-Jersey 75,4, Michigan 52,2, Illinois 92,7 und Missouri 25 pCt. mehr. Seit 1876, wo seit Jahren die geringste Production stattfand, hat die Zunahme im Ganzen 2 202 173 t oder 105 pCt. betragen und zwar vertheilt sich dies auf die obigen Staaten folgendermassen:

	1876	1880	Zunahme in Tonnen	Zunahme nach Procent.
Pennsylvania . .	1 009 613	2 083 131	1 073 508	106,4
Ohio	403 277	674 207	270 930	67,0
New-York . . .	181 620	395 361	213 741	115,1
New-Jersey . . .	25 349	170 049	144 700	571,2
Michigan	95 177	154 424	59 247	62,3
Illinois	54 168	150 556	96 388	178,0
Missouri	68 223	105 555	37 322	54,7

Mit Rücksicht darauf, dass die gesammte Zunahme im ganzen Lande in der erwähnten Zeit 105 pCt. betragen hat, zeigt obige Tabelle, dass Pennsylvania seine Position voll behauptet hat; mit Ohio ist dies nicht der Fall; New-York, New-Jersey und Illinois gehen über den Durchschnitt hinaus, Michigan und Missouri bleiben darunter.

Es ist von Interesse auch den Fortschritt derjenigen Staaten kennen zu lernen, von denen man schon vor zehn Jahren behauptete, dass sie an die Spitze der Production von Roheisen treten würden. Einer dieser Staaten ist Missouri, welcher jedoch, wie wir sehen, den geringsten Fortschritt unter den oben erwähnten Hauptproducenten gemacht hat, obwohl er im verflossenen Jahre mehr als 100 000 t producirte. Alabama, dem viele Sachverständige nachrühmen, dass dort die Kosten der Production in den Vereinigten Staaten am geringsten seien — wenn nicht in der ganzen Welt — weist wirklich seit 1876 eine Zunahme von mehr als 200 pCt. nach, indem die Production von 24 732 auf 77 190 t stieg; es nimmt noch Missouri die zweite Stelle ein, obwohl seine Production verhältnissmässig noch unbedeutend ist. West-Virginia, dessen Hilfsquellen für die Gewinnung der Rohmaterialien denen West-Pennsylvaniens ähnlich sind, erreichte eine Zunahme von 41 165 auf 70 338 t oder 80,8 pCt., also weniger als den Durchschnitt; überdies hat von 1879 zu 1880 überhaupt keine Zunahme stattgefunden, was bei der grossen Nachfrage überraschen muss. Tenessee folgt in seiner Production für 1880 unmittelbar hinter Alabama und erreichte seit 1876 eine Zunahme von 188 pCt.

Die grosse Dreitheilung des Landes, wonach die Staaten nördlich vom Potomac und östlich vom Ohio im Allgemeinen der Osten, diejenigen südlich vom Potomac, dem Ohio und der Staat Missouri der Süden und der Rest der Staaten der Westen genannt werden, weist folgenden Fortschritt von 1876 bis 1880 auf:

	1880	1876	Zunahme	Procent
der Osten . . .	2 756 946	1 255 210	1 501 736	120,0
„ Süden . . .	335 864	149 558	189 306	124,2
„ Westen . . .	1 202 604	688 468	514 136	74,7

Die Zunahme im Süden übertrifft hiernach die im Osten; der Westen bleibt allerdings ganz erheblich zurück.

Westlich vom Mississippi mit Ausnahme von Missouri war und bleibt die Production zunächst noch unbedeutend; Missouri und Texas mit inbegriffen betrug sie 1876 nur 70 464 t, dagegen 1880 schon 113 055 t; ohne Missouri 2 241 t im Jahre 1876 und 11 020 t in 1880. Die im Bau begriffenen ausgedehnten Eisenwerke Colorados werden hierin zweifellos eine vollständige Aenderung hervorbringen. Dieser Staat hat bis heutigen Tages überhaupt noch kein Eisen producirt, aber seine Hochöfen in Verbindung mit Bessemerwerken dürften späterhin den Bedarf des inneren Theiles des ausgedehnten fernen Westens vollständig zu decken im Stande sein, zumal sie ganz erheblich an Fracht sparen.

Die Roheisenproduction hat ein besonderes Interesse für die Eisenbahnen wegen der bedeutenden Verfrachtungen, die damit verbunden sind, als Erze, Kohle, Kalkstein, welche nach den Oefen gehen und späterhin der Versandt des gewonnenen Eisens. In den meisten Fällen wird es daher zweckmässig sein, die Frachtsätze für derartige Transporte möglichst niedrig zu halten. Die Eisenbahnen rechnen meistens nur auf einen bescheidenen Gewinn aus diesem Verkehr und stellen ihre Hoffnungen lieber auf den Verkehr von Personen und anderen Artikeln, welchen das Aufblühen einer Industrie, die so viele Menschen beschäftigt, erfahrungsmässig mit sich bringt.

Einen gleich günstigen Schritt mit der Roheisenproduction des Jahres 1880 hat die Fabrikation von Bessemerstahl in den bekannten elf Werken der Vereinigten Staaten gehalten, ja die gehegten Erwartungen weit übertroffen. An Bessemerstahlingots wurden nachweislich producirt und zwar Nettotonnen:

	1872	1874	1876	1878	1880
Bessemerstahlingots	120 108	191 933	525 996	732 226	1 203 173
an Bessemerstahlschienen in denselben Jahren:	94 070	144 944	412 461	550 398	917 592

Mehrere Eisenwalzwerke walzten 1880 Bessemerstahlschienen aus angekauften Luppen, indessen sind von diesen Etablissements keine genauen Angaben gemacht worden, sodass man die vorliegende Fabrikation nur annähernd auf etwa 50 000 Nettotonnen Schienen schätzen kann.

Obwohl die Bessemerstahlproduction des Jahres 1880 sehr gross war, wird sie doch noch von 1881 erheblich übertroffen werden. Die Vulkaneisenwerke in St. Louis traten erst am 10. März 1880 in Betrieb, das laufende Jahr werden sie voll durcharbeiten. Alle andern alten Werke haben inzwischen ihre Fabrikationsmethoden verbessert und einige von ihnen sich erheblich vergrössert, so namentlich die Bethlehem-Eisengesellschaft und die Pennsylvania-Stahlgesellschaft. Mehrere neue Bessemerstahl-Etablissements werden erst 1881 den Betrieb eröffnen, dahin gehört die Pittsburgh-Stahlgesellschaft, welche jetzt gerade fertig ist und eine Leistungsfähigkeit von 60 000 Bruttotonnen Ingots pro Jahr besitzt; ferner die North Chicago Stahlgesellschaft und die Colorado-Kohlen- und Eisengesellschaft, welche die Vollendung ihrer Werke nach Möglichkeit betreiben und die begründete Aussicht haben, ihre Bessemerstahlproduction noch vor dem künftigen Winter aufzunehmen.

Literatur.

Max Maria von Weber. Ein Lebensbild von Dr. A. Berghaus. Berlin 1881. Polytechnische Buchhandlung (A. Seydel).

In gewisser Weise unbefriedigt haben wir diese uns zur Besprechung übergebene Broschüre nach Durchlesen aus der Hand gelegt. Die Schrift ist ein „Lebensbild" betitelt, sie beschäftigt sich aber im Wesentlichen nur mit einer Seite des reichen Lebensinhalts des leider zu früh dahingegangenen genialen Mannes, einer Seite, welche allerdings nach Aussen am glänzendsten hervortritt, nämlich mit seiner schriftstellerischen Thätigkeit. Von seiner sonstigen Thätigkeit in den von ihm bekleideten amtlichen Stellungen, von seinem Entwickelungsgange und den besonderen Verhältnissen, unter denen er seine Thätigkeit entfaltete, ist nur Weniges erwähnt. Sieht man von dieser Unvollständigkeit ab, welche wir nur deshalb erwähnen, weil der Titel ein „Lebensbild" verspricht, so findet man in der kleinen 23 Druckseiten haltenden Schrift eine Reihe interessanter Mittheilungen über die Wirksamkeit M. M. von Weber's, verbunden mit Bemerkungen des Verfassers über einzelne von Weber schriftstellerisch behandelte Gegenstände und können wir die Schrift immerhin als einen schätzenswerthen Beitrag zu einem umfassenderen „Lebensbilde", welches zu schreiben eine berufene Hand hoffentlich nicht unterlassen wird, bezeichnen. Berichtigend müssen wir noch bemerken, dass M. M. von Weber nicht, wie in der Broschüre (Seite 12) angegeben, von dem jetzigen Arbeitsminister Herrn Maybach, sondern von dessen Amtsvorgänger Herrn Achenbach in das Preussische Ministerium berufen wurde.

Secundärbahn-Zeitung. Seit dem 2. Mai d. J. erscheint in Siegen, von Ingenieur Ruppel daselbst und Ingenieur Georg Osthoff in Oldenburg redigirt, eine neue Zeitung unter dem Titel „Secundärbahn-Zeitung" in wöchentlicher Ausgabe. Es ist diese Zeitung nach dem in der ersten Nummer enthaltenen Prospecte dazu bestimmt, alle auf das Local- und Secundärbahnwesen sich beziehenden amtlichen Bekanntmachungen, Concessionsertheilungen, ministeriellen und behördlichen Entscheidungen, Berichte über den heutigen Stand der in Projectirung und Bau befindlichen Unternehmungen, sowie auch Berichte über die Betriebsergebnisse solcher Bahnen zu bringen. Gleichzeitig soll die Zeitung Mittheilungen bringen über die neuesten Fortschritte, namentlich in der Oberbauconstruction und bezüglich der Ausrüstung der Secundärbahnen, und sollen diesen Mittheilungen soweit erforderlich einfache Zeichnungen als Holzschnitte beigefügt werden. Namentlich soll aber die Zeitung dafür wirken, dass für Concessionirung, Bau und Betrieb der Secundärbahnen alle jene Erleichterungen gewährt werden, ohne welche dieselben eben nie zu einer lebensfähigen, den Ansprüchen des Verkehrs entsprechenden Entwickelung gelangen können. Da die Frage der Geldbeschaffung für die Secundärbahnen ebenfalls eine sehr wesentliche Rolle spielt, so soll auch diese Frage vorzugsweise in den Kreis der Erörterungen gezogen werden. Schliesslich will die Zeitung ihre Leser über die Projectirung und den Bau neuer Secundärbahnlinien möglichst auf dem Laufenden halten. Die erste Nummer enthält folgende Aufsätze: Zur Entwickelung des Secundärbahnwesens in Deutschland. Eigengewicht eiserner Brücken für Secundärbahnen. Welches Princip soll man bei Verpachtung des Betriebes von Secundärbahnen wählen? Das Oesterreichische und das Ungarische Localbahngesetz. Ausser-

dem finden sich in dieser Nummer noch verschiedene kleinere Mittheilungen. Der Abonnementspreis beträgt 3 ℳ pro Quartal. Wir wünschen dem Blatte Glück zu seinen Bestrebungen und hoffen, dass es zu der so erwünschten Förderung des Secundärbahnwesens das Seinige beitragen werde.

Kursbuch-Literatur.

Berliner A-B-C-Eisenbahnkursbuch, herausgegeben vom „Centralbureau für den Weltverkehr" von Brasch & Rothenstein, enthält alle Deutschen sowie die wichtigsten Eisenbahnstationen Europas, unter Berücksichtigung der bedeutenderen Bäder, giebt deren Lage nach Regierungsbezirk oder Land und die Einwohnerzahl, die Entfernung von Berlin in Kilometern, nebst dem Abgangsbahnhofe, sowie die Preise sämmtlicher hier käuflichen Eisenbahnbillets mit Gültigkeitsdauer, endlich die Abfahrtzeit von Berlin und Ankunft am Ziel, Rückfahrt von dort und Rückkunft hier an. Ferner sind die Berliner Pferdebahnfahrpläne und Tarife, die Dampfschifffahrten auf der Spree und die Droschkentarife vollständig aufgenommen.

Ostdeutsches Kursbuch. Im Auftrage und nach Anweisung der Königlichen Eisenbahndirection Bromberg ist zum ersten Male am 15. Mai im Selbstverlage von G. Böhlke, Gruenauer'sche Buchdruckerei in Bromberg, ein „Ostdeutsches Coursbuch" in Klein Octavformat erschienen. Dasselbe enthält in übersichtlicher Weise, nach amtlichen Quellen correct ausgearbeitet, die Fahrpläne der Königlichen Ostbahn sowie ihrer sämmtlichen Anschlussbahnen bis Wien, Prag, Köln, Paris, Hamburg, Petersburg, Moskau u. s. w., nebst einem alphabetischen Stationsverzeichniss, ferner die Postanschlüsse auf den Stationen der Ostbahn, dann ausser dem Normalpersonengeldtarif der betheiligten Bahnen einen Auszug aus dem Betriebsreglement, den neuesten dazu erlassenen Bestimmungen über Beförderung von Personen, deren Gepäck, Retour- und Rundreisebillets, Portotaxe und einer Eisenbahnkarte.

Mindestens alle 6 Monate wird eine neue Auflage dieses Kursbuches erscheinen und, wie wir hören, soll dasselbe auch künftig noch durch Aufnahme der Dampfschifffahrpläne etc. erweitert werden. Wichtige Nachträge werden auch zwischen dieser Zeit herausgegeben. Wir hoffen, diesem durchaus praktischen Reisebegleiter bei seinem so überaus billigen Preise von nur 30 ₰ eine günstige Aufnahme im Publikum prophezeien und seine grösseste Einführung als eine bestimmte voraussetzen zu dürfen.

Dauerhaftigkeit von Dampfkesseln. Aus seinen Versuchen mit neuem und mit gebrauchtem Material für Dampfkessel glaubt Prof. H. Gollner in Prag (Techn. Blätter) im Allgemeinen den Schluss ziehen zu dürfen, dass unter Voraussetzung eines festen, homogenen und zähen Constructionsmaterials für Dampfkessel das Alter derselben, also der Zeitraum, welcher zwischen erster Verwendung des neuen Materials bis zum Eintritte der Unbrauchbarkeit der ganzen Construction in Folge von Defecten des Materials liegt, wesentlich höher als bisher üblich anzunehmen ist. Denn allem Anscheine nach vermag weder der Einfluss der Verbrennungsgase, noch die Corrosion des Materials die Qualität desselben in Hinsicht seiner Elasticität, Festigkeit, sowie Zähigkeit (Contractionsfähigkeit) selbst nach längerer Betriebsdauer, d. i. 20 bis 30 Jahren, und unter ungünstigen Betriebsumständen wesentlich zu alteriren, und es liegt daher die hauptsächliche Gefahr infolge Corrosion der Kesselwandungen in der stetigen und oftmals überaus raschen Verminderung des effectiven, widerstandsfähigen Querschnittes der Kesselwandungen. Da aber nach den jetzigen Erfahrungen die auf die Qualität des Speisewassers für Dampfkessel zurückzuführende Corrosionsfähigkeit des Constructionsmaterials in vielen Fällen ganz vernichtet, in einzelnen Fällen aber jederzeit reducirt werden kann, ferner die übrigen Ursachen der Corrosion, als: unpassende Zuführung des Speisewassers, Schweissung, unvernünftige Verstemmung etc., bei rationeller Bearbeitung und Behandlung der Dampfkessel nicht vorhanden sein werden, so wäre das wesentlichste Moment für Erhaltung der Dampfkesselconstructionen, bez. die Erhöhung ihres Alters, auf die Wahl eines ursprünglich reinen und homogenen, zähen und entsprechend festen Materials zurückzuführen, da im Gegenfalle selbst die rationelle Wartung, sowie die regelmässige und gründliche Revision der ganzen Construction nur von nebensächlichem Einflusse sein können. (D. Industrie-Zeitung.)

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

(Nach Schluss der Redaction eingegangen.)

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Zufolge einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahn-Direction (linksrheinischen) zu Köln werden am 1. Juni d. J. die Haltestellen: Pfalzel, Biewer und Pallien (von Ehrang resp. 1,5 km, 3,1 km und 5,8 km, von Trier l. M. U. resp. 2,7 km, 4,3 km und 5,8 km entfernt), sowie Euren und Zewen (von Trier l. M. U. resp. 1,6 km und 4,7 km, von Conz resp. 3,1 km und 4,7 km entfernt) für den Personenverkehr eröffnet werden.
Berlin, den 29. Mai 1881.
Die geschäftsführende Direction.
Siegert.

Oesterreichische Nordwestbahn. In Folge von Hochwasserschäden musste der Personen- und Güterverkehr auf unserer Strecke Ostromêr-Bêlohrad ab 29. Mai l. J. eingestellt werden.

Die Herstellung der schadhaften Strecke wird jedenfalls längere Zeit als 3 Tage in Anspruch nehmen.

Hessische Ludwigsbahn. Wir bringen hiermit zur Kenntniss, dass der neue **Belgisch-Hessische und Englisch-Hessische Gütertarif** nebst einem besonderen Tarif für Kartoffeln am 1. Juni cr. in Kraft treten wird. Die beiden getrennt von einander erscheinenden Tarife führen fortan die Bezeichnung Belgisch-Südwestdeutscher beziehungsweise Englisch-Südwestdeutscher Tarif.

Exemplare sind von unserem Tarifbureau käuflich zu beziehen. Mainz, den 29. Mai 1881. In Vollmacht des Verwaltungsrathes. Die Special-Direction. (1384)

Der Tarif vom 1. Juli 1879 für den **directen überseeischen Güterverkehr von Berlin** (Stettiner Bahnhof) **nach Moskau resp. St. Petersburg via Stettin-Reval** tritt mit dem 15. Juli d. J. ausser Kraft.

Von diesem Zeitpunkt ab werden Güter nach Russland mit der Vorschrift via Stettin-Reval bahnseitig nur zur Beförderung nach Stettin auf Grund der für den Localverkehr Berlin-Stettin geltenden Bestimmungen und Frachtsätze angenommen. Berlin, den 1. Juni 1881. Königliche Eisenbahn-Direction. (1385)

Vom 1. k. M. ab kommen für die directe Abfertigung von **Kohlen und Koks ab Hostenbach** nach Stationen der **Schweizerischen Nordostbahn,** der **Vereinigten Schweizerbahnen** und der **Vorarlbergbahn** die im Saarkohlentarif No. 12 enthaltenen Frachtsätze für Friedrichsthal Station zur Anwendung. Strassburg, den 25. Mai 1881. Kaiserliche Generaldirection der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. (1360)

Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn. Die Frachtsätze des Ausnahmetarifs No. 5 (rohe Steine) von Striegau und Gross Rosen nach Halbstadt ermässigen sich für Transitsendungen auf 0,21 ℳ pro 100 kg. Breslau, den 25. Mai 1881. Directorium. (1369)

1. Tarif-Bekanntmachungen.

I. Localtarife.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Die Gebühren für die **Ueberführung von Gütern von unserem Vorbahnhof Uhyst bis zur Station Uhyst** erfahren vom 1. Juni cr. ab theilweise Ermässigungen

Die bezüglichen anderweiten Bestimmungen sind bei unseren betreffenden Dienststellen zu erfahren. Berlin, den 24. Mai 1881. Die Direction. (1361)

Die für **Berlin, Niederschlesisch-Märkischer Bahnhof,** im diesseitigen **Localverkehr,** sowie **im Posen-Schlesisch-Märkischen Verbandsverkehr** mit Stationen der **Oberschlesischen Eisenbahn** bestehenden Frachtsätze kommen fortan, vorbehaltlich der Umrechnung bei der Neuerstellung der qu. Tarife, auch für Berlin, Ostbahnhof, für solche Sendungen in Anwendung, welche mit bezüglicher Bahnhofsvorschrift auf der Niederschlesisch-Märkischen Bahn hier eingehen. Berlin, den 26. Mai 1881. Königliche Eisenbahn-Direction. (1365)

Mit dem heutigen Tage wird die zwischen Boppard und St. Goar belegene Haltestelle Salzig für den Eilgutverkehr eröffnet und treten die bezüglichen Frachtsätze des **Nachtrags XI. zum Local-Güter-Tarif** der Rheinischen Eisenbahn vom 1. Januar 1878 nunmehr in Kraft. Köln, den 1. Juni 1881. Königliche Eisenbahn-Direction (linksrheinische). (1377).

Oberschlesische Eisenbahn. Am 1. Juni 1881 wird die **Haltestelle Laband** zur **Station erhoben** und findet von diesem Tage ab daselbst unbeschränkte Abfertigung von Personen, Reisegepäck und Hunden, sowie von Leichen, Fahrzeugen, lebenden Thieren und Gütern statt. Breslau, den 16. Mai 1881. Königl. Direction. (1350)

Oberschlesische Eisenbahn. Am 1. Juni 1881 tritt der **Nachtrag No. 21** zu unserem **Local-Güter-Tarif** in Kraft.

Derselbe enthält:

Bestimmungen zum Betriebs-Reglement, Abänderungen der Güter-Classification, verschiedene Tarifermässigungen, Aufhebung von Frachtsätzen, sowie die Tarif-Tabelle für die Haltestelle Kleeberg, welche am 1. Juni cr. für den Güterverkehr eröffnet wird.

Druckexemplare des Nachtrages sind bei unseren Stationscassen käuflich zu haben. Breslau, den 20. Mai 1881. Königliche Direction. (1351)

Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn-Gesellschaft. Am 1. Juni d. J. tritt zum **Reglement und Tarif** für die Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn vom 1. September 1877 ein Nachtrag XII in Kraft, welcher ausser Aenderungen und Ergänzungen der Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement und der speciellen Tarifvorschriften für Güter einen Personen-Tarif für die Strecke Tichau-Lazisk sowie einen anderweiten Tarif für Personen-Beförderung auf Retourbillets enthält. Druckexemplare dieses Nachtrages sind bei den Güter-Expeditionen zu haben.— VI. 2433 — Breslau, den 30. Mai 1881. Direction. (1370).

Zum **Localgütertarife** für die K. Bayerischen Staatseisenbahnen vom 1. Juli 1877 tritt am 1. Juni d. J. der XI. Nachtrag in Wirksamkeit. München, den 26. Mai 1881. Generaldirection der K. Bayer. Verkehrsanstalten, Betriebsabtheilung. (1355)

II. Tarife für directe Verkehre mit besonderen Namen.

Deutsch- bezw. Rheinisch-Köln-Minden-Belgischer Verbands-Verkehr. Am 1. Juli a. c. treten die in den Deutsch-Belgischen und Rheinisch - Köln - Minden - Belgischen Gütertarifen vom 1. Januar 1881 bezw. 15. September 1880, insbesondere auch in den Ausnahmetarifen für Steinkohlen, Kokes und Briquets zwischen Stationen der Eisenbahndirectionsbezirke Köln (links- und rechtsrheinischer) einerseits und Stationen der Grossen Belgischen Centralbahn andererseits vom 1. Januar bezw. 1. Febr. 1880 enthaltenen directen Frachtsätze für den Verkehr der Station Weelde-Merxplas der Grossen Belgischen Centralbahn über die Routen Aachen-Lanaeken, Venlo bezw. Dalheim-Roermonde ausser Kraft. Köln, den 20. Mai 1881. Königliche Eisenbahndirection (linksrheinische). [1371

Niederschlesischer Steinkohlen-Verkehr. Die im Nachtrage IV des Ausnahmetarifs A für den Transport Niederschlesischer Steinkohlen und Cokes auf Seite 5 und 15 enthaltenen Frachtsätze nach Station Senftenberg C. G. E. ermässigen sich vom 1. Juni cr. ab durchweg um 0,01 ℳ pro 100 kg. Gleichzeitig gelangen an diesem Tage gleich hohe Frachtsätze für die Station Senftenberg der Berlin-Görlitzer Bahn zur Einführung. Berlin, den 23. Mai 1881. Königliche Eisenbahn-Direction. (1352)

Im **Rheinischen Nachbarverkehr** treten am 27. Mai cr. zwischen der Station Schlebusch B. M. und den Stationen Andernach, Bonn und Boppard directe Frachtsätze in Kraft. Die Höhe derselben ist bei den betreffenden Güterexpeditionen zu erfahren. Elberfeld, den 27. Mai 1881. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection. (1359)

Rumänisch-Galizisch-Deutscher Verband-Güter-Verkehr. Der im Theil II Heft 4 des vorbezeichneten Verkehrs für die Beförderung von Locomobilen und anderen grösseren eisernen Maschinen zwischen Herbesthal und Galatz bestehende directe Frachtsatz findet fortan auch auf die Beförderung von H e b e k r a h n e n zwischen den genannten Stationen Anwendung. Breslau, den 20. Mai 1881. Im Auftrage der Verband-Verwaltungen: Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn. (1378)

Rumänisch-Galizisch-Deutscher Verbandgüterverkehr. Zum Theil I. für den vorbezeichneten Verkehr tritt mit dem 1. Juli cr. ein Nachtrag III. in Kraft, welcher Abänderungen und Ergänzungen der Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement, der allgemeinen Tarifvorschriften, sowie der Güterclassification enthält.

Druckexemplare sind von den Verbandstationen zu beziehen. Breslau, den 19. Mai 1881. Im Auftrage der Verbandverwaltungen: Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn. (1374)

Rumänisch-Galizisch-Deutscher Getreide-Verkehr. Mit dem 1. Juni d. J. tritt zu dem Tarifheft I. für den Rumänisch-Galizisch-Deutschen Getreide-Verkehr ein fünfter Nachtrag in Kraft, welcher directe Sätze für die Station Grossbauchlitz der Sächsischen Staatsbahn, sowie die Aufnahme der Station Liegnitz der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn mit den für die gleichnamige Station der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Bahn bestehenden Tarifsätzen enthält.

Exemplare des Nachtrages sind auf den Verbandstationen käuflich zu haben. Breslau, den 24. Mai 1881. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn Namens der Deutschen Verband - Verwaltungen. (1372)

Im **Sächsisch - Oesterreichischen Eisenbahnverbande** (Tarif vom 1. Januar 1878) wird vom 15. Juli ds. Js. an der directe Verkehr zwischen Dresden-Altstadt und Dresden-Neustadt (Leipz. u. Schles. Bahnh.) einerseits und den Stationen Carlsbad, Chodau, Elbogen-Neusattel, Falkenau a. E., Hauenstein-Warta, Kaaden-Brunnersdorf, Klösterle, Neudau, Pürstein, Saaz, Schlackenwerth, Welchau - Wickwitz, der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn andererseits ausschliesslich via R e i t z e n h a i n - K o m o t a u geleitet. Dresden, den 28. Mai 1881. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen. Freiherr von Biedermann. (1375)

Am 1. Juni 1881 erscheint zum **Stettin-Berlin - Bayerischen Verbandstarif** vom 1. Januar 1881 der I. Nachtrag, Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifs, sowie Frachtsätze für die in den Verband neu einbezogene Station Röhrmoos der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen enthaltend. Insoweit durch diesen Nachtrag einzelne Sätze E r h ö h u n g e n erleiden, treten solche erst mit dem 15. Juli d. J. in Wirksamkeit. Der Tarifnachtrag ist bei den Güterexpeditionen der Endbahnen für 0,10 ℳ pro Exemplar zu erlangen. Dresden, am 28. Mai 1881. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung. (1376)

Stettin-Berlin-Thüringischer Eisenbahnverband. Am 1. Juni d. J. tritt zu dem Tarife für den Stettin-Berlin-Thüringischen Güterverkehr der VI. Nachtrag in Kraft.

Derselbe enthält u. A. erhöhte Frachtsätze für die Stationen Lichtenfels und Ohrdruf, welche jedoch erst vom 15. Juli d. J. ab in Anwendung kommen, sowie neue Frachtsätze für den Verkehr mit Landsberg (B. A. E.)

Exemplare des Nachtrags sind zum Preise von 0,15 ℳ pro Stück von den Expeditionen der betheiligten Verwaltungen zu beziehen. Berlin, den 27. Mai 1881. Die Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft als geschäftsführende Verwaltung. (1354)

Schlesisch - Niedersächsischer Verband. Am 16. J u l i 1881 treten die durch die Nachträge I zu Heft No. 3 und 7 des Schlesisch - Niedersächsischen Verbands - Gütertarifs eingeführten directen Tarifsätze für den Verkehr zwischen der Station Reichenberg der Sächsischen Staatsbahn einerseits und den Magdeburg - Halberstädter Stationen Barleben, Blumenberg, Buckau, Crottorf, Dodendorf, Gr. Ammensleben, Hadmersleben, Langenweddingen, Magdeburg, Meitzendorf, Neuhaldensleben, Neustadt-Magdeburg, Nienhagen, Oschersleben und Wolmirstedt via Berlin-Grünau andererseits ausser Kraft.

Die für die Route via Leipzig im Magdeburg - Sächsischen Verbande zwischen den genannten Stationen bestehenden gleich hohen Frachtsätze behalten ihre Gültigkeit. Magdeburg, den 16. Mai 1881. Namens der Verbands-Verwaltungen: Königliche Eisenbahn - Direction in Magdeburg. (1366)

Schlesisch - Niedersächsischer Verband. Am 16. Juli 1881 treten die in den Nachträgen I. zu Heft 3 und 8 des Schlesisch-Niedersächsischen Verbands - Gütertarifs angegebenen directen Tarifsätze für den Verkehr zwischen den Magdeburg-Halberstädter Stationen Halle Centralbahnhof und Halle Steintbor einerseits und sämmtlichen Niederschlesisch - Märkischen und Berlin-Dresdener Stationen ausser Kraft.

Die für die gleichen Relationen im Local-Gütertarife für den Eisenbahndirectionsbezirk Berlin bestehenden Tarifsätze, welche nicht höher sind, als die im rubricirten Verbande aufzuhebenden Sätze bleiben bestehen. Magdeburg, den 16. Mai 1881. Namens der Verbandsverwaltungen Königliche Eisenbahndirection. (1367)

Schlesisch-Oesterreichischer Kohlenverkehr. In denjenigen Kohlentarifen von Stationen der O/S. und R. O. U. Eisenbahn und von Neurode etc. (Eisenb.-Dir.-Bez. Berlin) nach der bezw. K. F. Nord-, Oest. Staats-, Oest. Nordwest-, Südnorddeutsch. Verbindungs-, Oest. Süd-, Kais. Elisabeth-, Mähr.-Schles. Central-, Galiz. Karl-Ludwig- und Lemberg-Czernowitz-Jassybahn, welche in Oesterr. Notenwährung und zu verschiedenen Coursständen derselben erstellt sind, kommen pro Monat Juni 1881 die Frachtsätze zum Course von 170/175 zur Anwendung. Breslau, den 23. Mai 1881. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn. (1349)

Nachtrag II zum **directen Viehtarif** zwischen Belgischen und diesseitigen Stationen, enthaltend Frachtsätze für verschiedene Belgische Stationen, tritt mit dem 1. Juni d. J. in Kraft. Auskunft ertheilen die Güterinspectionen und das Verkehrsbüreau in Strassburg. Strassburg, den 26. Mai 1881. Kaiserliche Generaldirection der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. (1362

Im **directen Viehverkehr** zwischen der Mecklenburgischen Friedrich-Franz- und Lübeck-Büchener Eisenbahn einerseits und der Berliner Nord- bezw. Berlin-Stettiner Eisenbahn etc. andererseits vom 1. Juli 1880 tritt am 1. J u n i cr. zu der Zusatzbestimmung zu Nr. 4 Abschnitt d. Litt. ff. der allgemeinen Tarifvorschriften, durch welche bestimmte Normalstückzahlen für halbe Wagenladungen lebender Thiere festgesetzt sind, folgende weitere Zusatzbestimmung in Kraft:

„U n t e r B e a c h t u n g d i e s e r N o r m a l s t ü c k z a h l e n wird der Frachtberechnung für eine halbe Ladung die Hälfte des Flächenraumes des verwendeten Wagens, j e d o c h n i c h t m e h r a l s 7 qm zu Grunde gelegt.

Bei Aufgabe einer grösseren Anzahl lebender Thiere als nach den Normalstückzahlen für halbe Ladungen zulässig ist, ist die Fracht stets für eine v o l l e W a g e n l a d u n g nach Massgabe des Flächenraumes des verwendeten Wagens zu bezahlen. (Abschnitt d. Litt. a. a. der allgemeinen Tarifvorschriften.)"

Berlin, den 21. Mai 1881. Königliche Eisenbahndirection als geschäftsführende Verwaltung. (1364 J.)

Viehverkehr. Für den Local- und den wechselseitigen Viehverkehr der diesseitigen und der Eutin-Lübecker Eisenbahn sowie für den directen Viehverkehr zwischen diesseitigen und Eutin-Lübecker Stationen einerseits und Stationen der Berlin-Hamburger Bahn sowie den Hamburg-Altonaer Verbindungsbahnstationen andererseits tritt im Anschluss an die bestehende Vorschrift, durch welche bestimmte N o r m a l s t ü c k z a h l e n für h a l b e W a g e n l a d u n g e n l e b e n d e r T h i e r e festgesetzt sind, mit dem 1. Juni cr. die folgende weitere Zusatzbestimmung in Kraft:

„U n t e r B e a c h t u n g d i e s e r N o r m a l s t ü c k z a h l e n wird der Frachtberechnung für eine halbe Ladung die Hälfte des Flächenraums des verwendeten Wa-

gens, jedoch nicht mehr als 7 qm, zu Grunde gelegt.

Bei Aufgabe einer grösseren Anzahl lebender Thiere, als nach den Normalstückzahlen für halbe Ladungen zulässig, ist die Fracht für eine volle Wagenladung nach Massgabe des Flächenraums des verwendeten Wagens zu bezahlen. (Abschnitt d litt. aa der allgemeinen Tarifvorschriften.)"

Lübeck, den 25. Mai 1881. Die Direction der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft. (1357)

2. Verkehrs-Störungen etc.

Erste Siebenbürger Eisenbahn. Das Verkehrshinderniss auf der Strecke Piski-Petrozsény der I. Siebenbürger Bahn ist behoben und der Gesammtverkehr am 26. Mai wieder eröffnet worden.

3. General-Versammlungen.

Die Actionäre der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft werden zur diesjährigen ordentlichen Generalversammlung im hiesigen Verwaltungsgebäude auf den 30. Juni d. Js., Vormittags 11 Uhr, eingeladen.

Gegenstände der Tagesordnung:

1. Beschlussfassung über den Bau und Betrieb verschiedener an die Bergisch-Märkische beziehungsweise Ruhr-Siegbahn anschliessenden Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung, nämlich:
   a) von Homberg nach Moers,
   b) von Iserlohn nach Hemer,
   c) Bahnen im oberen Wupperthale: von Barmen-Rittershausen nach Dahlerau-Hammerstein und von Dahlerau nach Lennep,
   d) Verlängerung der Lennep-Remscheider Linie nach Feld,
   e) Zweigbahn von Creuzthal nach Hilchenbach,
   f) Eisenbahnanlagen zur Befriedigung localer Verkehrsbedürfnisse der Stadt Solingen, und mehrerer zwischen Solingen, Ohligs und Vohwinkel gelegenen Ortschaften.

   Bevollmächtigung der Königlichen Eisenbahndirection und der Deputation der Actionäre zur Vereinbarung der Bedingungen, unter welchen die Betheiligung der Gesellschaft an dem Anlagecapital dieser Bahnen und die Betriebsführung auf denselben stattzufinden hat, zur entsprechenden Ergänzung der statutarischen Bestimmungen, zur Verwendung des disponiblen vorhandenen Baufonds für die Ausführung jener Bahnen oder einzelner derselben, und Bestätigung der in der ausserordentlichen Generalversammlung vom 13. August 1879 über die Vermehrung des Gesellschaftscapitals gefassten Beschlüsse, welche seither nicht in ihrem ganzen Umfange zur Ausführung gekommen sind.
2. Erledigung der im Statutnachtrage vom 26. April 1875 § 8 unter No. 1 bis 3 ausgeführten Gegenstände der Berathung und Beschlussfassung der ordentlichen Generalversammlung: Bericht der Königlichen Eisenbahndirection über die Lage der Geschäfte und die Bilanz des verflossenen Jahres, Ergänzung der Deputation der Actionäre durch Neuwahl an Stelle der nach dem Wahlturnus austretenden und eines durch den Tod ausgeschiedenen Deputirten, Bericht der Deputation über die Prüfung und Abnahme der Rechnungen und der Bilanz.
3. Declaration des in der Generalversammlung vom 30. Juni 1876 in Ausführung des § 6 des Statutnachtrages vom 26. April 1875 über die Entschädigung der Deputationsmitglieder gefassten Beschlusses.
4. Nachträgliche Einlösung einer ausgeloosten und zum Vortheile der Gesellschaft verfallenen Nordbahnobligation.

Zur Theilnahme an der Generalversammlung sind diejenigen Actionäre berechtigt, welche ihre Actien oder die bezüglichen Depotscheine der Reichsbank spätestens am 22. Juni bei der Hauptcasse der Königlichen Eisenbahndirection deponiren und hier bis zum Schlusse der Generalversammlung belassen. Elberfeld, den 28. Mai 1881. Der Vorsitzende der Deputation der Actionäre der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft. Danco. (1358)

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Nachdem in den ausserordentlichen Generalversammlungen der Actionäre der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft die Gegenstände der Tagesordnung und zwar:

a) in der am 30. April cr. abgehaltenen ausserordentlichen Generalversammlung:
   Antrag der Gesellschaftsvorstände auf Ermächtigung zur Uebernahme von Zinsgarantien für Localbahnen, welche in die Berlin-Anhaltische Bahn münden, bis zu einem jährlichen Gesammtbetrage von Einhunderttausend Mark und

b) in der am 19. Mai cr. abgehaltenen ausserordentlichen Generalversammlung:
   Antrag der Gesellschaftsvorstände auf Convertirung der 4½ pCt. Prioritätsanleihen der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft

angenommen worden sind, ist mit Bezug auf § 33 unserer Statuten die Zusammenberufung einer neuen Generalversammlung erforderlich, weil bei der Abstimmung in den ersten Generalversammlungen nicht drei Viertel der Stimmen sämmtlicher Actien vertreten gewesen sind.

Es werden deshalb die geehrten Actionäre der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft zu einer neuen ausserordentlichen Generalversammlung auf:

Dienstag, den 5. Juli a. cr., Nachmittags 4 Uhr

im Bahnhofs-Gebäude Ascanischer Platz No. 6 zu Berlin

ergebenst eingeladen.

Zweck dieser Generalversammlung ist die nochmalige Berathung und Beschlussfassung über die ad a) und b) aufgeführten Anträge der Gesellschaftsvorstände.

Wir machen darauf aufmerksam, dass in dieser zweiten Generalversammlung die Mehrheit von zwei Dritteln der Stimmen der Anwesenden nach § 33 der Statuten über die in Frage gestellten Gegenstände unbedingt entscheidet.

Im Uebrigen ersuchen wir die geehrten Actionäre, gemäss der Bestimmungen des § 28 des Statuts in den Tagen des 1., 2. und 4. Juli cr. von Vormittags 9 Uhr bis Nachmittags 3 ihre Stammactien nebst einem nach den verschiedenen Kategorien geordneten vom Inhaber unterschriebenen Verzeichnisse oder die über solche Actien von der Reichsbank ausgestellten Depotscheine in der Gesellschafts-Hauptcasse Ascanischer Platz No. 5 in Berlin niederzulegen.

Die Actien mit dem Verzeichnisse, imgleichen die Depotscheine werden daselbst zurückbehalten und es wird dagegen eine Bescheinigung über die Stimmenzahl des Inhabers, welche zugleich als Einlasskarte zu der Generalversammlung dient, ausgehändigt werden.

Die Vertreter stimmberechtigter Actionäre, welche statutenmässig Mitglieder der Gesellschaft sein müssen, haben ihre beglaubigte Vollmacht ebenfalls in den genannten Tagen in der Hauptcasse niederzulegen.

Die deponirten Actien resp. Depotscheine werden vom 6. Juli cr. ab in den angegebenen Geschäftsstunden Wochentags in der Gesellschaft-Hauptcasse gegen Aushändigung der darüber ausgestellten Bescheinigung zurückgegeben. Berlin, den 20. Mai 1881. Der Verwaltungsrath. Ebeling. (1353)

4. Convertirung.

Pfälzische Eisenbahnen. Die Convertirung der 4½procentigen Prioritäts-Obligationen der Pfälzischen Eisenbahnen in neue 4procentige betreffend.

Die Generalversammlung der Actionäre der Pfälzischen Eisenbahn-Gesellschaften vom 29. April 1881 hat mit Genehmigung der K. Bayer. Staatsregierung gemäss der höchsten Entschliessung des Kgl. Staatsministeriums des Königlichen Hauses und des Aeussern, dann der Finanzen vom 15. März ds. Js. beschlossen:

I. dass **sämmtliche** 4½procentige Prioritäts-Obligationen der 3 Pfälzischen Eisenbahn-Gesellschaften in 4procentige umgewandelt und zu diesem Zwecke **sämmtliche** 4½procentige Prioritäts-Anlehen der 3 Pfälzischen Eisenbahn-Gesellschaften nach ihrem Stande vom 1. October 1881 auf Grund des vertragsmässig bestehenden, bezw. urkundlich festgestellten Vorbehaltes per 1. October 1881 gekündigt werden sollen;

II. dass durch sofortige Emission eines neuen 4procentigen Prioritäts-Anlehens für Jede der 3 Pfälzischen Eisenbahn-Gesellschaften den Inhabern der 4½procentigen Prioritäts-Obligationen innerhalb des Präclusivtermines

vom 10. Mai bis 15. Juni l. Js.

Gelegenheit zum freiwilligen Umtausch dieser Obligationen gegen neue 4procentige Prioritäts-Obligationen in Reichswährung gegeben werden soll.

Im Vollzuge dieses Beschlusses bringen wir hiermit zur öffentlichen Kenntniss, was folgt:

1. die nachbezeichneten 4½procentigen Prioritäts-Anlehen der 3 Pfälzischen Eisenbahn-Gesellschaften werden per 1. October 1881 andurch gekündigt und zwar:

A. für die Ludwigsbahn.
a) Das IV. Anlehen zu 4½ pCt. vom 1. April 1858;
b) das VIII. Anlehen zu 4½ pCt. (früher 5procentig und auf 4½ pCt. reducirt) vom 15. August 1869;
c. das IX. Anlehen zu 4½ pCt. vom 1. April 1872;
d) das X. Anlehen zu 4½ pCt. vom 1. October 1872;
e) das XI. Anlehen zu 4½ pCt. vom 12. Juni 1875.

B. für die Maximiliansbahn.
a) Das I. Anlehen zu 4½ pCt. vom 1. September 1871;
b) das II. Anlehen zu 4½ pCt. vom 1. April 1874;
c) das III. Anlehen zu 4½ pCt. vom 22. October 1876.

C. für die Nordbahnen.
a) Das I. Anlehen, theils zu 5 pCt. emittirt vom 1. September 1871, später convertirt auf 4½ pCt., und theils zu 4½ pCt. emittirt vom 1. März 1872;
b) das II. Anlehen zu 4½ pCt. vom 20. November 1876.

2. Diejenigen Obligationsinhaber der hieroben bezeichneten, gekündigten 4½procentigen Prioritäts-Anlehen, welche von der Convertirung in der dafür bestimmten Zeit vom 10. Mai bis 15. Juni d. Js. Gebrauch machen, erhalten zu den neuen 4procentigen Prioritäts-Obligationen

eine Convertirungsprämie von 1¼ pCt. des Nominalwerthes

derselben und wird ihnen ausserdem für den Coupon per 1. October 1881 der alten Obligationen der 4½procentige Zins für die Zeit vom 1. April bis 1. October 1881 sofort bei der Convertirung vergütet.

3. Die Erklärung über die beabsichtigte Convertirung in der vorbezeichneten Frist ist mittelst eines für jedes Anlehen besonders bestimmten Verzeichniss-Formulars zu bewerkstelligen, in welches die zum Umtausch angemeldeten 4½procentigen Prioritäts-Obligationen, nach den verschiedenen Bahnen und Jahrgängen der Anlehen getrennt, nach Litteras und Nummern arithmetisch geordnet einzutragen sind.

Die in 2 Exemplaren auszufertigenden Verzeichnisse, deren Formularien bei den am Schlusse gegenwärtiger Bekanntmachung bezeichneten Convertirungsstellen bezogen werden können, sind mit den zu convertirenden 4½procentigen Prioritäts-Obligationen nebst den dazu gehörigen Talons und sämmtlichen Coupons einschliesslich des Coupons per 1. October 1881 bei Einer der unterzeichneten Convertirungsstellen einzureichen, wo der declarirende Obligations-Inhaber das eine Exemplar der betr. Verzeichnisse mit einer Empfangsbescheinigung versehen zurückerhält.

Die Fristbestimmung zum Bezuge der neuen 4procentigen Prioritäts-Obligationen wird von jeder Convertirungsstelle öffentlich bekannt gemacht.

Die neuen 4procentigen Prioritäts-Obligationen werden mit Zinslauf vom 1. October 1881, daher mit 1. Zinscoupon per 1. April 1882 ausgegeben.

Ueber die Vergütung bezw. Anrechnung des Zinses der alten 4½procentigen Prioritäts-Obligationen vom 1. April bis 1. October 1881, die baare Rückvergütung fehlender Coupons etc. sind auf der Rückseite der betr. Verzeichniss-Formularien die nöthigen Bemerkungen zur gefälligen Beachtung mitgetheilt und ist dortselbst auch das Schema für die Abrechnung und die Feststellung der baaren Herein- oder Hinauszahlung mit der näheren Bezeichnung der abzugebenden neuen Prioritäts-Obligationen beigefügt.

4. Alle 4½ procentige Prioritäts-Obligationen der 3 Bahngesellschaften, welche bis zum 15. Juni ds. Js. einschliesslich zur Convertirung nicht eingereicht wurden, gelangen in Gemässheit obiger Kündigung, soweit sie nicht schon amortisirt sein sollten, zur Rückzahlung des Capitales per 1. October 1881.

Die Inhaber dieser 4½procentigen Prioritäts-Obligationen werden daher aufgefordert, ihre Obligationen mit sämmtlichen nicht verfallenen Zinscoupons, beginnend mit dem Zinscoupon per 1. April 1882, nebst Talons mit Eintritt des obenbezeichneten Kündigungstermins bei der Hauptcassa in Ludwigshafen a/Rhein oder den nachbenannten Banken und Bankhäusern einzureichen und den Nominalbetrag der Obligationen in Empfang zu nehmen.

Vom 1. October 1881 ab hört die Verzinsung der 4½procentigen Prioritäts-Obligationen auf, weshalb die etwa fehlenden, nicht fälligen Zinscoupons bei der Auszahlung des Capitales in Abzug gebracht werden.

Als Convertirungsstellen werden bezeichnet:

1. die Directions - Hauptcassa in Ludwigshafen a/Rh.,
2. M. A. v. Rothschild & Söhne in Frankfurt a/M.,
3. Ph. N. Schmidt in Frankfurt a/M.,
4. die Generaldirection der Seehandlungs-Societät in Berlin,
5. die Direction der Disconto-Gesellschaft in Berlin,
6. S. Bleichroeder in Berlin,
7. W. H Ladenburg & Söhne in Mannheim,
8. die Rheinische Creditbank in Mannheim,
9. die K. Bank in Nürnberg und alle ihre Filialen,
10. die Bayerische Vereinsbank in München,
11. L. Dacqué in Neustadt a/Haardt.

Das Convertirungsgeschäft wird in dem Effectenbureau der vorgenannten Firmen innerhalb der üblichen Geschäftsstunden vollzogen werden. Ludwigshafen, 1. Mai 1881. Die Direction der Pfälzischen Eisenbahnen. v. Jaeger. (1146)

5. Submissionen.

Submission. Es sollen die Anfertigung und Lieferung von

a) 4 St. Tenderlocomotiven nebst Reservestücken,
b) 6 St. Personenwagen II. und III. Cl.,
   6 „ „ III. Cl.,
   4 „ Gepäckwagen,
c) 32 „ Satzachsen,
   72 „ Tragfedern für Wagen,
   24 „ Spiralfedern für Zugapparate und
   72 „ Spiralfedern für Buffer

im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die Lieferungsbedingungen nebst Zeichnungen liegen im diesseitigen Generalbureau hierselbst zur Einsicht aus und können von demselben gegen Einsendung von je 2 ℳ für die Locomotiven, die Wagen und die Achsen etc. auf desfallsige Anforderung bezogen werden.

Offerten sind verschlossen und portofrei mit der Aufschrift:

Submission auf „Locomotiven" resp. „Wagen" oder „Achsen"

versehen, bis zum Submissionstermin Mittwoch, den 15. Juni cr., Vormittags 10 Uhr an das diesseitige maschinentechnische Bureau einzusenden. Magdeburg, den 25. Mai 1881. Königliche Eisenbahn-Direction. (1368)

Lieferung von Telegraphenmaterial. Die Lieferung von

150 kg Kupferdraht mit Wachsüberzug,
300 Stück Ballongläsern, } für
300 „ Batteriegläsern, } Meidinger-
400 „ Einsatzgläsern, } sche
5 000 „ Zinkcylindern, } Elemente,
1 000 kg Bittersalz und
12 Stück Apparattischen

sollen im Submissionswege unter Vorbehalt der Auswahl unter den Bewerbern vergeben werden.

Bezügliche Angebote sind an die Königliche Magazinverwaltung auf dem Schlesischen Bahnhofe zu Dresden-Neustadt, woselbst auch die speciellen Lieferungsbedingungen ausliegen, versiegelt, frankirt und mit der Bezeichnung

„Lieferung von Telegraphenmaterial"

versehen, bis zum 15. Juni d. J. einzusenden. Dresden, den 28. Mai 1881. Königliche Betriebstelegraphen-Oberinspection. (1381)

K. K. Betriebsverwaltung der Kronprinz-Rudolfbahn. Lieferungs-Ausschreibung. Auf die Lieferung des Jahresbedarfes d. i. vom 1. Juli a. c. bis 30. Juni 1882 an

a) Nägel, Nieten, Gestellholzschrauben und Vorstecksplinte,
b) Schnitt- und Posamentirerwaaren,
c) Seilerwaaren,
d) Farbwaaren,
e) Kautschuckwaaren und
f) Bürstenbinderwaaren

werden vorschriftsmässig gestempelte, versiegelte und mit der Aufschrift „Offerte auf Nägel, Nieten etc., oder Seiler-, Farb-, Schnitt-, Posamentirer-, Kautschuck- oder Bürstenbinderwaaren" versehene Offerten bis längstens 7. Juni 1881 im Einreichungsprotocolle der K. K. Betriebsverwaltung I. Renngasse 5 angenommen, und ist gleichzeitig ein Vadium von 5 pCt. des Gesammtwerthes der offerirten Lieferung in Baarem oder in solchen Effecten, welche von der Priv. Oesterr.-Ung. Bank zur Belehnung zugelassen werden, bei der h. o. Hauptcasse zu erlegen.

Die allgemeinen und speciellen Liefer-

bedingnisse, dann die Detailverzeichnisse der ausgeschriebenen Quantitäten, können im Bureau für Materialwesen, ebenfalls I. Renngasse 5, gegen Vergütung der Selbstkosten behoben, und die Muster dortselbst eingesehen werden.

Das Anbot ist nur franco einer Rudolfbahnstation und franco Emballage zu stellen.

Die K. K. Betriebsverwaltung behält sich die Entscheidung zwischen den betreffenden Offerenten vor, und wird jedes Offert, welches den genannten Bedingungen nicht entspricht, unberücksichtigt lassen. Wien, im Mai 1881. Der K. K. Betriebsverwalter der Kronprinz Rudolfbahn. (Nachdruck wird nicht honorirt.) (1356)

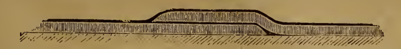
Dänische Staatsbahnen in Jütland und Fühnen. Die Lieferung von 6 Stück Locomotiven für die tertiären Linien der Dänischen Staatsbahnen in Jütland und Fühnen soll in Submission vergeben werden.

Schriftliche, mit entsprechender Aufschrift versehene Offerten müssen versiegelt binnen den 11. Juni d. J., um 12 Uhr Mittags an das unterzeichnete Directorat eingereicht werden. Die massgebenden Bedingungen werden den Herren Fabrikanten auf Verlangen kostenfrei zugestellt. Aarhus, den 28. Mai 1881. Das Directorat der Dänischen Staatsbahnen in Jütland und Fühnen. (1363)

Privat-Anzeigen (Schluss).









Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin SW. (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 43. 1881.

Die Zeitung erscheint
Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin SW., Kleinbeerenstr. 3.
Commissionär für den Buchhandel:
Adolph Refelshöfer,
Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Zeitung des Vereins



Beilagen zur Zeitung
und
Privat-Inserate
wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei
von H. S. Hermann,
Berlin SW., Beuth-Strasse 8,
einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 80 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3000 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Einundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 10. Juni 1881.

Die Eisenbahnen und die Post.

Das Verhältniss der Eisenbahnen zur Post ist durch das Reichspostgesetz vom 28. October 1871 im Allgemeinen dahin geregelt, dass in jedem fahrplanmässigen Zuge ein Postwagen von der Eisenbahn unentgeltlich befördert werden muss, in welchem Brief-, Geld- und Werthsendungen ohne Entschädigung und Packete bei Privatbahnen bis incl. 10 kg Gewicht, bei Staatsbahnen bis incl. 20 kg ebenfalls ohne Entschädigung an die Bahn mitgeführt werden können. Nur für Packete über 10 resp. 20 kg zahlt die Post als Entschädigung die tarifmässige Eilfracht, und zwar wird dieselbe nach einer Zählung, welche während einer 10tägigen, von der Post beliebig innerhalb eines Jahres zu bestimmenden Periode die dieses Gewicht überschreitenden Packete ermittelt, festgesetzt. Bei den meisten Bahnen ist durch ein Pauschquantum der Entschädigungsbetrag, welchen die Post zahlt, etatsmässig bestimmt, und sind darin die Kosten für Einrangiren der Postwagen, Schmieren und Reparatur derselben, welche nach den aufgewendeten Selbstkosten berechnet werden, mit enthalten; die Kosten für Vorhalten der Postlocale auf den Bahnhöfen und die Miethe für besondere der Bahn gehörige Postgebäude ist überall nach Massgabe der Grösse und Kosten der Locale und Häuser procentual berechnet und in dem Pauschquantum nicht mit enthalten.

Als lästig für die Eisenbahnen besteht überall die Verpflichtung zur unentgeltlichen Mitnahme eines Postwagens in den fahrplanmässigen Zügen und die Verpflichtung zur unentgeltlichen Beförderung von Packeten bis zu 10 kg Gewicht. Wie gross diese Leistung ist, ergiebt sich aus der Preussischen Eisenbahnstatistik, deren letztes Heft pro 1879 angiebt, dass auf den dort behandelten 57 Bahnen vorhanden gewesen sind 741 Postwagen (fast sämmtlich der Postverwaltung gehörig) mit 2 026 Achsen, dieselben haben zusammen 121 187 690 Achskilometer durchlaufen, mithin jede Achse durchschnittlich 59 816 km, also täglich 164 km.

Hierfür hat die Post an sämmtliche Bahnen zusammen 1 793 681 ℳ. (davon allein ¼ = 421 739 ℳ. an die Rheinische Bahn) bezahlt, also pro Achskilometer = $0_{,105}$ ℳ. = 1½ ₰.

Nach der letzten Statistik des Postverkehrs sind im Deutschen Reiche im Jahre 1878 an Packeten im Ganzen 70 143 900 Stück im Gesammtgewicht von 285 555 900 kg befördert worden; das Durchschnittsgewicht einer Packetsendung wird zu 4,41 kg angegeben, hiervon entfällt auf das Preussische Gebiet gewiss ¾ der Gesammtsumme mit rot. 200 000 t = 43 pCt. des Eilgutverkehrs der gesammten Preussischen Bahnen.

Aus den wenigen vorstehenden Zahlen ergiebt sich, was längst anerkannt, dass die Verpflichtungen der Eisenbahnen gegen die Post für die Eisenbahnen höchst drückende sind, und in der Brust jedes Eisenbahnbetriebsbeamten ist ein gewisses Unbehagen gegenüber den Ansprüchen der Postverwaltung im Innersten vorhanden. Es ist allgemeine Regel, dass auf der Post mit dem Abfahren der Züge nicht gewartet zu werden braucht und nicht gewartet werden soll, läuft aber gar ein Postwagen heiss, oder verunglückt und muss ausgesetzt werden, so schiebt es gewiss das Fahrcorps der Eisenbahnen auf die ungleichmässige Belastung der Achsen des Postwagens, von welcher die Achse, über welche der Packraum des Wagens sich befindet, am meisten belastet ist, während die Postbeamten schlechtes Oelen der Achsbuchsen als Grund annehmen. Auf den Bahnhöfen erfordert der Postdienst nicht geringe Geschicklichkeit der Beamten; zwischen den Gepäckkarren, dem von und nach den Wartesälen strömenden Publikum, den mit Heizung und Beleuchtung der Coupés beschäftigten Eisenbahnarbeitern rollen die Gepäckkarren der Post über die oft nicht genügend breiten Perrons, verlieren beim Herüberrollen über die Geleise einige Packete und müssen in fliegender Hast, oft noch halb im Abfahren diese in den Postwagen geschleudert werden, was besonders bei Schnee und Regen recht wenig vortheilhaft für die Sendungen ist. Bei einem Bahnhofsverkehre, bei welchem verschiedene Züge zu gleicher Zeit auf demselben Bahnhofe eintreffen und weitergehen, ist das Ueberladen der Poststücke von einem Zuge nach dem anderen noch besonders schwierig und oft genug bleiben mehrere Stücke in den Händen des zurückbleibenden Personals, welche dem fortfahrenden Zuge auf keine Weise mehr beizubringen waren. Kurz: der bestehende Zustand ist als ein normaler nicht anzusehen und ist für keinen der beiden interessirten Theile ein angenehmer. So lange die Eisenbahnen verschiedenen Besitzern gehörten, war es schwer, die einmal geschaffenen Zustände zu ändern; die Gründe für die den Eisenbahnen auferlegten Pflichten sind bei Berathung des Postgesetzes von den Vertretern der Staatsregierung wiederholt hervorgehoben und gipfeln im Wesentlichen darin, dass es billig erschiene, den Transportunternehmungen, welchen der Staat erhebliche Vortheile durch seinen Schutz zuwendet, und welche thatsächlich den Verkehr zwischen 2 Orten, welche sie verbinden, monopolisiren, auch entsprechende Lasten für den öffentlichen Verkehr aufzuladen. Hierzu ist die Beförderung der Post zu rechnen, welche als Vermittlerin des intellectuellen Verkehrs nicht die Bestimmung hat, Werthe zu produciren, sondern den das geistige Leben der Nation zu vermitteln. Danach ist es erfoederlich, Bücher, Schriften, Briefe, Gelder auf die billigste Weise möglichst weit zu transportiren, weil diese Gegenstände durch den Transport keine Werthvermehrung erfahren und Schillers Werke in Memel ebensoviel werth sind, als in ihrem Druckorte oder in London oder in Nordamerika; von diesem Standpunkte aus erscheint es auch gerechtfertigt, wenn Deutsche Bahnen kostenfrei die auswärtigen Briefsendungen fahren, welche durch Deutschland transitiren, da die Deutsche Postverwaltung als ein Theil der Weltpost den geistigen Verkehr damit unterstützt. Die Beförderung von Packeten nun, welche die Post bis zum Gewicht von 50 kg übernimmt, fällt schon nicht mehr ganz unter diesen Gesichtspunkt, sondern schon öfters unter die Kategorie der Waarenversendung, durch welche die Waare am Consumtionsorte um den Betrag der Transportkosten vertheuert wird, und deren Vermittelung im Allgemeinen sonst den Eisenbahnen anheimfällt. Das am häufigsten angeführte Beispiel dieser Werthvermehrung durch den Transport ist das der Kohlen, welche am Productionsorte 25 ₰, an einem entfernten Consumtionsorte über 1 ℳ. pro Centner kosten: doch auch von den gewöhnlich per Post versandten

Waaren, z. B. frischen Fischen und anderen Nahrungsmitteln wie Butter, Obst, gehören viele hierher.

Nachdem nun in Preussen der Fiscus Besitzer der meisten Bahnen geworden ist und von den noch übrig gebliebenen jederzeit Besitzer werden kann, ist das Verhältniss der Post zu den Eisenbahnen dahin gewendet, dass ein Fiscus für den anderen Fiscus umsonst Leistungen übernehmen muss, der Eisenbahnfiscus für den Postdienst, in welcher sie direct Concurrenten sind, nämlich in der Beförderung kleiner Sendungen von Eilgütern oder Stückgütern, diese kann jetzt ein Versender auf dreierlei Art befördern: entweder vereinzelt zur Post, oder durch directe Aufgabe bei den Eisenbahnen als Stückgut oder als Eilgut nach den dafür gültigen Sätzen des Reformtarifs, oder endlich er übergiebt sie einem Spediteur, welcher sie der Sammelstelle zuführt und mit dem Sammelwagen zu den Sätzen des Wagenladungstarifes über die Bahn führt. Im ersten Falle erhält die Bahn nichts, sobald die einzelnen Packete unter 10 kg, in dieser Weise werden z. B. Cigarren und Weintrauben verschickt; im zweiten und dritten Falle erhält die Bahn ihre tarifmässigen Gebühren, doch verschiedene für die Beförderung desselben Collos je nach der Wahl des Absenders. Da der Spediteur bei der Expedition einer Sammelladung den einzelnen Versendern nur Wagenladungsfracht abnimmt und die Vertheilung der Sendungen am Ankunftsorte dafür noch besorgt, so könnte dies die Bahn auch dafür leisten, wenn ihr diese Manipulation gestattet wäre.

Für diese Sammelwagen erhält die Bahn nun aber immerhin noch Wagenladungsfracht, für die eigentlichen Sammelwagen, die Postwagen aber nichts!

Unsere Meinung geht nun dahin, dass der Antagonismus zwischen Eisenbahnen und Post sich nicht anders ausgleichen lässt, als dass die Post die unentgeltliche Beförderung der Postwagen aufgiebt und dafür die Expedition des Eilgutes und Stückgutes der Eisenbahn abnimmt, zunächst wenigstens die Beförderung des Eilgutes. Von letzteren haben die Preussischen Bahnen im Jahr 1879 gefahren 408 303 t nach dem Normaltarif und 52 328 t nach abweichender Tarifirung und dafür für beide Arten zusammen 10 Millionen Mark eingenommen (die genaue Zahl ist nicht angegeben, weil die Thüringer Bahn die Angaben für die einzelnen Gütersorten in der Statistik nicht getrennt hat). Diese 460 000 t würden auf die Post übergehen, was bei 8 954 Postanstalten für die einzelne noch keine unübersehbare Vermehrung der Expedition zur Folge zu haben brauchte. Für die Post jedoch entstände eine ganz erhebliche Erleichterung der Expedition dadurch, dass auf allen grösseren Knotenpunkten es sich ermöglichen liesse, den Postwagen vor Abfahrt des Zuges auf einen Nebenstrang ungestört zu beladen und mit Ruhe in den Zug einzurangiren; für die kleineren Zwischenstationen könnte die Mitnahme der Eilgüter und Gepäckstücke mit in den Güterzügen eingerichtet werden und dieselben auf der nächsten grösseren Station, wo ein Wagen voll geworden ist, in die rascher fahrenden Züge eingestellt werden. Für viele Routen würde wahrscheinlich auch der Versandt von Briefen u. dergl. von dem Packetversandt gänzlich getrennt werden. Die Rivalität zwischen Post, Eisenbahn und Spediteur hört auf, sobald die Eisenbahn nur Wagenladungen anzunehmen und zu expediren hat, von welchen mit je einer Wagenladung genau eben so viel Schreibwerk, Eintragen in die Listen etc, verbunden ist, als mit einem Collo Eilgut oder Stückgut. Vor Allem aber wäre die Uebernahme des Eilgutverkehrs durch die Post von der allergrössten Bequemlichkeit für das Publikum, da geeignetere Sammelstellen als die Postlocale für die Güter nicht erdacht werden können, und die lästigen Transporte von und nach dem Eisenbahnhofe fortfallen.

Es erübrigt noch über den finanziellen Effect zu erwähnen, dass den Eisenbahnen der Verlust von 10 Millionen Mark für Fortfall des Eilgutverkehrs durch die von der Post zu zahlenden Achskilometer für Postwagen ersetzt werden soll. Die 460 631 t Eilgut im Jahre 1879 haben durchschnittlich jede 98,5 km zurückgelegt, mithin zusammen 45 372 153 tkm. Nimmt man an, dass bei Eilgutverladung jede Achse mit 2 t belastet gewesen ist, so ergeben sich bei Eilgutsendungen = 22 686 076 = rot. 23 Millionen Achskilometer. Hierzu die oben angegebenen 121 Millionen Postwagenachskilometer ergiebt rot. 144 Millionen Achskilometer, welche die Postwagen jährlich fahren würden, wenn die Post die Eilgutbeförderung mit besorgt. Hierfür wäre die jetzige Entschädigung plus der Einnahme für Eilgut an die Eisenbahnen zu zahlen, also rot. zusammen 12 Millionen Mark, mithin hätte die Post für jeden Achskilometer, welchen ihre Wagen auf der Eisenbahn zurücklegen, $^{12}/_{144}$ *M.* = zwischen 8 und 9 *₰* zu zahlen.

Aus dem Deutschen Reich.

Berlin, 6. Juni. (Politische Wochenschau. Angermünde-Schwedt. Holsteinische Marschbahn. Thüringische Eisenbahn. Werrabahn. Saal-Eisenbahn. Posen-Kreuzburg. Oels-Gnesen. Breslau-Warschau. Eisenbahn-Betriebsämter).

In voriger Woche, am Donnerstag, hat sich der Reichstag bis zum 9. d. M. vertagt, ohne dass es ihm gelungen wäre, die zweite Lesung des Unfallversicherungsgesetzes zu beenden. Bis zum § 42 ist das Gesetz nach den Kommissionsbeschlüssen angenommen worden und auch der Antrag v. Kleist-Retzow, die Staatszuschüsse für Arbeiter, deren Jahreseinkommen tausend Mark nicht übersteigt, auf 5 Jahre zu bewilligen, wurde abgelehnt. Von den übrigen Beschlüssen des Reichstags ist zu erwähnen, dass der Quittungsstempel abgelehnt, die Vorlage wegen Erhöhung des Mehlzolles jedoch angenommen worden ist.

Mit dem Antrage der Commission des Reichstags, die für den Deutschen Volkswirthschaftsrath im Nachtragsetat in Ansatz gebrachte Summe zu bewilligen, ist dem Reichstage der Entwurf der kaiserlichen Verordnung, betreffend die Errichtung eines Deutschen Volkswirthschaftsraths zugegangen. § 1 der Verordnung lautet:

Entwürfe von Gesetzen und Verordnungen, welche wichtigere Interessen von Handel, Gewerbe und Landwirthschaft betreffen, sind, bevor sie dem Bundesrath zur Beschlussfassung vorgelegt werden, in der Regel von dem nach den Bestimmungen dieser Verordnung zu bildenden Deutschen Volkswirthschaftsrath zu begutachten. Entwürfe, welche bereits an den Bundesrath gelangt sind, hat der Volkswirthschaftsrath zu begutachten, sofern der Bundesrath dies beschliesst.

Dieser Zusatz ist die einzige Abänderung, welche der Entwurf im Bundesrath erfahren hat. Im Uebrigen bleibt die Verordnung vom 17. December 1880 und also auch der Preussische Volkswirthschaftsrath bestehen. Derselbe wird lediglich durch Hinzutritt von 50 Mitgliedern, welche die übrigen Deutschen Staaten präsentiren, zu einem Deutschen erweitert. Die Berufung der Ausschüsse, Sectionen und des Plenums erfolgt durch den Reichskanzler, der auch den Vorsitz führt, sich aber „durch einen geeigneten Beamten" vertreten lassen kann.

Wie man vernimmt, dringt Fürst Bismarck darauf, dass die Denkschriften betreffend die Subventionirung der Französischen Handelsmarine und den Dampferverkehr Deutschlands nach Ostasien unmittelbar nach den Pfingstferien zur Debatte im Reichstag gestellt werden. Er soll erklärt haben, sich persönlich an dieser Debatte betheiligen zu wollen. — Ebenso wie der Oesterreichische und Schweizerische hat nun auch in voriger Woche der Belgische Handelsvertrag die allgemeine Zustimmung des Bundesrathes gefunden. Es muss nun noch die Vorlage der drei Verträge im Reichstage erfolgen. In Betreff der Dauer der Verlängerung des Belgischen Vertrages ist bestimmt worden, dass derselbe in Kraft bleiben soll bis zum Ablauf eines Jahres von dem Tage ab, an welchem von einem der vertragschliessenden Theile gekündigt worden ist. — Ein Erlass des Handelsministers an die königl. Regierungen ordnet eine Enquete an über die Entwickelung der wichtigsten Zweige unserer Industrie vom Oktober 1880 bis April 1881. Es handelt sich namentlich um summarische ziffermässige Angaben in den nach Gruppen geordneten einzelnen Industriezweigen über die Zahl der beschäftigten Arbeiter, den Umfang der Production, Menge des verbrauchten Rohmaterials, Absatz und Preise der Waaren, Gesammthöhe der gezahlten Löhne u. dgl. — Wie auswärtige Blätter melden, beschäftigt sich Fürst Bismarck auch mit der Regelung der Weltausstellungen, indem er ein internationalee Uebereinkommen über die regelmässige Wiederkehr derselben vorgeschlagen haben soll, um zu häufige und darum schädliche Wiederholungen zu verhindern. — Als Termin der Wahlen zum nächsten Reichstag wurde allgemein Ende September genannt. Da mit dem 30. Juli das Mandat der jetzigen Volksvertretung abläuft, würde somit zwei Monate lang ein Reichstag nicht existiren, was ja bei der ausserordentlichen Unwahrscheinlichkeit, dass eine plötzliche, dringende Einberufung nöthig würde, weiter kein Bedenken haben kann. Die Wahlvorbereitungen, die eigentlich schon allenthalben im Gang sind, werden unmittelbar nach Schluss der Reichstagssession von allen Parteien planmässig organisirt werden. Die Nationalliberalen haben eine Erklärung veröffentlicht, welche die Existenzberechtigung der nationalliberalen oder einer gemässigt liberalen Partei neben entschiedeneren Richtungen des Liberalismus darlegt.

Die Generalversammlung der Angermünde-Schwedter Eisenbahngesellschaft wird soeben auf den 25. Juni einberufen. Auf der Tagesordnung stehen die gewöhnlichen Berathungsgegenstände, überdies aber der Bericht über die Verhandlungen mit dem Minister der öffentlichen Arbeiten wegen Uebernahme des Betriebes der Bahn und die Beschlussfassung über die von dem Minister gemachten Offerten. Wir haben vor längerer Zeit bereits mitgetheilt, dass der Regierung Anerbietungen gemacht worden sind, die Angermünder-Schwedter Bahn, die bisher von ihr für die Berlin-Stettiner Bahn pachtweise betrieben wurde, unter neu zu formulirenden Bedingungen in directen Staatsbetrieb zu nehmen. In der Zwischenzeit sind die über diese Angelegenheiten geführten Verhandlungen im Allgemeinen zum Abschluss gebracht worden und es bedarf der Genehmigung der neuen Bedingungen durch die Generalversammlung, bevor die Regierung ihrerseits zum definitiven Abschluss schreiten kann.

Nach dem Geschäftsberichte der Holsteinischen Marschbahn für 1880 hat der Personen- wie Güterverkehr eine nicht unwesentliche Zunahme des Verkehrs erfahren. Den Stammactien der

Strecke Glückstadt-Elmshorn wird eine Dividende von nur 1 pCt. gezahlt, weil mit dem Jahre 1880 die Bildung des Erneuerungsfonds begonnen hat. Die Rücklage in diesen Fonds pro 1880 betrug regulativmässig 67 210 ℳ, wogegen im Jahre 1879 nur 41 000 ℳ an den Reservefonds überwiesen wurden. Die Anzahl der beförderten Personen betrug 390 995 gegen 376 544 im Jahre 1879, mit einem Ertrage von 351 104 ℳ gegen 340 660 ℳ An Gütern kamen zur Beförderung 128 639 t gegen 110 196 t im Vorjahre; die Einnahme aus dem Güterverkehr ergab 305 387 ℳ gegen 286 010 ℳ pro 1879.

Nach dem Bericht der Thüringischen Eisenbahn für 1880 brachte der Betrieb der Stammbahn einen Reinertrag, abzüglich des Beitrages zum Erneuerungsfonds, von 4 718 599,27 ℳ; hiervon sind als Dividende auf 44 362 200 ℳ Stammactien Lit. A. vertheilt auf 9½ pCt. 4 214 409 ℳ (637 800 ℳ Stammactien Lit. A. sind noch nicht begeben). Der Rest wird mit 504 190,27 ℳ zur Entrichtung der Eisenbahnsteuer asservirt. Der Reservefonds für die Stammbahn, einschliesslich der Zweigbahnen Dietendorf-Arnstadt-Ilmenau und Leipzig-Zeitz betrug ult. 1880 300 000 ℳ, der Erneuerungsfonds 3 430 838,52 ℳ und der Selbstversicherungsfonds 104 182,71 ℳ; für die Gotha-Leinefelder Bahn beziffert sich der Reservefonds auf 24 059,61 ℳ, der Erneuerungsfonds auf 887 327,44 ℳ, während sich für die Gera-Eichichter Bahn der Reservefonds auf 84 209,57 ℳ und der Erneuerungsfonds auf 1 035 552,97 ℳ beläuft.

Die Bilanz der Werrabahn weist für 1880 einen Reingewinn von 491 125 ℳ auf, aus welchem nach Begleichung der Staatssteuer eine Dividendenvertheilung erfolgen kann, welche die des Vorjahres um 1 pCt. übersteigt. Für 1879 wurden 2 pCt. Dividende gegeben und dafür rund 300 000 ℳ verwendet, für 1880 ist die Dividende auf 3 pCt. festgesetzt worden, zu welchem Reingewinn 450 000 ℳ zu verwenden sind. Die Bilanz der Gesellschaft zeigt im Uebrigen, dass die Werra-Bahn sich in sehr guten und durchaus geordneten finanziellen Verhältnissen befindet, sie verfügt über bedeutende Mittel und besitzt neben einem ausreichend grossen Reservefonds (332 500 ℳ) noch Specialfonds für Versicherung, für die Beamten, für die Arbeiter, sowie auch einen Wirthschaftsfonds in Höhe von 350 000 ℳ

Die Total-Einnahme der Saal-Eisenbahn bezifferte sich im Jahre 1880 auf 816 893 ℳ und überschritt somit die des Vorjahres um 73 422 ℳ An der genannten Total-Einnahme participirt: der Personen- und Gepäckverkehr mit 316 934 ℳ (1879 302 725 ℳ), der Güterverkehr mit 384 823 ℳ (1879 349 688 ℳ), die sonstigen Einnahmen mit 114 617 ℳ (1879 83 313 ℳ). Die gesammten Betriebseinnahmen beliefen sich im Jahre 1880 auf 466 973 ℳ (1879 406 826 ℳ). Es resultirt ein Betriebsüberschuss in Höhe von 349 919 ℳ (1879 336 644 ℳ); hiervon geht ab zu concessions- und statutenmässigen Rücklagen: in den Erneuerungsfonds 47 014 ℳ (derselbe stellte sich ultimo 1879 auf 187 534 ℳ), in den Reservefonds 5 000 ℳ (ultimo 1879 stellte sich derselbe auf 20 507 ℳ), so dass also ein Gewinnrest von 297 904 ℳ verbleibt, der wie folgt Verwendung findet: zur Verzinsung der 4½ pCt. Prioritäts-Obligationen 140 152 ℳ, zur Tilgung der Prioritäts-Obligationen 36 000 ℳ, zu dem Garantiefonds 103 453 ℳ, zu Ergänzungsbauten 17 587 ℳ, Vortrag auf das Jahr 1881 711 ℳ

Nach dem Jahresbericht der Posen-Kreuzburger Eisenbahn für 1880 beförderte die Bahn im verflossenen Jahre 292 263 Personen (1879: 283 383 Personen) für 422 142 ℳ und 1 028 363 Tonnen Güter für 1 191 249 ℳ Die Gesammteinnahme betrug 1 771 729 ℳ incl. 17 567 ℳ Uebertrag aus dem Vorjahre. Im Jahre 1879 betrug die Gesammteinnahme incl. 13 005 ℳ Vortrag aus 1878 1 699 103 ℳ, mithin pro 1880 Mehreinnahme 72 626 ℳ Die Gesammtausgabe excl. Rücklagen zum Erneuerungs- und Reservefonds betrugen: 906 065 ℳ gegen 873 153 ℳ in 1879, mithin in Procenten der Einnahme 51,14 pCt. gegen 51,39 pCt. in 1879. Einschliesslich der Rücklagen beträgt die Ausgabe 1 099 909 ℳ gegen 1 072,188 ℳ in 1879 oder in Procenten der Einnahme 62,08 pCt. gegen 63,13 pCt. Der buchmässige Ueberschuss der Einnahme über die Ausgabe beträgt 865 665 ℳ gegen 825 950 ℳ in 1879. Regulativmässige Rücklage haben erhalten der Reservefonds 36 000 ℳ (1879 36 000 ℳ) und der Erneuerungsfonds 157 844 ℳ (1879 156 635 ℳ). Von dem Ueberschuss sind ausserdem verausgabt: zur Verzinsung der begebenen Prioritätsobligationen 23 600 ℳ (1879 6 400 ℳ); als Reinertrag verblieben 648 221 ℳ (1879: 626 915 ℳ). Dieser Reinertrag soll in folgender Weise Verwendung finden: zur Zahlung der Eisenbahnsteuer 15 231 ℳ, zur Zahlung von 2,75 pCt. Dividende auf 21 600 000 ℳ Stammprioritäten 594 000 ℳ, zur Zahlung von Tantième an die Aufsichtsrathsmitglieder 1½ pCt. vom Reinertrage per 648 221 ℳ, 9 723 ℳ, Vortrag auf das folgende Jahr 29 266 ℳ Mit den vorerwähnten Rückzahlungen sind nunmehr auch alle Forderungen der eigenen Fonds unter einander beglichen und ist das von der Aufsichtsbehörde dieserhalb gestellte Verlangen im ganzen Umfange erfüllt.

In der General-Versammlung der Oels-Gnesener Eisenbahn am 31. Mai wurden die ausscheidenden Mitglieder des Verwaltungsraths durch Acclamation einstimmig wiedergewählt. Die Jahresrechnung nebst Bilanz pro 1880 wurde genehmigt und die Decharge einstimmig ertheilt. Der Vorsitzende Regierungsrath a. D. Grapow theilte noch mit, dass eine Dividende pro 1880 nicht zur Vertheilung gelange, obschon ein Reinüberschuss vorhanden sei; derselbe musste indessen zur Erstattung der in den Vorjahren aus dem Baufonds gezahlten Zinsenbeträge etc. verwendet werden; gegenwärtig habe die Gesellschaft keinerlei schwebende Schulden und werde künftig den Reinüberschuss voll und ganz zur Vertheilung bringen können. Redner sprach die Hoffnung aus, dass pro 1881 an die Besitzer der Stammprioritätsactien eine Dividende von etwa 1½ pCt. werde vertheilt werden können. — Aus dem Bericht für 1880 erwähnen wir noch Folgendes: Das Grundcapital besteht aus 23 250 000 ℳ, davon 13 950 000 Stammprioritäten und 9 300 000 ℳ Stammactien. Von dieser Summe sind nur 20 244 998 ℳ eingezahlt und wurde für den Ausfall von 3 005 002 ℳ eine Prioritätsanleihe von 3 Millionen Mark aufgenommen. Die Bauausgaben betrugen 22 746 803 ℳ, somit bleibt ein Bestand von 498 195 ℳ Die nicht eingelösten 13 500 Stück Actien sollen mit 4 050 000 ℳ zur Reduction des Grundcapitals verwendet werden, sobald die darauf geleistete Theilzahlung von 40 pCt. verfallen und die ausgegebenen Quittungsbogen für nichtig erklärt sind; es ist darüber bereits am 21. Februar 1877 ein Vergleich mit der Concursverwaltung der Plessner'schen Baugesellschaft abgeschlossen und die Reduction wird im Laufe dieses Jahres durchgeführt werden können. Die Gesammteinnahmen pro 1880 betragen 1 106 103 ℳ, die Gesammtbetriebsausgaben 646 186 ℳ, der Ueberschuss beläuft sich mithin auf 459 917 ℳ Derselbe hat wie folgt Verwendung gefunden: zur Dotirung des Reservefonds mit 23 250 ℳ, desgl. des Erneuerungsfonds mit 152 187 ℳ, zur Verzinsung der 4½ procentigen Prioritätsobligationen 49 125 ℳ, zur Verzinsung der inzwischen getilgten schwebenden Schuld und zwar: a. für das Jahr 1880 77 847 ℳ, b. in Erstattung der in den Vorjahren aus dem Baufonds gezahlten Zinsenbeträge mit 131 736 ℳ, zur Verzinsung der nach dem 1. Juli 1876 aus dem Baufonds gezahlten rückständigen Grunderwerbsgelder, und zwar a. für die im Jahre 1880 gezahlten 1828 ℳ, b. für die in der Zeit vom 1. Juli 1876 bis ultimo December 1879 gezahlten 21 121 ℳ Somit bleibt Rest zum Uebertrag 2 823 ℳ

Dem Jahresberichte der Breslau-Warschauer Eisenbahn-Gesellschaft pro 1880 ist Folgendes zu entnehmen: Zum ersten Male ist die Gesellschaft in der Lage, eine Dividende, wenn auch nur von 1½ pCt., auf die Stammprioritäten zu vertheilen. Der Gesammtverkehr hat sich in dem abgelaufenen Jahre in normalen Grenzen bewegt, es wurden 167 825 Personen befördert und dafür 132 141 ℳ vereinnahmt (1879 170 748 Personen und 130 970 ℳ) An Gütern wurden 94 122 To. (1879 86 295) oder 9 pCt. mehr transportirt. In der Richtung Oels-Wilhelmsbrück bildeten Steinkohlen, Salz und Thon die Haupttransportartikel; in der Richtung von Wilhemlsbrück auf Oels waren es Getreide, Holz Spiritus und Ziegeln, welche in erheblichen Quantitäten befördert wurden. Die Gesammt-Einnahme pro 1880 betrug 382 254 ℳ, die Gesammt-Ausgabe 257 437 ℳ, so dass ein Ueberschuss verbleibt von 124 817 ℳ; hierzu tritt Vortrag aus 1870 32 044 ℳ, so dass verfügbar sind 155 841 ℳ Davon werden verwendet: Dotation des Reservefonds 5 000 ℳ, des Erneuerungsfonds 42 236 ℳ Prioritätenzinsen und Amortisation 29 550 ℳ, zur Dividende (1½ pCt. auf die Stammprioritäten) 60 075 ℳ Es verbleibt ein Rest von 18 980 ℳ, welcher auf neue Rechnung vorgetragen wird. Die Breslau-Warschauer Eisenbahn hat seit 1. Januar 1879 den Sekundärbetrieb eingeführt und dadurch in den Betriebsausgaben wesentliche Ersparnisse erzielt: während z. B. pro 1875 die Ausgaben pro km Bahnlänge 6 317 ℳ betragen haben, berechneten sich dieselben pro 1880 auf 67,3 pCt.

Eisenbahn-Betriebsämter, welche innerhalb ihres Geschäfts-Bezirks in den zu ihrer Zuständigkeit gehörigen Angelegenheiten die Hauptverwaltung der Eisenbahn, die an einem anderen Orte ihren Sitz hat, selbstständig vertreten, bilden, nach einem Urtheil des Reichsgerichts, V. Civilsenats, vom 23. April d. J. im Sinne des § 22 der Deutschen Civilprocessordnung selbstständige Niederlassungen mit eigenem Gerichtsstand. Alle Klagen, welche auf den Geschäftsbetrieb dieser Niederlassung Bezug haben, sind bei dem Gerichte des Ortes zu erheben, wo die Niederlassung sich befindet.

Das Schweizerische Project zur Herstellung technischer Einheit im Eisenbahnwesen.

Der Schweizerische Bundesrath resp. dessen Post- und Eisenbahndepartement hatte im Februar 1879 den Entwurf einer neuen Verordnung über die technische Einheit im Schweizerischen Eisenbahnwesen der Regierungen der an die Schweiz grenzenden Staaten: Deutschland, Frankreich und Italien, mit welchen bereits damals ein erheblicher directer Transitverkehr stattfand oder doch in naher Aussicht stand, sowie auch sämmtlichen inlän-

dischen und einigen fremden Bahnverwaltungen zur Einsicht und Begutachtung mitgetheilt.

Die eingegangenen Antworten gaben zunächst Anlass zu Verhandlungen mit der Conferenz Schweizerischer Eisenbahn-Verwaltungen behufs Erörterung der für den directen Verkehr auf den Schweizerischen Bahnen geeigneten Normen. Diese Verhandlungen und namentlich die Vergleichung der Normen der verschiedenen Länder untereinander führten jedoch das Eisenbahndepartement zu der Ueberzeugung, dass nur durch Verständigung mit den Regierungen der angrenzenden Staaten eine in jeder Beziehung zweckmässige Normirung der technischen Einheit für den durchgehenden Verkehr zu erzielen sei.

Bei dem schon jetzt starken Transitverkehr der Schweiz liegt in erster Linie.

Die Nothwendigkeit einer Verständigung liegt in Bezug auf die für den durchgehenden Verkehr massgebenden Dimensionen der Fahrzeuge vor, wie z. B. den innern Abstand der Räder, die Abmessungen und Lage der Buffer, Kuppelungen etc. endlich die Maximalprofile der Fahrzeuge, bezüglich derer zwischen den Vorschriften der am internationalen Transit betheiligten Länder zur Zeit noch mehrfache Differenzen bestehen.

Die Schweiz, auf deren Bahnen bereits jetzt verhältnissmässig viele fremde Wagen verkehren, hat als Binnenland natürlich ein hervorragendes Interesse daran, den internationalen Durchgang der Fahrzeuge aller Bahnen zu erleichtern und ihre eigenen technischen Normen auch dementsprechend zu gestalten.

In den Punkten, in welchen z. B. zwischen Deutschland und Italien die Normen von einander stark abweichen, wird dies wohl auf manche Schwierigkeiten stossen, deren Beseitigung jedoch um so mehr zu erhoffen ist, als diese Staaten ja ebenfalls ein grosses Interesse an der Erleichterung des gegenseitigen Wagenüberganges haben.

Das Schweizerische Eisenbahn-Departement geht daher mit dem Gedanken um, eine Conferenz von Delegirten der Staaten Mittel-Europas zur Berathung der für den internationalen Verkehr durch die Schweiz geeigneten Normen zur Erleichterung des Transits der Betriebsmittel zu beantragen und hat dasselbe bereits einschlägiges Material gesammelt, wird auch, falls der Gedanke einer solchen Conferenz in competenten Kreisen Anklang findet, in dieser Angelegenheit die erforderlichen weitern Schritte thun.

Als Programm und Ausgangspunkt der Conferenzberathungen schlägt das Eisenbahn-Departement den nachstehenden Entwurf vor, welcher sich vorläufig auf folgende Punkte:

1. Abstand zwischen den Rädern einer Achse;
2. Breite der Bandagen;
3. Spielraum der Spurkränze;
4. Spurweite;
5. Höhe der Spurkränze;
6. Stärke der Bandagen;
7. Höhenlage der Buffer bei leeren Wagen;
7a. Höhenlage der Buffer bei grösster Belastung der Wagen;
7b. Abstand der Buffer;
7c. Durchmesser der Bufferscheiben;
7d. Freier Raum zwischen Bufferscheibe und Kopfschwelle;
7e. Vorsprung der Buffer über den Zughaken;
8. Länge der Kuppelungen;
8a. Kleiner Durchmesser des Kuppelungsbügels;
9. Nothkuppelungen;
9a. Glieder der Nothkuppelungen;
10. Maximalprofil der Wagen,

beschränkt und mit einigen Abweichungen in den Zahlen und in der Form, im Sinne der Normen für den durchgehenden Verkehr auf den Italienischen Bahnen redigirt ist. Näheres über diese Normen findet sich im Erlass des Italienischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten d. d. 14. April 1878, Capit. IV, betitelt: „Prescrizioni relative al materiale mobile destinato al servizio comulativo," und ist die eingehende und treffende Motivirung derselben in dem Berichte: „Sul servizio cumulativo ferroriario; Relazione al Ministero dei lavori publici, presentata dall' „Ingegnere F. Biglia, Ispettore del Genio civile e dell' esercizio delle ferrovie, a nome di una commissione da esso presieduta, Roma, novembre 1877," niedergelegt.

Für die meisten dieser Punkte ist in dem Schweizerischen Entwurfe ähnlich wie in den Italienischen Normen,

1. ein Maximal- resp. Minimalmass für das zur Zeit bestehende transitfähige Material.

2. ein Maximum- resp. ein Minimum und ein Normalmass für neu zu erbauende Betriebsmittel vorgesehen, wobei den Normen der zunächst betheiligten Länder nach Thunlichkeit Rechnung getragen wurde.

Wir lassen die Normen, wie sie im Schweizerischen Entwurfe enthalten sind, hierunter folgen:

Normen für Erleichterung des Transits von Rollmaterial.

Gegenstand	Maximum für bestehendes Material	Maximum für neu zu erbauendes Material	Normalmass	Minimum für bestehendes Material	Minimum für neu zu erbauendes Material
	mm	mm	mm	mm	mm
1. Abstand zwischen den Rädern einer Axe, zwischen den innern Bandagenflächen gemessen	1366	1363	1360	1357	1357
2. Breite der Bandagen	150	150	—	130	130
3. Spielraum der Spurkränze, nach der Gesammtverschiebung der Axe, bei mittlerer Spurweite von 1440 mm, gemessen	30	25	—	10	10
4. Spurweite, bei normalem geradem Geleise, zwischen den innern Schienenkanten gemessen	—	1450	1440	—	1435
5. Höhe der Spurkränze, bei normaler Stellung der Räder auf geradem, horizontalem Geleise, bis Schienenoberkante vertikal gemessen	35	35	—	25	25
6. Stärke der Bandagen von Wagenrädern, im schwächsten Punkte des abgenutzten Bandagenprofils gemessen	—	—	—	20	20
7. Höhenlage der Buffer bei leeren Wagen, von Schienenoberkante bis zur Mitte der Bufferscheibe vertikal gemessen	1070	1065	1040	—	—
7a. Höhenlage der Buffer bei grösster Belastung der Wagen	—	—	—	900	940
7b. Abstand der Buffer, von Mitte zu Mitte der Scheiben eines Bufferpaares	1800	1760	1750	1700	1740
7c. Durchmesser der Bufferscheiben	—	—	350	300	340
7d. Freier Raum zwischen Bufferscheibe und Kopfschwelle, bezw. den daran vorspringenden Theilen, bei völlig eingedrückten Buffern, parallel mit der Wagenaxe gemessen	—	—	—	300	300
7e Vorsprung der Buffer über den Zughaken, von der Angriffsfläche des nicht angezogenen Zughakens bis zur Stirne des nicht eingedrückten Buffers, parallel mit der Wagenaxe gemessen	410	400	370	305	340
8. Länge der Kuppelungen, von der Angriffsfläche des Zughakens, an welchem die Kuppelung permanent befestigt ist, bis zur Innenseite des Einhängbügels, bei ganz gestreckter Kuppelung	980	980	950	800	920
8a. Kleiner Durchmesser des Kuppelungsbügels (Einhängbügels)	40	40	—	30	33
9. Nothkuppelungen. Alle Eisenbahnfahrzeuge sollen an jedem Kopfende mit einer oder zwei Nothkuppelungsvorrichtungen versehen sein, um bei Brüchen der Hauptkuppelung die Trennung des Zuges zu verhüten. Die Nothkuppelungen sollen die Verbindung mit den gebräuchlichen Eisenbahnfahrzeugen gestatten.					
9a. Glieder der Nothkuppelungen. Freie Oeffnung der Glieder für Einhängung der Haken der Nothkuppelungen:					
freie Weite im Lichten	—	—	—	55	60
freie Länge im Lichten	—	—	—	70	90
10. Maximalprofil der Wagen. Die vorspringenden Theile der Eisenbahnwagen, bezw. deren Ladung, sollen, weder im leeren noch im voll belasteten Zustande der Fahrzeuge, das durch beiliegende Zeichnung dargestellte Maximal-Profil überschreiten.					

Der vorstehende Entwurf ist lediglich als ein Schema zur Bezeichnung und Klarlegung der zu behandelnden Fragen und als eine Basis für die gemeinschaftliche Erörterung derselben zu betrachten. In diesem Sinne hat das Post- und Eisenbahndepartement bei dem Schweizerischen Bundesrathe beantragt, die Regierungen der Nachbarländer: Deutschland, Frankreich, Italien und Oesterreich, einzuladen, eine Fachmännerconferenz behufs Besprechung des Entwurfes, eventuell behufs Punktirung — unter Ratificationsvorbehalt — einer neuen entsprechenden Vereinbarung, durch Delegirte beschicken zu wollen, jeder Regierung es überlassend, ihrerseits auch Delegirte von interessirten Bahnverbänden oder Bahnverwaltungen zur Conferenz beizuziehen.

Auch die Mitwirkung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen bei der Prüfung des Projectes ist von dem Schweizerischen Eisenbahndepartement in Anspruch genommen worden und bei dem erheblichen Interesse, welche die Angelegenheit dem Verein bietet, mit um so grösserer Bereitwilligkeit zugesagt worden, als derselbe einerseits die Pflege der internationalen Verkehrsbeziehungen zu einer seiner hauptsächlichsten Aufgaben gemacht hat und es sich andererseits bei dem Schweizerischen Project lediglich nur um eine, durch die bevorstehende Eröffnung der Gotthardbahn gebotene Erweiterung der bereits seit lange geschaffenen und bewährten Vereinseinrichtungen handelt. Das Bedürfniss, im internationalen Verkehre den Uebergang des Fahrmaterials zu erleichtern, führte nämlich bereits im Jahre 1877 zu der Errichtung der sogenannten „Union internationale“, welcher ausser dem ganz Deutschland, Oesterreich-Ungarn, Rumänien, die Niederlande, Luxemburg, sowie Theile von Belgien und Russland umfassenden Vereine Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, noch die dem letztern nicht angehörenden Belgischen, sowie die Französischen Eisenbahnen einschliesst.

Ueber die hier in Betracht kommenden Fragen technischer Natur ist bereits damals im internationalen Verbande eine Einigung herbeigeführt worden, welche in dem technischen Reglement für die gegenseitige Zulassung des Betriebsmaterials und die Haftpflicht für Beschädigungen, sowie in dem Reglement für die Benutzung des Fahrmaterials Ausdruck gefunden hat. Es dürfte kaum schwierig sein, auf den Bestimmungen des Wagenregulativs und der technischen Vereinbarungen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, bezw. denjenigen der Union internationale weiter bauend, auch für das durch den Hinzutritt der Schweiz und Italiens erweiterte internationale Verkehrsgebiet einheitliche Normen für den Wagenaustausch resp. für die Beschaffenheit des übergehenden Fahrmaterials aufzustellen, durch welche den besonderen Bedürfnissen der bezeichneten Staaten thunlichst Rechnung getragen wird.

Der Verein hat sämmtlichen Verwaltungen von dem Schweizerischen Projecte Kenntniss gegeben und zur Prüfung des ihm zugegangenen Entwurfs unter dem Vorsitz der Generaldirection der Württembergischen Staatseisenbahnen eine Commission ad hoc von 15 Verwaltungen eingesetzt, in welcher je 4 Mitglieder der technischen und der Wagenregulativcommission, und 7 Mitglieder der beiden genannten Commissionen angehörenden Verwaltungen vertreten sind. In der am 27. April cr. in Lindau abgehaltenen Commissionssitzung, in welcher die einzelnen Punkte des Entwurfs einer eingehenden Berathung unterzogen wurden, gelangte die Commission zu dem Beschlusse, eine aus ihrem Schoosse gewählte Subcommission mit dem Entwurfe einer Denkschrift auf Grund der stattgehabten Verhandlungen zu betrauen, welche in einer am 22. Juni d. J. in Zell am See abzuhaltenden weitern Sitzung definitiv festgestellt, und alsdann der diesjährigen Generalversammlung des Vereins zur Beschlussnahme vorgelegt werden soll.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Wien, 29. Mai 1881. (Deutscher Handelsvertrag. Ungarische Handelspolitik. Bahnunfallanzeigen. Dalmatinische Bahnen. Verstaatlichungsaction. Pest-Fünfkirchen. Oesterreichische und Schweizer Bahnen. San-Umschlag und Jaroslau-Sokal. Fünf Generalversammlungen. Börsenwoche.)

Der Handelsvertrag mit Deutschland liegt den Legislativen beider Reichshälften zur Genehmigung vor. Derselbe macht einen deprimirenden Eindruck. Die Hoffnungen auf freundnachbarliche Rücksichtnahmen waren nach dem Gange der bisherigen Verhandlungen auf ein Minimum reducirt; aber dass zwischen zwei culturell und commerziell so innig liirten Staaten, wie unsere Monarchie und Deutschland kaum ein besserer Vertrag als mit halbcivilisirten Ländern anderer Welttheile geschlossen würde, darauf war man nicht gefasst. Die schutzzöllnerischen Ziele dieses Vertrages unterdrücken den externen Verkehr der Bahnen, ohne dessen interne Entwickelung zu fördern. Die diesseitig gewünschte Regelung der Bahntarife wurde von Deutscher Seite entschieden zurückgewiesen; es konnte nicht einmal eine Garantie für die gegenwärtige Höhe der Bahntarife, viel weniger für deren Herabsetzung auf den früheren Stand erreicht werden. Noch schroffer wurde die hierseitig gewünschte Erneuerung des Verbotes der Beschlagnahme von Eisenbahnwaggons für gerichtlich ersiegte Forderungen abgelehnt, obwohl dieselbe viel von ihrer Bedeutung verloren hat, nachdem sich die Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen gegen die ihnen in Folge der Couponseinlösungsprocesse drohenden Angriffe und zwar deshalb rechtmässig schützen zu dürfen glauben, weil sie durch die Entscheidungen aller Oesterreichisch-Ungarischen Gerichte, welche sich mit dieser Frage befasst haben, ohne Ausnahme von der Goldeinlösung ihrer in Silber emittirten Titres befreit wurden. Ebenso ablehnend verhielt sich Deutschland rücksichtlich der Einfuhr von Mastvieh und frischem Fleisch, obzwar die veterinär-polizeilichen Massregeln bei uns in äusserster Strenge gehandhabt werden. Die hohen Zölle auf Vieh, Leder, Mehl, Weintrauben und insbesondere auf Holz vernichten den Handel und Verkehr in diesen Artikeln. Wir befinden uns leider in einer Zwangslage und müssen den Vertrag acceptiren; wir hoffen aber, dass die Macht der realen Bedürfnisse bald zu günstigeren Modificationen dieses Vertrages drängen wird, in welcher Beziehung seine kurze Geltungsdauer noch von Vortheil ist; endlich beruht derselbe doch auf dem auch uns gegenüber beobachteten Principe der Meistbegünstigung, welche der Vertraglosigkeit vorzuziehen ist, in welcher sich beide Staaten derzeit befinden.

Ueber die Handelspolitik Ungarns wurde vom Ministerpräsidenten in der Debatte über diesen Vertrag rücksichtlich der Bahnen und des Schutzzolles Folgendes bemerkt: Durch den Ankauf eines Theiles der Südbahn, durch die Concessionirung der Eisenbahn Ofen-Fünfkirchen, den Bau der Flügelbahnen der Linie Pest-Semlin seien die Schienenwege nach der neuen Exportrichtung wesentlich verbessert. Niemand könne läugnen, dass unsere Tarife in der Richtung nach Deutschland sehr wesentlich herabgesetzt wurden. Die Regierung habe daher Vieles wahrgenommen, um rechtzeitig eine bessere Situation zu schaffen und für die schlimmsten Eventualitäten gerüstet zu sein. Der Schutzzoll beim Rohproducte ist ein zweischneidiges Schwert, welches mit Vorsicht, Achtsamkeit und Mässigung zu gebrauchen ist, sonst kann es leicht denjenigen härter treffen, der es schwingt, als denjenigen, der damit getroffen werden soll. Der Schutzzoll bei Rohproducten wirkt allerdings nicht immer, aber sehr oft schädlich gerade auf dasjenige zurück, worauf wir so grosses Gewicht legen, auf das kleine Gewerbe, das wir unterstützen und beschützen wollen. Wenn der Schutzzoll auf Rohproducte nicht mässig, sondern gross ist, so hat er das grösste Hinderniss der Industrie, nämlich die Vertheuerung der Lebensmittel und des Arbeitslohnes zur Folge.

Rücksichtlich der Anzeigen und Erhebungen über Bahnunfälle wurde vom Oesterreichischen Justizministerium mittelst Erlasses vom 27. April l. J. angeordnet, dass die Generalinspection diese Erhebungsacten von nun an zwar erst über Aufforderung der Gerichte denselben vorzulegen hat, aber nach der Strafprocessordnung verpflichtet bleibt, die Strafanzeige ohne frühere Requisition zu erstatten, wenn das Vorhandensein einer strafbaren Handlung anzunehmen ist. Zugleich wurden die älteren Erlässe in Erinnerung gebracht, dass alle Bahnunfälle den Strafbehörden seitens der Bahnverwaltungen anzuzeigen und dass rechtskräftige Erkenntnisse über die wegen strafbarer Handlungen wider die öffentliche Sicherheit auf Eisenbahnen eingeleiteten strafgerichtlichen Untersuchungen sowohl der Oesterreichischen Generalinspection für Eisenbahnen als der betreffenden Bahndirection mitzutheilen sind.

Die Verbindung der Dalmatinischen Bahnen mit dem Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnnetze soll nach einer Resolution des Oesterr. Eisenbahnausschlusses von der Regierung in Erwägung gezogen werden. Hierüber schreibt die „Wiener Allgem. Zeitung“: Die Rumpfbahn Knin-Spalato in ihrem jetzigen Bestande ist absolut werthlos; durch ihr Betriebsdeficit bedingt sie fortdauernde Opfer, die zu Niemandens Gunsten gebracht werden, da das Land aus dem Betriebe so viel als keinen Vortheil ziehen kann. Als der Reichsrath die Mittel zum Bau dieser Strecke bewilligte, ward im Wege einer Resolution der Regierung anempfohlen, mit der Ungarischen Regierung wegen eines Anschlusses der über Knin durch Miletic (Croatien), über Gospic und Ogulin nach Karlstadt (Josephsthal) an die Südbahn zu verläugernden Dalmatinischen Bahn zu unterhandeln. Aus übertriebener Furcht, die Ungarischen Velleitäten bezüglich Dalmatien anzuregen, wurde diese Sache ad acta gelegt. Nunmehr aber wäre es hohe Zeit, diesem, für alle Theile gleich nachtheiligen Zustande ein Ende zu machen. Es gäbe zwei Wege, die Dalmatinische Bahn mit unserem Eisenbahnnetz zu verbinden. Ausser der obengedachten Trace durch Militärcroatien lag auch ein Project vor, Knin durch Türkisch-Croatien via Bihac mit Novi zu verbinden. Seither ist Sissek-Novi in Bau genommen und das Bihacer Territorium Oesterreichisches Gebiet geworden, daher diese Trace Beachtung verdient, obschon sie mehr nach Ofen als nach Wien gravitirt. Vielleicht bewegt gerade diese Rücksicht die Ungarische Regierung, sich nachgiebiger zu verhalten. Dass es commerciell wie politisch wichtig wäre, den Südadriatischen Hafenplatz mit unseren Verkehrscentren zu verbinden, und dass unter Umständen der Hafen

von Spalato, welcher nebst dem von Portsmouth der grösste und sicherte von Europa ist, eine Bedeutung gewinnen könnte, welche die von Brindisi weitaus überragt, ist wiederholt nachgewiesen worden. Ausserdem aber sollte dafür gesorgt werden, die Dalmatinische Rumpfstrecke mit dem unmittelbar nutzbringend zu machenden Bosnischen Hinterlande zu verbinden. Oberflächliche Studien für Knin-Banjaluka haben diese Strecke als nicht übermässig schwierig erscheinen lassen; aber auch Knin-Sarajewo sollte angestrebt werden. Bosnien liesse sich wirthschaftlich viel rascher heben, wenn ein directer Weg an's Meer eröffnet würde. Diese Fragen dürfen aber nicht langen Studien anheimgegeben, sondern sollen thatkräftig gelöst werden, etwa nach Amerikanischer Art, dass man den Schienenweg, als erste Culturbedingung, durch die unwirthlichen Gegenden legt. Sehr richtig hat Franz Pulszky in einer die Croatischen Verhältnisse betreffenden Rede gesagt: „Dalmatien wird jener Reichshälfte verbleiben, die es versteht, dieses durch seine langgestreckte Küste bedeutsame Land mittelst einer Eisenbahn an sich zu ketten."

Ueber die Verstaatlichung der Elisabeth Westbahn wird das Votum des Herrenhauses ungeduldig erwartet. Dieselbe soll mit der Kronprinz Rudolfbahn und den Niederösterreichischen Staatsbahnen unter eine Betriebsleitung gestellt werden, wofür die Vorarbeiten gegenwärtig bei der Generalinspection der Oesterreichischen Eisenbahnen im Zuge sind. Die Regierung würde durch diese Vereinigung, abgesehen von grossen Ersparungen, eine tarifpolitische Macht erlangen, deren Bedeutung sich bald äussern dürfte. Erlangt die Vorlage bis zum 1. Juli d. J. nicht Gesetzeskraft, so ist der mit den Actionären geschlossene Vertrag hinfällig. Es würde dadurch die Verstaatlichungsaction überhaupt sehr in Frage gestellt. Die meisten Blätter sind bemüht, das obwaltende Bedenken der Goldverzinsung der Actien durch Hinweisung darauf abzuschwächen, dass die Staatsverwaltung für den Ankauf dieser Bahn sonst grössere Opfer bringen müsste.

Die Gesetzvorlage über den Bau der Bahn Budapest-Fünfkirchen wurde vom Ungarischen Abgeordnetenhause unverändert angenommen. Damit ist die Verbindung der Hauptstadt mit Fiume — der sehnlichste Wunsch des Landes — erfüllt. Die Geldmittel hierfür sind durch die Betheiligung der Creditanstalt und der Donau-Dampfschifffahrtgesellschaft ohne Belastung des Landes vollkommen gesichert. Einen nicht geringen Antheil bezüglich des Zustandekommens dieser Bahn hat das Ungarische Eisenbahnfachblatt, welches seit Jahren hierfür agitirt.

Die Vergnügungsfahrten auf Oesterreichischen Bahnen werden im „Elberfelder Anzeiger" gerühmt, dagegen auf den Schweizer Bahnen widerrathen. So heisst es: „Man fühlt, jeder Beamte ist bedacht, dem Reisenden die Fahrt durch Oesterreichisches Gebiet angenehm zu machen. Man kann sich keine schönere Eisenbahnfahrt denken, als solcherweise gut verpflegt bei schönem Wetter durch die reizenden Gebirgsthäler Oberösterreichs hinzurollen. Interessante Bahnen, jede ganz andere Bilder bringend, führen uns in die mannigfaltigen, herrlichen Gebirgslandschaften Oesterreichs, so die Bahn über den Brenner bis Bozen, die Pusterthalbahn von Franzensfeste bis Villach, von da nach Klagenfurt gegen Wien über den Semmering oder über Tarvis nach Laibach u. s. w. Die angeborene Höflichkeit des Oesterreichers zeigt sich auch im Bahnverkehre".

Für einen San-Umschlag durch die projectirte Secundärbahn Jaroslau-Sokal ist die Galizische Karl-Ludwigbahn sehr thätig. Durch die Kettenschifffahrt auf dem San in einer Distanz von 29 km würde es möglich sein, Transporte von der Karl-Ludwigbahn mit Umgehung der Deutschen Bahnen und mit Benutzung der Weichselschifffahrt bis Danzig zu bringen. Die Deutsche Eisenbahntarifpolitik würde dadurch eine neue Schlappe erleiden. Dieser Umschlag hätte für den Getreide- und Holztransport aus Ungarn und Galizien grosse Bedeutung, da insbesondere die erhöhten Holzzölle nur für Eisenbahntransporte gelten.

In der am 23. d. Mts. abgehaltenen 15. Generalversammlung der Ersten Siebenbürger Bahn wurden pro 1880 die Rechnungsabschlüsse dahin genehmigt, dass die Einnahmen 1 321 016 fl. und die Ausgaben 1 175 536 fl. beziffern, somit das Erträgniss 145 480 fl. resultirt, was gegen das Vorjahr eine Besserung ergiebt. Die Statuten wurden dahin abgeändert, dass die Direction (Verwaltungsrath) nur aus 10 Mitgliedern bestehen soll, von welchen 9 von der Generalversammlung gewählt werden und 1 Mitglied von der Regierung ernannt wird; von den Gewählten treten nach 3jähriger Amtsdauer jährlich 3 aus; dann sollen die Directionsmitglieder als Honorar nicht mehr Präsenzmarken, sondern ein Jahrespauschale erhalten, welches in jeder Generalversammlung bestimmt wird (pro 1881 zusammen 5 000 fl.).

Die 6. Generalversammlung der Albrechtbahn fand am 24. d. Mts. statt. Die Versammlung nahm von der Verlesung des Geschäftsberichtes pro 1880 Umgang, genehmigte den Rechnungsabschluss für das abgelaufene Jahr und ertheilte dem Verwaltungsrathe das Absolutorium. Weiters wird in Betreff der Höhe des Einlösungsbetrages für den am 1. Juli 1881 fälligen Actiencoupon folgender Antrag des Verwaltungsrathes angenommen: Der Einlösungsbetrag für die Actiencoupons pro 1. Januar und 1. Juli 1881 wird zusammen auf 3 fl. Silber festgesetzt, und wird daher der Verwaltungsrath mit Rücksicht auf die mit 1 fl. Silber vollzogene Einlösung des am 1. Januar 1881 fällig gewesenen Actiencoupons ermächtigt, den am 1. Juli 1881 fällig werdenden Coupon mit 2 fl. Silber einzulösen. Bezüglich der Entlohnung des Verwaltungsrathes wird beschlossen, demselben als Relutum für den ihm statutenmässig gebührenden Anspruch auf Präsenzmarken für das Jahr 1881 einen Maximalbetrag von 6 000 fl. zu bewilligen.

Die 8. Generalversammlung der Ungarischen Westbahn fand am 25. d. Mts. statt. Es betrugen pro 1880 die Einnahmen 1 535 895 fl., die Ausgaben 1 482 523 fl., somit ergiebt sich ein Ueberschuss von 157 782 fl, welcher um 21 243 fl. geringer als pro 1879 ist. Hierauf folgten das Absolutorium und die Wahlen für den Verwaltungsrath.

Die am 26. d. Mts. stattgehabte Generalversammlung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn genehmigte die Directionsberichte und ertheilte das Absolutorium. Ein Actionär beantragte mit Rücksicht darauf, dass die Oesterreichische Strecke der Bahn im Jahre 1880 einen Ueberschuss erzielte und nach dem Uebereinkommen der beiderseitigen Regierungen vom Jahre 1876 die Oesterreichische Regierung 81 000 fl. zurückgezahlt erhalten soll, bei den Regierungen zu interveniren, dass dieser Betrag, sowie analoge Rückzahlungen unterbleiben und die hierfür bestimmten Beträge zur Gründung eines Oberbau- und Fahrbetriebsmittelerneuerungsfonds verwendet werden sollen. Die Direction erklärte es für unzweckmässig, an diesem Uebereinkommen jetzt schon zu rütteln.

Die Generalversammlung der Donau-Dampfschifffahrt vom 28. d. Mts. beschloss, sich an dem Baue der Ofen-Fünfkirchener Bahn mit 10 pCt. des effectiven Baucapitales, d. i. mit 1 100 000 fl. zu betheiligen. Die Administration legte gleichzeitig eine Reihe von Punktationen vor, auf Grund deren der Vertrag für die Dauer von 12 Jahren abgeschlossen werden soll.

Die Börsenwoche war für die Actien der Karl-Ludwigbahn (313) wegen der Russischen Getreidetransporte, der Oesterreichischen Staatsbahn (357,25) wegen der Orientprojecte und der Südbahn (131,60) wegen der günstigen Abwickelung mit Italien sehr favorisirt. Nordbahn wurde mit 2398 stark gekauft; die beiden Nordwest hoben sich auf 206,50 (A) und 244,25 (B). Böhmische und Ungarische Bahnen waren vernachlässigt. In Prioritäten war fast gar kein Geschäft.

Russische Correspondenz.

Uralbahn. Die Uralbahn hat probeweise in diesem Frühjahre begonnen, in gewissen Zügen Waggons IV. Classe zu expediren, welche sie aus gewöhnlichen gedeckten Güterwaggons hergestellt hat. Solche Waggons IV. Classe verkehren für's Erste zwischen den Stationen, wo die grösste Hin- und Herbewegung von Arbeitern stattfindet, nämlich zwischen Germ und der Motiwilichin'schen Fabrik, ferner zwischen den Stationen Lunjerka und Alexandrow'sche Fabrik. Die Passagiere IV. Classe zahlen ¾ Kopeken pro Werst und haben keine Kronsteuer zu entrichten. Die III. Classe kostet bekanntlich in Russland 1—1¼—1½ Kopeken, wozu noch 15 pCt. Zuschlag der Kronsteuer seit 2 Jahren kommt. Mit der Zeit will man auf der Uralbahn die IV. Classe auf der ganzen Strecke einführen.

Sibirische Bahn. Von dieser Bahn ist lange nichts Neues zu hören. Das Finanzministerium hat sich entschieden gegen das System des Regierungsbaues ausgesprochen in seiner Anwendung auf diese Bahn und hat gefunden, dass es wohl am zweckmässigsten sei, den Bau dieser Strecke der Gesellschaft der Uraler Bergwerksbahn zu überlassen. Trotz dieser ausgesprochenen Ansicht ist diese Frage ohne Bewegung geblieben. Das Communicationsministerium hat weder Detailprojecte, noch Kostenanschläge anfertigen lassen. In dieser Verzögerung ist der Grund zu suchen zu den Phantasien der Projecteure, welche die Bahn schon nach Irbit, Troitzk, Orenburg u. s. w. gezogen sehen.

Eisenbahnschulen. Der Nutzen der an einigen Russischen Eisenbahnen seit mehreren Jahren bestehenden technischen Schulen ist ganz unleugbar. Ein kürzlich im Druck erschienener Bericht über die 10jährige Thätigkeit der Alexandrowsk-Jeletzer technischen Schule an der Orel-Grijasy Bahn, übrigens eine der besten Schulen, giebt einige interessante Daten darüber. Im Laufe der verflossenen 10 Jahre sind 568 Zöglinge in die Schule getreten und haben 256 von ihnen (48 pCt.) mit Erfolg den Cursus beendet; von diesen befinden sich 160 auf diversen unserer Bahnen im Dienst und sind von ihren Chefs gern gesehen. Ein einziger von 160 hat sich das Prädicat: „nicht ganz befriedigend" zugezogen. Dieser eine erste Vermerk von Einrichtung niederer technischer Schulen für Eisenbahnbeamte hat durch seine guten Erfolge vollständig schlagend nachgewiesen, wie sehr unser Land an geschulten Handwerkern und Mechanikern Mangel litt. Die anderen Schulen haben nicht ungünstigere Resultate aufzuweisen, was wohl ganz natürlich ist, da sämmtliche Eisenbahngesellschaften mit Vorliebe solche in diesen Schulen gebildete Handwerker und Mechaniker, welche der Russischen Sprache mächtig sind, denen vorziehen, welche die Landessprache nicht beherrschen und dadurch im Dienst sich vielfach behindert sehen.

Tarifermässigung und ihre Folgen für einheimische Industrie. Auf der Nicolaibahn wird vom 1. Juli 1881 fürs erste probeweise auf 1 Jahr bis 1. Juli 1882 ein neuer Tarif für Steinkohle beim Transport von St. Petersburg nach Moskau, also ein Richtungstarif eingeführt. Nach demselben beträgt die Fracht für eine volle Wagenladung für die ganze Strecke von 604 West 42 Rubel. Das macht noch nicht einmal 7 Kopeken pro Waggon und Werst aus, oder ungefähr 1/85 pro Pud und Werst, ein wirklich äusserst niedriger Tarifsatz und eben nur als Richtungstarif zu erklären, für diejenige Richtung, in welcher die Nicolaibahn ihre Waggons sonst ohne diese Fracht leer zurücklaufen lassen müsste. Diese Massregel wird direct darauf Einfluss haben, dass die Englische Steinkohle in Moskau mit Erfolg der einheimischen Concurrenz machen wird. Englische Newcastlekohle kostet in Petersburg loco Hafenquai 14—17 Kop. und würde demnach mit dem Transport nach Moskau, selbst Verluste mitgerechnet, 22—25 Kop. auf dem Bahnhof zu stehen kommen. Südrussische Kohle dagegen, der Newcastler Kohle gleichwerthige, kommt in Moskau nicht unter 26—27 Kop. in den Handel. — Sollte das vom nationalöconomischen Standpunkt aus zu vertheidigen sein?

Vorschläge zur Vereinfachung der Controle auf den Eisenbahnen. Ein gewisser Herr Komarsky hat sich jüngst an die Verwaltungsräthe diverser Eisenbahngesellschaften gewandt mit der Bitte, sein neues Verfahren zur Controle der Eisenbahnen für Bagage- und Waarentransport praktisch zu prüfen. Nach diesem von Komarky neu erfundenen Verfahren kann ein Bagagencassier in 1 Stunde mehr als 150 Quittungen herstellen und eben so viel die Bagage begleitenden Documente (Begleitscheine). Dieses Resultat wird dadurch erreicht, dass in der Quittung nur 3 Rubriken zum Ausfüllen gelassen werden: 1. Anzahl der Colli, 2. Bruttogewicht, 3. Freigewicht. Diese 3 Ziffern mit Indigostift geschrieben, werden gleichzeitig auf die 3 unter dem Blatt liegenden Blanken abgedruckt; alle übrigen Notizen werden auf besonderem mechanischem Wege ausgeführt. Das zu bezahlende Gewicht und die Frachtsumme selbst auf Vignetten gedruckt, werden in der entsprechenden Rubrik der Quittung aufgeklebt und zum Schluss des Verfahrens auch auf den Bericht. Mit Hülfe eines Stempelkalenders werden Jahr, Monat, Tag, Zugnummer und Abgangsstation aufgedruckt. Statt der in den Quittungen fortgelassenen Rubriken Classe und Nummer des Passagierbillets, sowie des Stempels „Bagage", empfiehlt Komarsky einen Nummerateur, durch welchen auf die Rückseite des Billets die Nummer der Bagagenquittung aufgedruckt wird; dies giebt zugleich die Möglichkeit, für den Fall ihres Abhandenkommens ohne Aufenthalt seine Bagage aufzufinden. Neben den äusserst wichtigen Vortheilen für Passagiere wie für die Controle, hat der Vorschlag Komarsky's auch viele Vorzüge für die innere Verwaltung der Bahnen.

Kriwoi-Rog Bahn. Am 1./13. Mai haben die Arbeiten auf dieser Bahn begonnen in Gegenwart der sämmtlichen Mitglieder der provisorischen Kronverwaltung. 250 erfahrene Juchnow'sche Erdarbeiter sind nebst 420 localen Arbeitern zusammen an die Arbeit gestellt. Am anderen Ende der Bahn werden unterdessen noch detaillirte Voruntersuchungen fortgesetzt. — Die Zeitungen sind voll mit Betrachtungen über diesen Bau. Die Einen verurtheilen die Massregel der Regierung, selbst zu bauen, durchaus, indem sie anführen, dass der gewünschte Zweck, Hülfe der brod- und arbeitslosen Landbevölkerung in die von der Bahn durchschnittenen Gegend zu bringen, nicht erreicht wäre; ferner dass die Arbeiten auf diese Weise viel zu theuer zu stehen kommen werden. Die Anderen dagegen loben die Massregel, beweisen den Nutzen derselben durch Hinweis darauf, dass z. B. der Bau der Brücke bereits zu bedeutend niedrigeren Preisen an partielle Unternehmer abgegeben ist, als es auf dem Concessionswege hätte geschehen können. So z. B. hat die Fabrik des Fürsten Tenischew in Beschitzk die Lieferung aller Eisentheile übernommen zu bedeutend billigeren Preisen als veranschlagt war; die Fundirung und Aufmauerung der Pfeiler ist ebenfalls billiger vergeben als laut Kostenanschlag. Schreiber dieser Zeilen schliesst sich mit Ueberzeugung der letzten Meinung an; nur müssten die höheren Regierungsorgane vermeiden, die bauleitenden Kräfte durch eine geisttödtende und aufreibende Erfüllung von Formalitäten zu quälen und zu ermüden, ja schliesslich unwillig zum Dienst zu machen; sie müssten selbst etwas freier und schneller in ihren Entscheidungen sein und den Bauorganen die nöthige Unterstützung zur rechtzeitigen Verabfolgung aller Mittel nicht versagen, überhaupt es müsste von Oben her weniger bureaukratisch, sondern mehr commerciell vorgegangen werden, nur dann würde man den wirklichen Vorzug von Kronbauten von der Ausführung durch Pauschalunternehmer oder Concessionäre sehen.

Pensionscasse sämmtlicher Eisenbahnbeamten in Russland. Die Hoffnungen, welche ich bezüglich des Amtsantritts des jetzigen Ministergehilfen, Herrn von Huebbenet, im vorigen Jahre an dieser Stelle aussprach, bewähren sich glänzend! Dank den energischen menschenfreundlichen Bestrebungen besagten Herrns ist es endlich gelungen, das Project einer allgemeinen Eisenbahnpensionscasse vollständig fertig zu stellen. In allerkürzester Zeit wird dasselbe von den Verwaltungsräthen der Eisenbahngesellschaften zur Begutachtung herumgesandt werden. Zur Einsendung der Antworten ist ein Termin von 2 Monaten festgesetzt, so dass im October, spätestens im Novembermonat, das Project mit etwaigen Aenderungen in den Reichsrath wird eingebracht werden können. Die Grundlagen des Projects, d. h. die Termine für Pensionsbefähigung und die Einheit der Casse unter der Controle des Ministeriums der Communicationen, sind unverändert geblieben.

25 000 Familien armer Eisenbahnbeamten warten mit begreiflicher Ungeduld seit Jahren auf die endgiltige Entscheidung dieser für sie unendlich wichtigen Lebensfrage: sie werden den Namen des Herrn von Huebbenet segnen, welcher auf ewig mit der Einrichtung der Pensionscasse verknüpft bleiben wird!

Neues Project Berdjanskbahn. In diesen Tagen ist nach Petersburg eine Deputation aus Berdjansk und Umgebung (Gouvernement Jekaterinoslaw) gekommen, um eine Eingabe an die betreffenden Ministerien zu machen, mit der Bitte, Berdjansk, den besten Hafen des Asowschen Meeres durch einen Schienenstrang mit dem Eisenbahnnetz des ganzen Reichs zu verbinden. Der Deputirte der Stadt und der Landschaft ist das Berdjanskische Stadthaupt, Herr Demitriades. Die Eingabe wird unterstützt durch den Polizeimeister der Stadt Berdjansk, Capitain I. Ranges Schmidt.

Mineralische Schmieröle.

Schon in der Beantwortung der Frage C. No. 25 der Dresdener Eisenbahntechnikerversammlung 1865 wurde das zuerst in 1861 durch Oberinspector Becker in Wien bei der Oesterreichischen Staatseisenbahn versuchsweise eingeführte Mineralöl als ein „öconomisches Schmiermittel" bezeichnet und es hat sich dasselbe seitdem im Eisenbahndienste mehr und mehr eingebürgert. In neuerer Zeit hat sich nun in Russland eine Industrie gebildet, welche sich die Herstellung eines Mineralschmieröls aus Naphtarückständen zur Aufgabe stellt und sollen diese Oele in Bezug auf ihre Consistenz den besten Pflanzenölen gleichstehen, vor denselben aber den wesentlichen Vorzug haben, dass sie auch bei strenger Kälte flüssig bleiben. Obschon für die Verwendung dieses Oels eine besondere Einrichtung der Schmierbüchsen nicht erforderlich ist, so hat doch M. Beissel, Ingenieur der Werkstätten der Moskau-Kursker Eisenbahn, eine speciell für die Verwendung dieses Oels berechnete Schmierbüchse construirt. Ueber die sehr günstigen Resultate, welche mit dieser Schmiere und dieser Schmierbüchsenconstruction erzielt wurden, brachte die „Revue industrielle" einen Bericht, welchem wir das Nachstehende entnehmen:

Die Beissel'schen Schmierbüchsen sind für periodische Schmierung construirt und da das Naphtaöl absolut neutral ist und niemals trocknet, so konnten die Termine für die Revision der Schmierapparate auf mehr als Jahresfrist hinausgerückt werden. Ein Versuch an einem mit Bremse versehenen Packwagen, dessen 6 Schmierbüchsen Beissel'scher Construction am 1. November 1877 mit 9 Russischen Pfund Oel gefüllt, plombirt und, nachdem der Wagen 42 000 km durchlaufen hatte, am 19. April 1879 revidirt wurden, ergab das folgende Resultat:

Oelmenge in den 6 Schmierbüchsen am 1. November 1878	3,681	kg
Oelmenge in den 6 Schmierbüchsen am 19. April 1879 .	3,085	„
Oelverbrauch in 5½ Monaten	0,599	„
Gewicht der aus Phosphorbronze bestehenden Lagerschaalen am 1. November 1878	19,180	„
Gewicht der Lagerschaalen am 19. April 1879	18,870	„
Oelverbrauch auf 1 000 km Lauf pro Achse	0,0047	„
Oelverbrauch auf eine Million Achskilometer	4,700	„

Ein anderer Versuch wurde an einem mit 6 Beissel'schen Schmierbüchsen versehenen Bahnpostwagen gemacht. Die Schmierbüchsen wurden am 25. Mai 1879 jede mit 0.610 kg Naphtaöl gefüllt und plombirt. Nachdem der Wagen 59 800 km durchlaufen hatte, wurde am 10. December 1879 bei Gelegenheit der Auswechselung der Radbandagen das nachstehende Resultat constatirt:

Mittleres Gewicht des Wagens	12,300	t
Belastung der Lagerschaalen pro Quadratcentimeter .	29,300	kg
Auflagerfläche	70	qcm
Dimensionen der Achsschenkel	0,085 × 0,560	
Gewicht der aus Phosphorbronze bestehenden Lagerschaalen am 25. Mai 1879	20,118	kg
Gewicht derselben am 10. December 1879	19.971	„
Abnutzung der Lagerschaalen auf 1 000 Achskm. . .	0,000172	„
Oelverbrauch pro Schmierbüchse und 1 000 Achskm .	0,00233	„
Oelmenge in jeder Schmierbüchse am 25. Mai 1879 .	0,610	„
Desgleichen am 10. December 1879	0,470	„
Oelverbrauch pro Achse und eine Million Achskilometer	4,66	„

Trotz diesem geringen Oelverbrauch sind die Fälle von Heisslaufen der Achsen sehr selten.

Börsen: Berlin, Basel, Frankfurt a. M., Hamburg, Leipzig, Paris, Wien=B., Ba., F., H., L., P. u. W.
*Papiere, deren Zinsen vom Staate garantirt sind.

Coursblatt vom 31. Mai 1881.

Redigirt von R. Grossschupf

Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Aachen-Mastricht	4½	B.	101,25	%
do. II. Emiss.	5	B.	101,50	% à 500, 200, 100 Thlr.
do. III. Emiss.	5	B.	101,50	%
Alföld-Fiumaner	5 i. S.	W.	94,50	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Altenburg-Zeitz	4½	L.	103,75	% à 100 Thlr.
Altona-Kiel	4½	L.	102,75	% à 200 u. 100 Thlr.
do. I. Emission	4	L.	—	% à 150, 300, 750 u. 1500 Thlr.
do. II. Emission	4½	L.	—	% I. Theil 100, 500 Thlr. II. Theil 100, 500 Thlr.
do. III. Emission	4½	L.	—	% à 300 ℳ, 1500 ℳ
do. IV. Emission	4½	L.	—	% I. Theil 500, 2000 ℳ II. Theil 1000 ℳ
Amsterdam-Rotterdam	5	B.	—	% à 1000 Fl. Holl.
Aussig-Teplitz conv.	4½ i. G	L.	103,80	% à do. = do.
Bergisch-Märkische I. Serie	4½	B.	103	% à 100 Thlr.
do. II. Serie	4½	B.	103	% à do.
do. III. Serie * $3^1/_4$	3½	B.	93,20	% à do.
do. III. Serie B. * $3^1/_4$	3½	B.	94,40	% à 1000, 500, 200, 100 Thlr.
do. III. Serie C.	3½	B.	92,30	% à 100 Thlr.
do. IV. Serie	4½	B.	103,20	%
do. V. Serie	4½	B.	103,20	% à 500, 200 u. 100 Thlr.
do. VI. Serie	4½	B.	104	%
do. VII. Serie conv.	4½	B.	103,50	% à 1000, 500, 200 u. 100 Th.
do. VIII. Serie	4½	B.	103	% à 3000, 1000 u. 500 ℳ
do. IX. Serie	5	B.	107	%
do. Nordhahn conv.	4½	B.	103,25	% à 500 u. 100 Thlr.
do. Düsseldorf-Elberfeld I. Serie	4	B.	—	%
do. do. II. Serie	4½	B.	—	% à 100 Thlr.
do. Dortmund-Soest I. Serie	4	B.	100	%
do. do. II. Serie	4½	B.	100,10	%
do. Aachen-Düsseldorf I Emiss.	4	B.	—	% à 200 Thlr.
do. do. II. Emiss.	4	B.	—	%
do. do. III. Emiss.	4½	B.	—	% à 100 Thlr.
do. Ruhrort-Crefeld-Gladbach I. Em.	4½	B.	100,10	% à 200 Thlr.
do. do. II. Emiss.	4	B.	—	%
do. do. III. Emiss.	4½	B.	100,10	% à 100 Thlr.
Berlin-Anhalt Lit. A. B. †	4½	B.	103,20	% à 500 u. 100 Thlr.
do. Lit. C.	4½	B.	103,20	% à 500, 1000 u. 5000 ℳ
do. (Oberlausitzer)	4½	B.	—	% à 1500 u. 300 ℳ
Berlin-Dresdener*	4½	B.	104	% à 2000, 1000, 500 u. 200 ℳ

Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Berlin-Görlitz conv.	4½	B.	102,75	% à 100 Thlr.
do. Lit. B.	4½	B.	102	% à 100 Thlr.
do Lit. C.	4½	B.	102	% à 100 Thlr.
Berlin-Hamburg I. Emiss.	4	B.	101	% à 500, 200, 100 und
do. II. Emiss.	4	B.	101	% 50 Thlr.
do. III. Emiss. conv.	4½	B.	103,10	% à 1000, 500, 200 u. 100 Th.
Berlin-Potsdam-Magdeburg A. u. B.	4	B.	101,25	% à 200, 100 u. 25 Thlr.
do. C.	4	B.	101,25	%
do. D.	4½	B.	103,75	% à 1000, 500 u. 100 Thlr.
do. E.	4½	B.	—	% à 200 Thlr.
do. F.	4½	B.	—	% à 300—3000 ℳ
Berlin-Stettin II. Emiss. * 3½	4	B.	100,90	% à 1000, 500, 200 und
do. III. Emiss. * 3½	4	B.	100,90	% 100 Thlr.
do. VI. Emiss. * 3½	4	B.	100,90	% à do.
Böhmische Nordbahn	5 i. S.	L.	86	% à 200 Th. = 300 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1871	5 i. S.	L.	85,75	% à do. = do.
Böhmische Westhahn Emiss. 1861*	5 i. S.	W.	100,75	% à do. = do.
do. Emiss. 1869*	5 i. S.	W.	100,75	% à do. = do.
do. Emiss. 1873	5 i. S.	W.	—	% à do. = do.
Braunschweigische I. Emiss.	4½	B.	103	% à 1000, 500 u. 100 Thlr.
do. II. Emiss.	4	B.	99,70	% à 500 ℳ
Breslau-Schweidnitz-Freiburg Lit. D. E. F.	4½	B.	103	% à 500 und 100 Thlr.
do. Lit. G.	4½	B.	103	% à 1000, 500 u 100 Thlr.
do. Lit. H.	4½	B.	103	% à 1000, 200 u. 100 Thlr.
do. Lit. J.	4½	B	103	% à do. do.
do. Lit. K.	4½	B.	103	% à 3000, 600 u. 300 ℳ
do. von 1876	5	B.	106,80	% à 1000, 500 u 300 ℳ
Breslau-Warschauer	5	B.	104	%
Brünn-Rossitz Oesterr. Franz-Staatsb.	5 i. S.	L.	104	% à 100 Th. = 150 fl. ö. W. i. S.
do. do. von 1872	5 i. S.	L.	104	% à do. = do.
Buschtêhrader (Böhm. Nordw. B.) Em. 1868	5 i. S.	L.	87	% à do. = do.
do. Emiss. 1871	5 i. S.	L.	86,20	% à do. = do.
do. Emiss. 1872	5 i. S.	L.	85,75	% à do. = do.
Chemnitz-Würschnitz	4	L.	101,25	% à 100 Thlr.
Cöln-Minden	4½	B.	103	%
do. II. Emiss.	4	B.	101	%
do. III. Emiss. * 3½	4	B.	101	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. do. Lit B * 3½ u. Ba.	4½	B.	102,90	%
do. IV. Emiss. 3½	4	B.	101	%

Eisenbahn-Priorit.-Obligationen.	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Cöln-Minden V. Emiss.	4	B.	101	%
do. VI. Emiss.	4½	B.	103,25	% à do.
do. VII. Emiss.	4½	B.	102,90	%
Cottbus-Grossenhain	4½	L.	104,50	% à 100 Thlr.
Cottbus-Grossenhain Lit. B.	5	L.	105	%
Donau-Drau*	5 i. S.	W.	90,80	% à 200 do.
Dux-Bodenbach	5	L.	89	% à 100 Th. = 150 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1871	5	L.	87	% à do. = do.
do. Emiss. 1874	5	L.	104	% à do. = do. i. G.
Erzherzog Albrechtsbahn*	5 i. S.	W.	95	% à 100 fl. ö. W.
do.	5 i G.	W.	111,75	% à 500 fl.
Fünfkirchen-Barcser*	5 i. S.	W.	99,75	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Galizische Carl-Ludwigshahn*	5 i. S.	L.	94,10	% à 200 Th. = 300 fl. ö. W. i. S.
do. II. Emiss.*	5 i. S.	L.	94,10	% à do. = do.
do. III. Emiss.*	5 i. S.	L.	94,10	% à do. = do.
do. IV. Emiss.*	5 i. S.	B.	94	% à do. = do.
Gloggnitzer	5	W.	—	fl. ö. W. pr. 100 fl. C.-M.
Gömörer Staatsbahn*	5 i. S.	L.	98,25	% à 100 Th. = 150 fl. ö. W. i. S.
Gotthardhahn I. u. II. Ser.	5	B.	99,50	% à 1000 Fs. 300 Fs. = 80 Th.
do. III. Ser.	5	B.	99,50	% à do. = do.
do. IV. Ser.	5	B.	97	% à do. = do.
Graz-Köflach	4½	L.	75,75	% à 100 Th. = 150 fl. ö. W. i. S.
do.	5	L.	81	% à do. = do.
do. Emiss 1872	5	L.	81	% à do. = do.
Halle-Sorau-Guh.* I. u. II. E. Lit. (A.) B.	4½	B.	104	% à 1000, 500, 200 u. 100 Th.
do. * Lit. C.	4½	B.	104	% à 3000, 1500, 600 u 300 ℳ
Hessische Ludwigsbahn	4½	F.	101½	% in fl. S. W. à 175 u.
do. do.	4	F.	$99^7/_8$	% in Th. à 105 kr. 350 fl.
do. do.	5	F.	$106^3/_6$	% 200 Thlr. à 105 kr.
Homburger I. Emiss.	4½	F.	102½	% à 1000, 500 u. 100 fl. S. W.
Kaiser Ferdinands- Nordbahn (abzüglich 10 % Eink.-Steuer)	CM 5	W.	106	% 100 fl CM à 1000,
	öW 5	W	101,75	% 100 fl öW 500, 100 fl
do. Mähr.-Schles. Strecke 1871/72.	5 i. S.	W.	103	do. per do.
do. Anl. 14,4 Mill. 1872.	5 i. S.	W.	107,50	do. per do.
do. Anl. 1876	5 i. S.	W.	104, 0	do. per do.
Kaiser Franz-Josefsbahn* Em. 1867	5 i. S.	W.	103	% 100 fl. ö. W. i. S.
do. 1873	5 i. S.	W.	102	
do. 1879	5 i. S.	W.	102	
Kaiserin Elisabethhahn *Em. 1860/61	5 i. S.	W.	99,75	% à 300, 600 und 900 fl. ö. W. i. S. ††
do. *Emiss. 1862	5 i. S.	W.	99,75	
do. *Linz-Budweis	5 i. S.	W.	103	Im Börsenverkehr mit 5 % v. ö. W. fl. 100 gehandelt. (Stücke ö. W. fl. 200 in Silber.)
do. Emiss. 1870	5 i. S.	W.	101,60	
do. *Emiss. 1872	5 i. S.	W.	102,50	
do. *Salzhurg-Tyrol	5 i. S	W.	101,30	
Kaschau-Oderherg*	5 i. S.	B.	84,20	% do. a do.
do. (Oest. Strecke) Emiss. 1879.		B.		% à 200 fl. ö. W. i. S.
do. (Ep.-Tarn. Str. Ung. Th.)		B.		% à 300 fl. ö. W. i. S.
do.* Gold-Prior.	5 i G	B.	98,20	
Kronprinz-Rudolfshahn*	5 i. S.	B.	86,25	% à 300 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1869*	5 i. S.	B.	86,25	% à 300 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1872*	5 i. S.	B.	86,25	% à 300 fl. ö. W. i. S.
do. (Salzkammergut)*	5 M	W.	115	% à 200 fl. Gold = 500 fcs G.
Leipzig-Dresden Partial.	3½	L.	130,50	% à do.
do. von 1854.	4	L.	100,10	% à 100 und 50 Thlr.
do. von 1860.	4	L.	101	% à 100 Thlr.
Leipzig-Dresden von 1866.	4	L.	101,30	% à 100 Thlr.

Eisenbahn-Stamm-Actien und Stamm-Prior.-Actien.	1875	1876	1877	1878	1879	1880	Börsen-Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
	Dividenden und Zinsen in %									
Aachen-Mastricht	1	1	½	½	$^9/_4$	—	4	B.	46	% à 200 Thlr.
Alföld-Fiumaner	5	5	5	$5^4/_{15}$	5	—	5	W.	173	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Altenburg-Zeitz	$6^1/_4$	6	$4^{19}/_{30}$	$5^4/_{15}$	6½	—	4	L.	144,75	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior.	$5^2/_3$	$5^5/_{12}$	5	5	$5^{13}/_{15}$	—	5	L.	134,50	% à 100 Thlr.
Altona-Kiel	$7^2/_3$	8	8	$6^2/_3$	8	$8^2/_3$	4	B.	164,75	% à 100 Spec. = 450 ℳ
Amsterdam-Rotterdam	5,95	$5^4/_5$	$5^4/_5$	$6^7/_{40}$	$6^1/_4$	$7^{13}/_{40}$	4	B.	137,50	% à 250 fl. holl. = 145 Thlr.
Arad-Körösvölgy	—	—	5½	9	—	—	o. Z.	B-P	—	% à 100 fl. ö. W.
Aussig-Teplitz	8½	10	11	11	12½	14	5	L.	243	Th. pr. 150 fl. C.M. à 200 fl.
Baltische	3	3	3	3	3	—	3	B.	57,75	% 125 RS. = 136 Thlr. M.
Bergisch-Märkische	4	$3^3/_4$	$3^1/_3$	4	$4^1/_4$	$5^1/_9$	4	B.	115,90	% à 100 Thlr.
Berlin-Anhalt	8	6	$5^3/_4$	5	5	6	4	B.	126,75	% à 200 „
Berlin-Dresden	2½	0	0	0	0	0	4	B.	21,50	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	2½	0	0	0	0	0	5	B.	59,70	% à 200 „
Berlin-Görlitz	0	0	0	0	0	0	4	B.	25	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	5	0	0	1	$3^1/_3$	$3^1/_3$	5	B.	85,50	% à 200 „
Berlin-Hamburg	10	11	11½	10½	12½	$14^1/_4$	4	B.	261	% à 200 „
Berlin-Potsdam-Magdeburg	3	3½	3½	3½	4	4%	4	B.	—	% à 100 „
Berlin-Stettin	9	$8^9/_{10}$	$7^1/_{10}$	$3^1/_5$	$4^3/_4$	$4^3/_4$	$4^3/_4$	B.	118,50	% à 200 u. 100 Thlr.
Böhmische Nordhahn	2½	0	0	0	0	—	o. Z.	W.	130,50	fl. ö. W. pr. 150 fl. ö. W.
Böhmische Westbahn * $5^2/_{10}$	5	5	5	$5^3/_4$	6	7	5	W.	302	do. pr. 200 fl. do.
Breslau-Schweidnitz-Freiburg	$5^2/_3$	5	2½	$3^1/_4$	$4^3/_4$	$4^3/_4$	4	B.	106,70	% à 200 Thlr.
Breslau-Warschau Stamm-Pr.	0	0	0	0	0	1½	5	B.	—	% à 200 „
Buschtêhrader Lit. A.	$3^1/_3$	2½	0	2,66	4,76	5,72	4	L.	124,50	Thl. pr. 150 fl ö W à 525 fl ö W.
do. Lit. B.	0	0	0	0	0	1,50	4	L.	83	do. à 200 fl ö W.
Chemnitz-Würschnitz	$11^3/_4$	$16^1/_3$	$16^1/_3$	$13^2/_3$	6½	—	4	L.	153	% à 100 Thlr.
Cöln-Minden*	$4^6/_{10}$	$5^1/_4$	$5^1/_{30}$	6,3	6	6	6	B.	152,10	% à 200 „
Cotthus-Grossenhain	7	5	0	$^1/_3$	1½	$1^2/_3$	4	L.	55,50	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	6	5	5	5	5	5	5	L.	104	% à 200 „
Donau-Drau *(Battasz.-Domb.)	5	5	5	5	5	—	5	W.	164,75	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Dux-Bodenbach Lit. A. B.	0	0	0	0	0	4	4	B.	141,50	% pr. do.
do. Prior.-Actien Lit. A.	—	—	—	—	—	5	5	L.	137	% à ö. W. fl. 100 i. S.
do do. Lit. B.	—	—	—	—	—	5	5	L.	136,50	% à do.
Erzherzog Alhrechtshahn*	1	0	0	0	$1^1/_4$	1½	o. Z.	W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Fünfkirchen-Barcser*	5	0	0	5	5	—	5	W.	204,25	do. pr. do.
Galizische Carl-Ludwigb. * $5^2/_{10}$	6	7	9,28	$8_{,214}$	$7_{,738}$	$7_{,738}$	5	W.	309	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Gotthardbahn 90 % Einz.	6	6	6	6	6	6	(6)	B.	63,30	% à 500 Fs. 300 = 80 Thlr.
Graz-Köflach	$1^1/_3$	0	0	0	0	—	o. Z.	W.	191	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Halle-Sorau-Guhen	0	0	0	0	0	0	4	B.	25	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior.	0	0	0	0	3½	5	5	B.	100,40	% à 200 „
Hessische Ludwigsbahn	6	5	5	4	4	4	4	F. B.	$96^3/_4$	% à 250 fl. S. W. u. 200 Thlr.
Holsteinische Marschbahn (alte Glückstadt-Elmshorner).	1	1	2½	$2^2/_3$	2	—	4	H.	—	à 100 Spec. = 450 M.
do. Lit. B.	—	—	—	—	—	—	4	H.	—	à 450 M.
do. Stamm-Prior. (alte Glückstadt-Itzehoer)	4½	4½	4½	4½	4½	—	4½	H.	—	à 100 Spec. = 450 M.
do. Stamm-Prior. Lit. B.	—	—	—	—	5	—	4½	H.	—	à 450 M.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	$9^1/_4$	12½	14½	14½	14½	$14_{,52}$	5	W.	240	fl. ö. W. pr. 100 fl. C. M à fl. 1000, 500, 200 C. M.
Kaiser Franz-Josephsb.	5	5	5	5	5	5	5	W.	187,25	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W i. S.
Kaiserin Elisahethbahn * I. Em.	5	5	5	5	5	—	5	W.	209,75	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
do. *Linz-Budweis II. Em.	5	$4^1/_4$	5	5	5	—	5	W.	188,75	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
* der Salzh.-Tirol. III. Em. 1873	5	5	5	5	5	—	5	W.	181	do. per do.
Kaschau-Oderherg*	5	4	4	4	4	4	4	W.	147,75	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö W. i. S.
Kronprinz Rudolfshahn ($5^2/_{10}$)	5	5	5	5	5	5	5	W.	163	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Leipzig-Gaschw.-Meus. St.-Pr.	2	$1^1/_3$	$^8/_9$	2½	$3^1/_{12}$	—	5	L.	97,25	% à 200 Thlr.
Lemherg-Czernowitz-Jassy*	5	5	5	5	5	—	5	W.	175	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S

†) Die Obligationen Lit. A genannt, aber ohne Littera, bestehen aus I. und II. Emission. ††) 5 % Zinsen abzüglich 10 % Einkommensteuer und Stempel; im Börsenverkehr mit 4½ % ö. W. fl. 100 gehandelt

Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Leipizig-Dresden von 1866	4½	L.	103,25	% à do.
Lelpzig-Gaschwitz-Meuselwitz	4½	L.	102,75	% à 300 M.
Lemberg-Czernowitz*	5 i.S.	B.	82,70	% à 200 Th. = 300 fl. ö. W. i. S
do. II. Emiss.*	5 i.S.	B.	86,25	% à do. = do.
do. -Jassy* III. Emiss.	5 i.S.	B.	85	% à do. = do.
do. do. * IV. Emiss.	5 i.S.	B.	83,90	% à do = do.
Lübeck-Büchen	4½	B.	100,50	% à 3000, 2000, 1000, 500 M
Ludwigshafen-Bexbach	4½	F.	102 3/8	% } à 1000, 500 u. 100 fl. S. W.
do.	4	F.	100½	%
Magdeburg-Halberstadt (4 % de 1851)	4½	B.	102,90	% à 100 Thlr.
do. do. von 1865	4½	B.	102,90	% à 100 u. 500 Thlr.
do. do. von 1873	4½	B.	102,90	% à do. u. do.
do. Wittenberge, Stamm	3	B.	84,75	% à 200 Thlr.
do. do. Priorit.	4½	B.	102,75	
do. (Magdeb.-Leipzig) Lit. A	4½	B.	104,75	% à 300–1500 M.
do. do. Lit. B	4	B.	101,10	% à do.
Mährische Grenzbahn*	4 i.S.	W.	73,50	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Mähr.-Schles. Centralbahn	o. Z.	W.	53,20	% à 300 fl. do.
Märkisch-Posen conv.	4 1/2	B.	—	% à 500 u. 100 Thlr.
Münster-Enschede*	4½	B.	—	% à 500 M
Niederschlesisch-Märkische I. Ser.	4	B.	101	% }
do. II. Ser.	4	B.	100,50	% } à 62½, 100 u. 500 Thlr.
do. conv. I. u. II. Ser.	4	B.	100,50	% }
do. III. Ser.	4	B.	101,25	% }
Nordhausen-Erfurt I. Em.	4½	B.	102,50	% à 300, 500 u. 1000 M
Oberschlesische A.	4	B	—	% }
do. B.	3½	B.	—	% } à 100 Thlr.
do. C.	4	B.	100,30	% }
do. D.	4	B.	100,30	% }
do. E.*	3½	B.	93,60	% }
do. F.* 3½ [1])	4½	B.	103.20	% } à 1000, 500 und 100 Thlr.
do. G.	4½	B.	103,20	% }
do. H.* 4	4½	B.	103,20	% }
do. von 1873	4	B.	—	% } à 1000, 500 und 100 Thlr.
do. von 1874	4½	B.	—	% }
do. von 1879	4½	B.	105,60	% [2])
do. von 1880	4½	B.	101,90	% à 3000, 1000, 500 u. 300 M
do. Neisse-Brieger	4½	B.	—	% à 1000, 500 u. 100 Thlr.
do. Niederschles. Zweigb.	3½	B.	91,50	% à 1000, 500 u. 100 Thlr.
do. Stargard-Posen I. Emiss.	4	B.	—	% à 100 und 50 Thlr.
do. do. II. Emiss.	4½	B.	—	% } à 100 Thlr.
do. do. III. Emiss.	4½	B.	—	% }
Oesterr. Nordwestbahn*	5 i.S.	W.	103,75	% à 200 fl. ö. W. i. S.
do. Litt. B.	5 i.S.	W.	102,25	% à do.
do. Em. 1874	5 M.	W.	120	% à 600 M
Oesterr. Staats-Eisenbahn*	3	W.	179	fl. ö W. pr. 500 frcs. à 500 frcs
do.* II. Emiss.	3	W.	175	do. per do.
do. Ergänzungsnetz*	3	W.	173	fl. ö. W. pr. do. à do.
do. I. Emiss.	5 i.S.	W.	—	do. per 200 fl. ö. W. i. S
do. II. Emiss.	5 i.S.	W.	—	do. per do.
Oesterr. Südbahn* (Lombard.)	3	W.	132	fl. ö. W. Stück à 500 frcs.
do.*	5 i.G	W.	115	% à 200 fl. Gold.
Ostpreuss. Südbahn conv.	4½	B.	—	% à 500 und 100 Thlr.
Ostrau-Friedland	5 i.S.	L.	79,25	% à 200 Th. = 300 fl. ö. W. i. S
Pardubitz-Reichenberg*	5	W.	97	% à fl. ö. W. pr. 100 fl. C. M
do.*	5 i.S.	W.	101,50	% à 200 Th. = 300 fl. ö. W. i. S.
do.* III. Emiss.	5 i.S.	W.	99,50	% à do.
do.* Emiss. 1875	5 M.	W.	118	% à 400 M
do.* Emiss. 1879	5	W.	97	% à 100 fl. ö. W. i. B.
Pfälzische Maxbahn	4½	F.	102	% à
Pfälzische Nordbahn	4½	F	102	% à
Pilsen-Priesen	o. Z.	L.	66,25	% 100 Th. = 150 fl. ö. W. i. S
Prag-Dux	o. Z.	L.	66,25	% 100 Th. = 150 fl. ö. W i. S
do. Emiss 1872	o. Z.	L.	66,25	% 100 Th. = do.
Rechte Oderufer	4½	B.	103,30	% à 5000, 1000, 500 u. 300 M
Rheinische	4	B.	—	% }
do.*	3½	B.	93,80	% } à 250, 200 u. 100 Thlr
do. III. Emiss. v. 1858–1865	4½	B.	102,90	% }
do. v. 1869, 71 u. 73 conv.	4½	B.	103	% }
do. Cöln-Crefelder	4½	B.	—	% à do.
Rhein-Nahe-Bahn*	4½	B.	103,10	% } à 1000, 500 und 100 Thlr.
do. II Emiss.*	4½	B.	103,10	% }
Russische* (Mosco-Rjäsan)	5	B.	102,10	% à 200 Thlr.
do. * (Rjäsan-Kozlow)	5	B.	98,75	% à do.
do. * (Kozlow-Woronesch)	5	B.	96,80	% à do.
do. * (Jelez-Woronesch)	5	B.	92,25	% à 136 Thlr.
do. * (Jelez-Orel)	5	B.	94,70	% à
do. * (Kursk-Charkow)	5	B.	94,70	% à
do. * (Kursk-Kiew)	5	B.	97,80	% à 1000, 500 u. 200 Thlr
do. * (Schuja-Ivanovo)	5	B.	94,70	% à
do. * (Poti-Tiflis)	5	B.	—	% à 680 und 136 Thlr.
Saal-Eisenbahn*	4	B.	101	% à 500–1000 M.
Schleswigsche Lit. A	4½	L.	103	% à 1000 Thlr.
do. Lit. B	4½	L.	—	% à 500 Thlr.
do. Lit. C	4½	L.	—	% à 200 Thlr.
do. Lit. D	4½	L.	—	% à 100 Thlr.
Schweizer Westbahnen	4	Ba.	115	% à 400 Frcs.
do. Franco-Suisse	3 3/4	Ba.	115	% à 400 Frcs.
do. Jougne-Eclépens	6	Ba.	184	% à 250 Frcs.
I. Siebenbürger* [7])	5 i.S.	W.	90,80	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Theissbahn*	5	B.	89,50	% à 1000 u. 200 fl. ö. W
Thüringische I. Emiss.	4	B.	—	% à 1000, 500, 200 u. 100 Thl
do. II. Emiss.	4½	B.	104	% }
do. III. Emiss.	4	B.	—	% } à 500, 200 u. 100 Thlr.
do. IV. Emiss.	4½	B.	104	% }
do. V. Emiss.	4½	B.	104	% }
do. VI. Emiss.	4½	B.	104	% à 3000, 1500 u. 300 M
Turnau-Kralup-Prag	5 i.S.	L.	86,30	% à do. do.
do. Emiss. 1870	5 i.S.	L.	86,30	% à do. do.
do. Emiss. 1872	5 i.S.	L.	86,30	% à do. do.
do. Emiss. 1874	5 i.S.	L.	—	% [3])
Ungarisch-Galizische* I. Emiss.	5 i.S.	B.	80,60	% à 300 fl. ö. W. i. S.
Ungarische Nordostbahn* [9])	5 i.S.	B.	79,10	% [4])
do.	5 M	W.	111	% à 300 fl. do.
Ungar. Westbahn* (Stblw.-Raab-Graz)	5 i.S.	W.	96	% à 200 fl. do.
do. (do.) Emiss. 1874	5 i.S.	W.	92,50	% à 200 fl. do.
Vorarlberger*	5 i.S.	W	101,50	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Warschau-Terespol*	5	B.	95,75	% à 500 und 100 Thlr.
Warschau-Wien II. Emiss.	5	B.	103	% à do.
do. III. Emiss.	5	B.	102,90	% à do.
do. IV. Emiss.	5	B.	102,90	% à 500, 200 u. 100 Thlr.
Werrabahn	4½	L.	102,50	% à 500, 200 u. 100 Thlr
Weimar-Gera	4½	L.	—	% à 500, 100 u. 50 M

Eisenbahn-Stamm-Actien und Stamm-Prior.-Actien	1875	1876	1877	1878	1879	1880	Börsen-Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
	Dividenden und Zinsen in %									
Leoben-Vordernberg	0	0	0	0	1	—	o. Z	W.	90	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Ludwigsh.-Bexb. (Pfälz. L.-B.)*	9	9	9	9	9	9	4	F.	206	% à 500 fl. S. W.
Lübeck-Büchen	5	5	5	5 1/8	6½	5 2/5	4	H.	—	% à 200 Thlr.
Lüttich-Limburg	0	0	0	0	0	—	4	B.	15,50	% à 500 Fs. 300 = 80 Thlr.
Magdeburg-Halberstadt	6	8	8	9½	6	6	6	B.	152,75	% }
do. Litt. B.	3½	3½	3½	3½	4 1/8	3½	3½	B.	90,75	% } à 100 Thlr.
do. Litt. C.	5	5	5	5	5	5	5	B.	126,10	% }
Mähr.-Schles. Centralbahn	0	0	0	0	0	0	o. Z.	W.	36	fl. ö. W. pr. 200 fl. i S
Mährische Grenzbahn	0	0	0	0	0	0	o. Z.	W.	36,50	do. pr. do.
Märkisch-Posener	0	0	0	0	0	0	4	B.	31,60	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior	3½	3 3/4	4½	5	5	5	5	B.	104,90	% à 200 "
Mecklenburgische Friedr.-Franz	7	7	7	7	7	7 4/5	4	B.	158	% à 500 M
Münster-Hamm*	4	4	4	4	4	4	4	B.	100,25	% à 100 Thlr.
Neust.-Weissenb.* (Pfälz. Max.)	5½	5½	5 1/2	5½	5½	—	4½	F.	129	% à 500 fl. S. W.
Niederschlesisch-Märkische*	4	4	4	4	4	4	4	B.	101	% à 100 Thlr.
Nordhausen-Erfurt	4	4	4	4	4	—	4	B.	27,50	% à 100 "
do. Stamm-Prior.	0	1½	2 2/15	3 1/8	5	5	5	B.	97	% à 100 Thlr.
Oberlaus. (Kohlf.-Falkbg.) St.-Pr.	0	0	0	0	0	—	5	L.	49,75	% à 200 Thlr.
Oberschlesische Litt. A. C. D. E.	10½	9 2/3	8½	8½	9 3/5	10 4/5	3½	B.	214,10	% à 100 "
do. Litt. B.* 3½	10½	9 2/3	8½	8½	9 3/5	10 4/5	3½	B.	167,75	% à 100 "
Oesterr. Nordwestbahn*	5	5	4,15	4	4	4 1/5	5	W.	203,50	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S
do. Litt. B.	2,65	0	0	0	2½	5	5	W.	239	do. pr. do. in S.
Oestr. Staatsb.* 5 2/10 (Oest. Franz.)	6½	5 2/5	6	6	6	—	5	W.	350	fl. ö. W. pr. Stck. v. frcs. 500.
Oesterr. Südbahn* (Lombard.)	0	0	0	0	0	—	5	W.	128,75	fl. ö. W. pr. Stck. v. frcs. 500.
Ostpreuss. Südbahn	0	0	0	0	0	0	4	B.	46,50	% à 200 Thlr.
do. Stamm-Prior.	5	5	5	5	5	2½	5	B.	86	% à 200 "
Ostrau-Friedland	0	0	5	0	—	—	5	W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Pardub.-Reichnb.* (S.-Ndd. V.-B.)	4½	4½	4	4	4	[5])	5	W.	151,50	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Pfälz. Nordbahn*	4	4	4	4	4	—	4	F.	99,18	% à 500 fl. S. W.
Prag-Dux	0	0	0	0	0	—	o. Z.	W.	56,50	fl. ö. W. pr. 150 fl. ö. W. i. S.
Rechte Oderufer	6 1/3	6 2/5	6 1/3	7	7,3	7 11/12	4	B.	150,75	% à 200 Thlr.
do. Prior.-Stamm	6 1/3	6 2/5	6 1/3	7	7,3	7 11/12	5	B.	149	% à 200 "
Rheinische	8	7½	7	7	7	6½	6½	B.	163,60	% à 250 "
do. Litt. B.	4	4	4	4	4	4	4	B.	101,20	% à 250 "
Rhein-Nahe-Bahn	0	0	0	0	0	0	4	B.	16,25	% à 200 "
Rumänische	2½	1	2	2	3 3/5	3 1/8	5	B.	65,50	% à 100 "
do. Stamm-Prior.	8	8	8	8	8	8	8	B.	—	% à 150 "
Russische Bahnen*	5,92	6,28	6,56	7,1025	7,1335	—	5	B.	132,10	% à 125 Rb. = 134 Thlr.
Saal-Bahn Stamm-Prior.	1 1/3	0	0	0	0	0	5	B.	67,40	% à 100 Thlr.
Schleswigsche (v. Alt.-Kiel gar.)	5	5	5	5	5	5	5	L.	—	% à 200 Thlr. = 600 M
I. Siebenbürger* [8])	5	5	5	5	5	5	5	W.	164	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Stargard-Posen*	4½	4½	4½	4½	4½	4½	4½	B.	103	% à 100 Thlr.
Stuhlweissenburg-Raab-Graz*	5	5	5	5	5	—	5	W.	168,25	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W i. S.
Thüringische	8½	9 1/4	7½	8	8½	9½	4	B.	182,20	% à 100 Thlr.
do. Em. v. 1868 (Gotha-Leinef.)*	4	4	4	4	4	4	4	B.	100,75	% à 100 "
do. Litt. C (Gera-Eichicht)*	4½	4½	4½	4½	4½	4½	4½	B.	108,50	% à 100 "
Tilsit-Insterburg	0	0	0	0	0	0	4	B.	22,10	% à 100 "
do. Stamm-Prior.	3	4	3,9	4	3,1	3 1/10	5	B.	78	% à 100 "
Theissbahn* 5 2/10	5	5	6,75	5,75	7,15	—	5	W.	249'25	fl. ö. W. pr. 200 fl. Einz
Turnau-Kralup-Prag	3	3	3	0	0	7	5	W.	293	fl. do. pr. do.
K. Ung. priv. Nordostbahn*	5	5	5	5	5	7	5	W.	162	fl. ö. W. pr. 200 fl. i. S.
I. Ungar.-Galizische*	5	5	5	[6])	[6])	[6])	5	W.	163	fl. do. pr. do.
Vorarlberger*	5	5	5	5	5	—	5	W.	—	fl. do. pr. do.
Warschau-Terespol*	5	5	5	5	5	—	5	B.	—	% à 100 R. S. = 107 Thlr.
Warschau-Wien	7½	6 2/3	5	9,165	11 2/3	—	5	B.	297	Mark pr. 60 Rb
Weimar-Gera* bis 1886	4½	2 1/4	4½	4½	4½	4½	4½	L.	51	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior.	2½	0	0	0	0	0	5	L.	37,75	% à 200 "
Werrabahn	1	2/3	1 1/3	1 2/3	2	3	4	B.	79,75	% à 100 "
Schweizer Centralbahn	5	4½	2	2	0	3,2	o. Z.	Ba.	—	frcs. pr. 500 frcs. Einz
do. Nordostbahn	8	3	—	—	—	—	"	Ba.	—	frcs. pr. 500 " "
Vereinigte Schweizerbahnen	0	0	0	0	0	—	"	Ba.	—	frcs. pr. 500 " "
Schweizer Westbahnen	0	3/8	0	0	0	0	"	Ba.	—	frcs. pr. 500 " "
do. Prioritäten	5	5	5	5	5	5	"	Ba.	525	frcs. pr. 500 " "
Französische Orléans	—	—	—	—	—	—	"	P.	—	frcs. pr. 500 " "
do. Nordbahn	—	—	—	—	—	—	"	P.	—	frcs. pr. 400 " "
do. Ostbahn	—	—	—	—	—	—	"	P.	—	frcs. pr. 500 " "
do. Südbahn	8	—	—	—	—	—	"	P.	—	frcs. pr. 500 " "
do. Westbahn	—	—	—	—	—	—	"	P.	—	frcs. pr. 500 " "
Paris-Lyon-Mittelmeer	11	—	—	—	—	—	"	P.	—	frcs. pr. 500 " "

[1]) F. II. Emission nur in Stücken zu 100 Thlr.

[2]) à 5000, 3000, 1200, 1000, 500 und 300 Thlr.

[3]) à 100 Thlr. = 150 fl. öst. W. in Silber oder 300 M.

[4]) à 200 fl. i. S. oder 400 M oder 500 frcs.

[5]) Die Actien-Coupons der Südnordd. Verb.-Bahn (Pardubitzer) werden bis incl 1 Januar 1882 nicht baar eingelöst, sondern es werden dem Ueberbringer 5 pCt. Obligationen der V. Emiss. und zwar für je 25 Stück Coupons eine auf 100 fl. öst. Währ. lautende Obligation, bezw. für eine geringere Anzahl von Coupons Anweisungen auf den entfallenden Theilbetrag einer Obligation ausgefolgt. (Beschluss der 25. Generalversammlung vom 29. April 1878.)

[6]) Für die Jahre 1878, 1879 und 1880 wurden die Actienzinsen in der Weise bezahlt, dass für jeden auf 5 fl. Silber lautenden, am 1. Juli und 1. Januar jeden Jahres fälligen Actien-Coupon 2/36 der auf 200 fl. Silber lautenden Prioritäts-Obligationen II. Emission ausgefolgt wurde.

[7]) 5% Zinsen abzüglich Stempel 7 Kr. pro Coupon.

[8]) 5% Zinsen abzüglich Stempel 2,8 Kr. pro Coupon.

[9]) Am 23. Mai 1881 waren an der Wiener Börse die Actien und Obligationen der Nordostbahn wie folgt notirt: 1) Actien à 200 fl. in Silber 5% pr. Stck. Geld fl. 161,75, Waare 162,25. 2) Prioritäten à 300 fl. in Silber 5 % pr. 100 Geld fl. 90,80, Waare fl. 91. 3) 5 %ige Obligationen à 200 fl. Silber oder 400 Mk. oder 500 francs pr. 100 Geld fl. 111, Waare fl. 111,50.

Juristisches.

Französ. Rechtsprechg. Haftung einer Bahn. Rente für Hinterbliebene. Pereire war durch einen Unfall, für welchen die beklagte Südbahn einzustehen hatte, verwundet worden. Es wurde ihm in I. Instanz u. A. eine jährliche Rente von 1200 Frcs. zuerkannt und im Urtheile noch weiter verfügt, dass nach seinem Ableben die Rente bis zu 400 Frcs. der Wittwe und bis zu je 200 Frcs. jedem seiner beiden Kinder fort zu entrichten sei. In den Gründen ist darauf Gewicht gelegt, dass P. arbeitsunfähig geworden und ausser Stande sei, für seinen und seiner Familie Unterhalt zu sorgen. Der Appellhof bestätigte; der Cassationsrecurs ist durch Urtheil vom 10. Januar 1877 verworfen worden. Betreffs der Rüge, dass der Schaden für die Wittwe und Kinder noch gar nicht eingetreten sei, ist bemerkt: Der Schaden, zu dessen Ersatz die Beklagte verurtheilt worden, bestehe nicht im Tode des Pereire, der ja noch lebe, sondern in den schweren Folgen, welche der Unfall für dessen Gesundheit gehabt und wenn in den Gründen der Tod des Pereire erwähnt werde, so geschehe dies nur, um die Modification in der Höhe der Rente zu rechtfertigen. (Sirey 1877. I. p. 121.)

Einnahmen der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im Monat April 1881.

Benennung der Eisenbahnen	Durchschn. Betriebsl. im Monat April 1881	Im Monat April 1881 wurden befördert: Personen	Güter	Die Einnahme betrug im Monat April 1881: für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	1880: im Ganzen	pro Kilom.	Differz. pro Kilom. in Procent	Die Einnahme betrug vom 1. Januar bis Ende A[pril] 1881: im Ganzen	pro Kilom.	1880: im Ganzen	pro Kilom.	D K P[…]
	Kilom.	Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Gulden		Gulden		
Gemeinsame Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.															
Erste Ungar.-Galiz. Eisenbahn	267	15 754	9 097	12 247	36 491	48 738	183	83 445	313	— 41·5	204 132	765	310 203	1 162	—
Kaschau - Oderberger Eisenb.	427	51 205	89 197	40 660	248 154	288 814	676	258 212	605	+ 11·7	1 204 595	2 821	1 065 159	2 495	+
Oesterr. Staatsbahn-Gesellsch.	2 011	331 499	440 587	517 156	2 110 466	2 627 622	1 307	2 259 485	1 124	+ 16·3	10 308 969	5 126	9 117 877	4 534	+
Südbahn-Gesellschaft	2 190	495 096	374 978	760 949	2 129 863	2 890 812	1 320	2 869 090	1 281	+ 3·0	10 381 800	4 741	10 076 941	4 499	+
Ungarische Westbahn	373	48 986	19 500	37 209	63 257	100 466	269	90 903	244	+ 10·2	417 562	1 119	362 139	971	+
Summa	5 268	942 540	933 359	1 368 221	4 588 231	5 956 452	1 131	5 561 135	1 046	+ 8·0	22 517 058	4 274	20 932 319	3 936	+
Oesterreichische Eisenbahnen.															
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	97	49 362	307 116	18 134	249 977	268 111	2 764	262 956	2 711	+ 2·0	1 004 219	10 353	1 030 900	10 628	—
Böhmische Nordbahn	180	54 133	51 815	27 666	100 741	128 407	713	122 386	680	+ 4·9	490 788	2 727	485 154	2 695	+
Böhmische Westbahn	201	36 418	93 994	45 238	227 295	272 533	1 356	268 084	1 334	+ 1·6	1 153 302	5 738	1 070 708	5 327	+
Buschtěhrader Eisenbahn	397	53 084	171 862	55 133	278 368	333 501	840	306 397	772	+ 8·8	1 520 822	3 831	1 390 007	3 501	+
Dux-Bodenbacher Eisenbahn	89	28 877	88 268	8 340	118 140	126 480	1 421	130 800	1 469	— 3·3	521 530	5 860	532 070	5 978	—
Elbogen. Localbahn-Gesellsch	5	1 147	6 222	388	2 312	2 700	540	2 745	549	— 1·6	10 551	2 110	9 220	1 844	+
Erzherzog Albrecht-Bahn	181	13 183	5 966	10 991	27 373	38 364	212	60 611	335	— 36·7	148 507	820	243 219	1 344	—
Galizische Carl Ludwig-Bahn:															
altes Netz	352	76 166	62 624	103 801	428 863	532 664	1 513	508 162	1 444	+ 4·8	2 258 096	6 415	2 253 206	6 401	+
neues Netz	241			33 054	70 311	103 365	429	127 433	529	— 18·9	480 553	1 994	525 094	2 179	—
Graz-Köflacher Eisenb. u. B.-G.	91	18 294	42 837	9 414	83 994	93 408	1 026	87 625	963	+ 6·5	412 205	4 530	380 848	4 185	+
Kaiser Franz Josef-Bahn	712	137 774	101 032	223 966	432 989	656 955	923	616 461	866	+ 6·6	2 343 824	3 292	2 214 618	3 110	
Kaiserin Elisabeth-Bahn:															
Hauptbahn	400	170 845	107 602	220 876	433 331	654 207	1 636	662 374	1 656	— 1·2	2 487 857	6 220	2 369 703	5 924	
Lambach-Gmunden	27	3 222	3 472	1 546	3 476	5 022	186	6 745	250	— 25·6	18 765	695	20 939	776	
Linz-Budweis	144	13 857	20 670	14 545	57 254	71 799	499	72 922	506	— 1·4	259 476	1 802	258 052	1 792	
Salzburg-Tiroler Bahn	290	29 620	16 180	21 990	38 625	60 615	209	62 399	215	— 2·8	226 492	781	232 948	803	
Neumarkt-Simbach	58	10 843	26 931	12 875	45 936	58 811	1 014	70 891	1 222	— 17·0	244 076	4 208	226 266	3 901	
Hetzendorf-K.-Ebersdorf*)	25	. .	30 311	. .	17 202	17 202	688	14 569	728	— 5·5	80 307	3 212	46 941	2 347	
Kronprinz Rudolf-Bahn incl. Mösel-Hüttenb. und Zeltweg-Fohnsdorf	812	94 306	114 203	114 043	264 473	378 516	466	386 822	476	— 2·1	1 351 039	1 664	1 363 757	1 680	
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	697	178 212	347 205	320 782	1 492 985	1 813 767	2 602	1 670 972	2 397	+ 8·6	7 647 428	10 972	7 437 152	10 670	
Mährisch-Schles. Nordbahn	141	29 760	34 637	26 784	61 308	88 092	625	82 341	584	+ 7·0	430 617	3 054	378 140	2 682	
Kremsierer Eisenbahn	6	4 640	3 190	983	1 918	2 901	484	. .	. .	. .	20 621	3 437	. .	. .	
Lemb.-Czern.-Jassy B.(Oe.L.): Lemb.-Czern.	267	30 696	25 745	44 601	150 117	194 718	729	204 656	767	— 5·0	786 299	2 945	889 886	3 333	
Lemb.-Czern.-Jassy B.(Oe.L.): Czern.-Sucz.	90	9 159	13 808	13 260	34 966	48 226	536	48 317	537	— 0·2	190 634	2 118	207 064	2 301	
Leoben-Vordernberger Bahn	15	3 973	16 460	1 173	12 831	14 004	934	16 565	1 104	— 15·4	55 955	3 730	64 068	4 271	
Mährische Grenzbahn	109	12 984	16 353	6 086	25 965	32 051	294	28 423	261	+ 12·6	127 682	1 171	116 937	1 073	
Mährisch-Schlesische Centralb.	152	18 617	19 279	14 437	46 547	60 984	401	49 190	324	+ 23·8	220 128	1 448	209 533	1 379	
Neutitscheiner Localbahn	8	2 912	2 106	980	2 022	3 002	375	. .	. .	. .	13 906	1 738	. .	. .	
Oesterr. Localbahn-Gesellsch.:															
Caslau-Zleb u. Skowitz-Wrdy-Bucic	11	771	2 923	188	2 774	2 962	269	. .	. .	. .	16 742	1 522	. .	. .	
Pecekér Industriebahn	1	. .	878	. .	249	249	249	. .	. .	. .	3 271	3 271	. .	. .	
Oesterreich. Nordwestb.: Garant. Strecke	623	132 898	166 185	165 404	392 093	557 497	895	541 905	870	+ 2·9	2 243 910	3 602	2 143 131	3 440	
Oesterreich. Nordwestb.: Ergänzungsnetz	305	56 204	139 530	51 596	260 666	312 262	1 024	265 583	871	+ 17·6	1 465 814	4 806	1 286 392	4 218	
Ostrau-Friedländer Eisenbahn	33	6 020	10 623	2 704	21 672	24 376	739	21 798	661	+ 11·8	89 985	2 727	97 452	2 953	
Pilsen-Priesen (Komotau) E.:															
Alte Linien	155	11 182	31 967	11 381	68 499	79 880	515	75 229	485	+ 6·2	364 959	2 354	357 819	2 309	
Pilsen-Klattau-Eisenstein	97	7 874	19 079	5 486	31 014	36 500	376	39 257	405	— 7·2	169 484	1 747	167 185	1 724	
Prag-Duxer Eisenbahn	155	12 995	31 890	12 243	60 036	72 279	466	65 056	420	+ 11·0	400 094	2 581	335 094	2 162	
K. K. Staatsbahnen:															
Braunau-Strasswalchen	37	4 192	2 165	2 007	2 717	4 724	128	6 137	166	— 22·9	19 305	522	23 680	640	
Dalmatiner Bahn	105	2 135	2 325	1 744	3 806	5 550	53	6 590	63	— 14·3	18 571	177	20 563	196	
Dniester Bahn	112	30 045	6 150	8 805	18 274	27 079	242	41 536	371	— 34·8	102 519	915	163 514	1 460	
Donau-Ufer Bahn**)	8	. .	24 933	. .	7 086	7 086	886	3 290	441	+ 115·6	30 317	3 790	13 455	1 682	
Erbersdorf-Würbenthal	21	1 560	2 062	643	1 821	2 464	117	. .	. .	. .	8 634	411	. .	. .	
Istrianer Bahn	143	3 405	3 245	3 749	10 220	13 969	98	12 329	86	+ 14·0	45 289	317	51 971	363	
Kriegsdorf-Römerstadt	14	1 307	2 247	328	1 361	1 689	121	1 561	112	+ 8·0	6 649	475	7 744	553	
Mürzzuschlag-Neuberg	11	2 071	3 831	570	2 202	2 772	252	3 059	278	— 9·4	11 232	1 021	11 325	1 030	
Niederösterr. Staatsbahnen	154	22 655	19 248	10 577	27 883	38 460	250	34 603	225	+ 11·1	130 670	849	121 489	789	
Rakonitz-Protivin	144	11 661	15 545	9 013	23 456	32 469	225	29 191	203	+ 10·8	129 826	902	110 098	765	
Tarnow-Leluchow (Orló)	151	6 195	5 238	5 765	16 213	21 978	146	27 857	184	— 20·7	80 559	534	90 865	602	
Tarvis-Pontafel	25	11 199	7 461	7 693	7 798	15 491	620	23 611	944	— 34·3	94 285	1 971	65 694	2 628	
Unterdrauburg-Wolfsberg	38	2 988	2 066	1 418	2 764	4 182	110	4 278	113	— 2·7	13 311	530	13 867	365	
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	283	59 112	69 286	36 497	149 698	186 195	658	186 195	555	+ 18·5	902 253	3 188	808 915	2 858	
Turnau-Kralup-Prager Eisenb.	120	37 571	44 010	28 732	71 594	100 326	836	100 326	781	+ 7·0	472 562	3 938	427 950	3 566	
Vorarlberger Bahn	96	36 439	15 081	16 113	24 013	40 126	418	40 126	360	+ 16·1	132 675	1 382	139 401	1 452	
Wien-Pottendorf-Wiener-Neustädter Bahn	68	15 102	48 816	10 076	64 453	74 529	1 096	74 529	755	+ 45·2	286 264	4 210	223 322	3 284	
Summa	8 697	1 557 665	2 406 672	1 743 818	5 981 681	7 725 499	888	7 410 445	857	+ 3·6	31 699 859	3 645	30 637 356	3 554	
Ungarische Eisenbahnen.															
Alföld-Fiumaner Bahn	392	95 904	28 411	67 095	93 563	160 658	410	156 774	400	+ 2·5	567 580	1 448	559 116	1 426	
Arad-Körösthaler Bahn	62	11 069	10 812	5 490	8 501	13 991	226	15 914	257	— 12·1	49 943	806	66 462	1 072	

*) Inclusive der K. K. Donauuferbahnstrecke Stadlauer Donaubrücke-Kaiser Ebersdorf.
**) Exclusive der Theilstrecke Stadlauer Donaubrücke-Kaiser Ebersdorf.

Benennung der Eisenbahnen	Durchschn. Betriebsl. im Monat April 1881	Im Monat April 1881 wurden befördert		Die Einnahme betrug im Monat April							Die Einnahme betrug vom 1. Jänner bis Ende April				
				1881				1880		Differz. pro Kilom. in Procent	1881		1880		Differz. pro Kilom. in Procent
		Personen	Güter	für Personen und Gepäck	für Güter	im Ganzen	pro Kilom.	im Ganzen	pro Kilom.		im Ganzen	pro Kilom.	im Ganzen	pro Kilom.	
	Kilom.	Anzahl	Tonnen	Gulden				Gulden			Gulden		Gulden		
ad-Temesvarer Eisenbahn .	57	7 100	6 900	6 900	14 600	21 500	377	20 790	365	+ 3·6	79 400	1 393	70 664	1 240	+ 12·3
ttaszek - Dombovár - Zákány (Donau-Drau) Bahn . . .	166	7 400	9 300	5 700	22 800	28 500	172	54 182	326	— 47·2	120 000	724	145 740	878	— 17·5
ste Siebenbürger Eisenbahn	290	19 977	18 993	20 397	78 953	99 350	343	106 875	369	— 7·0	374 657	1 292	372 737	1 285	+ 0·5
nfkirchen-Bárcser Bahn . .	68	19 644	16 734	10 838	40 083	50 921	749	57 931	852	— 12·1	182 659	2 686	186 142	2 738	— 1·9
hács-Fünfkirchner Bahn .	68	14 667	43 219	8 392	87 484	95 876	1 410	117 592	1 729	— 18·5	334 806	4 924	379 045	5 574	— 11·7
ab-Oedenburg-Ebenfurter B.	118	17 527	16 586	9 308	26 267	35 575	301	32 621	276	+ 9·1	146 845	1 244	130 712	1 108	+ 12·3
garische Nordostbahn . .	580	58 916	33 758	52 159	147 920	200 079	345	211 315	364	— 5·2	690 631	1 191	740 297	1 276	— 6·7
l. Ungar. Staatseisenbahnen	2 613	263 900	248 400	323 300	942 100	1 265 400	484	1 251 722	493	— 1·8	4 837 200	1 851	4 654 497	1 833	+ 1·0
Summa . .	4 414	516 104	433 113	509 579	1 462 271	1 971 850	449	2 025 716	467	— 4·1	7 383 721	1 673	7 305 512	1 683	+ 0·6
Recapitulation.															
mme der gemeinsamen Oesterr.-Ungar. Eisenbahnen	5 268	942 540	933 359	1 368 221	4 588 231	5 956 452	1 131	5 561 135	1 046	+ 8·0	22 517 058	4 274	20 932 319	3 936	+ 8·6
mme der Oesterr. Eisenbahnen	8 697	1 557 665	2 406 672	1 743 818	5 981 681	7 725 499	888	7 410 445	857	+ 3·6	31 699 859	3 645	30 637 356	3 544	+ 2·8
mme der Ungar. Eisenbahnen	4 414	516 104	433 113	509 579	1 462 271	1 971 850	449	2 025 716	467	— 4·1	7 383 721	1 673	7 305 512	1 683	— 0·6
Hauptsumme . .	18 379	3 016 309	3 773 144	3 621 618	12 032 183	15 653 801	852	14 997 296	819	+ 4·0	61 600 638	3 352	58 875 187	3 217	+ 4·2

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Tarif-Bekanntmachungen.

1. Localtarife.

Mit dem 3. Juni cr. wird die zwischen Dobrilugk-Kirchhain und Finsterwalde gelegene Haltestelle Hennersdorf der Halle-Sorau-Gubener Bahn dem öffentlichen Wagenladungs-Güter-Verkehr übergeben und es treten von diesem Tage ab directe Tarifsätze zwischen Hennersdorf und sämmtlichen Halle-Sorau-Gubener und Berlin-Dresdener Stationen in Kraft, welche bei unseren Güter-Expeditionen eingesehen werden können. Berlin, den 30. Mai 1881. Königliche Eisenbahn-Direction. (1392 J)

Eisenbahn-Directionsbezirk (rechtsrheinischer). Wir machen hierdurch bekannt, dass das Königliche Eisenbahn-Wagenamt am 7. Juni d. Js. von Mülheim a. d. Ruhr nach Essen verlegt werden wird. Köln, 31. Mai 1881. Königliche Direction. (1400)

Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft. Der für die Badesaison 1881 gültige Tarif für die Beförderung von **Personen und Reisegepäck nach und von** den Badeorten **Wyck** und **Sylt** kann von jetzt ab bei unseren Personen-Expeditionen eingesehen werden. Altona, den 31. Mai 1881. Die Direction. (1386)

Berlin-Hamburger Eisenbahn. Der vom 5. Juni cr. ab giltige **Nachtrag 3.** zum **Localvieh etc.-Tarif** ist erschienen und bei den betheiligten Expeditionen zu haben. Derselbe enthält Bestimmungen über den Transport von Leichen, Frachtsätze für Einzelvieh und Gebühren für den Viehtransport zwischen dem städtischen Centralviehhof bei Friedrichsberg und Berlin B. H. Berlin und Hamburg, den 1. Juni 1881. Die Direction. (1390)

Mecklenb. Friedrich-Franz E. In Betreff der Frachtberechnung **für halbe Wagenladungen lebender Thiere** sind ergänzende Bestimmungen erlassen, worüber in den Güterexpeditionen das Nähere zu erfahren ist. Schwerin, den 1. Juni 1881. Die Direction. (1406)

L'Administration du chemin de fer **Grand Central Belge** vient d'apporter des additions et des modifications dans ses **tarifs spéciaux** No. 3 H, 59 H, 62 H, 84 H, 88 H et 82 Z pour le transport des marchandises etc. en **Service intérieur.** (1395)

II. Tarife für directe Verkehre mit besonderen Namen.

Berlin-Braunschweig-Halberstadt-Lausitzer Verbands-Vieh-Verkehr. Im vorbezeichneten Verkehr tritt zu der Zusatzbestimmung zu No. 4, Abschnitt d. litt. ff. der allgemeinen Tarifvorschriften für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren, durch welche bestimmte Normalstückzahlen für halbe Wagenladungen lebender Thiere festgesetzt sind, folgende weitere Zusatz-Bestimmung in Kraft:

„Unter Beachtung dieser Normalstückzahlen wird der Frachtberechnung für eine halbe Ladung die Hälfte des Flächenraums des verwendeten Wagens, jedoch nicht mehr als 7 qm zu Grunde gelegt.

Bei Aufgabe einer grösseren Anzahl lebender Thiere, als nach den Normalstückzahlen für halbe Ladungen zulässig, ist die Fracht stets für eine volle Wagenladung nach Massgabe des Flächenraums des verwendeten Wagens zu bezahlen.

(Abschnitt d lit. a a der allgemeinen Tarifvorschriften.)"

Berlin, den 30. Mai 1881. Die Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft (als geschäftsführende Verwaltung.) (1410)

Vom 1. August cr. ab tritt der **Bremen-Schlesische Verbands-Tarif** für die Beförderung von Eisenbahn-Fahrzeugen zwischen Stationen der Hannoverschen und Oldenburgischen Staatsbahn einerseits und Stationen der Niederschlesisch-Märkischen, Breslau-Schweidnitz-Freiburger, Oberschlesischen und Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn andererseits via Wunstorf-Lehrte-Helmstedt-Zerbst-Falkenberg-Kohlfurt vom 15. April 1876 ausser Kraft. Berlin, den 3. Juni 1881. Königl. Eisenbahndirection. (1423 J)

Deutsch-Russischer Eisenbahn-Verband. Vom 15. Juni cr. neuen Stils ab wird die Station Breslau der Oberschlesischen Eisenbahn in den Ausnahmetarif für Runkelrübensamen (Zuckerrübensamen) vom 1. März cr. für den Verkehr mit den in diesem Ausnahmetarif enthaltenen russischen Verbandsstationen aufgenommen.

Exemplare des dieserhalb herausgegebenen I. Nachtrages zu dem obigen Ausnahmetarif sind von den betheiligten Verbandstationen käuflich zu beziehen. Bromberg, den 29. Mai 1881. Königliche Eisenbahn-Direction als geschäftsführende Verwaltung. (1422 J)

Am 15. Juli cr. tritt der Nachtrag IV. zu Theil III. des Tarifes für den **Hannover-Magdeburg-Oesterreichischen Verband** in Kraft, welcher bei den betheiligten Verbandsverwaltungen zu erlangen ist. Dresden, am 29. Mai 1881. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung. (1382)

Berlin-Görlitzer Eisenbahn-Gesellschaft. Im **Märkisch-Sächsischen Verbande** treten für den Verkehr zwischen unserer Station Berlin einerseits und den Stationen Harthau und Langenwolmsdorf der Sächsischen Staatsbahnen andererseits am 1. Juni cr. directe Frachtsätze, welche bei den genannten Stationen zu erfragen sind, in Kraft. Berlin, den 31. Mai 1881. Die Direction. (1402 RM.)

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr. Vom 15. Juli cr. ab sind im Verkehr mit den Stationen der Thüringischen Eisenbahn Eisenach, Erfurt, Gotha, Merseburg, Weimar und Unterwellenborn Routenvorschriften der Versender auf den Frachtbriefen ausgeschlossen.

Sendungen, welche nach diesem Zeitpunkte, entgegen vorstehender Bestimmung, zur Beförderung aufgegeben werden, gelangen im gebrochenen Verkehr zur Abfertigung. Berlin, den 28. Mai 1881. Königliche Eisenbahndirection. (1387)

Nord-Ostsee-Hannover-Thüringischer Verband. Zum Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren ist mit sofortiger Giltigkeit Nachtrag III. in Kraft getreten. Derselbe enthält Bestimmungen über anderweitige Bezeichnung des Tarifs, sowie Berichtigungen des Vorworts und der Tarifbestimmungen.

Exemplare sind bei den Verbandsexpeditionen zum Preise von 5 Pf. pro Stück käuflich zu haben. Erfurt, den 31. Mai 1881. Namens der Verbandsverwaltungen die Direction der Thüringischen Eisenbahngesellschaft. (1396)

Am 15. Juni cr. kommt der Nachtrag I zum **Rheinisch-Westfälisch-Bayerischen Kohlentarif** zur Einführung, enthaltend

u. A. Frachtsätze von den Stationen Buer, Gladbeck und Huckarde der Bergisch-Märkischen Eisenbahn und den Stationen Annen und Unna-Königsborn des Bezirks der Königlichen Eisenbahndirection Köln (rechtsrheinische), sowie ermässigte Frachtsätze nach den Stationen Heigenbrücken, Kleinheubach, Kleinwallstadt, Klingenberg, Laufach, Lohr, Miltenberg, Obernburg, Partenstein, Sulzbach a./M. und Wörth a./M. Elberfeld, den 3. Juni 1881. Königliche Eisenbahn-Direction, Namens der betheiligten Verwaltungen. (1412)

Vom 1. Juni cr. ab findet zwischen der Hannov. Station Scheessel einerseits, den Stationen Altona, Ottensen, Schulterblatt und Sternschanze der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn andererseits im **Rheinisch-Niederdeutschen Verbande** eine directe Expedition von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren statt.

Die Tarifsätze sind bei den betreffenden Expeditionen zu erfahren. Hannover, den 30. Mai 1881. Königliche Eisenbahn-Direction, Namens der betheiligten Verwaltungen. (1388)

Die im **Stettin-Süddeutschen Verbandtarif** vom 1. November 1880 resp. Nachtrag I. für den Verkehr zwischen Stettin und Stationen der Hessischen Ludwigsbahn enthaltenen directen Tarifsätze excl. derjenigen für die Stationen Babenhausen, Darmstadt, Dieburg, Erbach, Hanau, Höchst-Neustadt und Michelstadt, treten am 11. Juli cr. ausser Kraft. Breslau, den 27. Mai 1881. Namens der Verbandsverwaltungen. Directorium der Breslau-Schweidnitz-FreiburgerEisenbahngesellschaft.(1380)

Thüringisch - Bayerisch - Württembergischer Verband. Zum Tarifheft 1 tritt am 15. Juni cr. Nachtrag XXI. in Kraft. Derselbe enthält Frachtsätze für die Station Arnstein der Bayerischen Staatsbahn, directe Frachtsätze für den Verkehr zwischen Station Kirchenlamitz der Bayerischen Staatsbahn einer- und den Stationen Halle resp. Erfurt der Thüringischen Eisenbahn andererseits, fernere Frachtsätze des Ausnahmetarifs 3 für den Transport von Holz Europäisches und Druckfehlerberichtigungen. Exemplare sind bei den Verbandsexpeditionen zum Preise von 10 Pf. pro Stück käuflich zu haben. Erfurt, den 1. Juni 1881. Namens der Verbandsverwaltungen die Direction der Thüringischen Eisenbahngesellschaft. (1397)

III. Tarife für andere directe Verkehre.

Am 10. d. Mts. treten directe Frachtsätze für den **Transport von Gütern der Specialtarife** bei Aufgabe von 5000 kg pro Wagen und für Güter des Specialtarifs III in Ladungen von 10 000 kg im Verkehr zwischen **Vorwohle**, Station der Braunschweigischen Bahn, und Station **Charlottenburg** der Berliner Ringbahn in Kraft.

Die Frachtsätze betragen 1,76 resp. 0,88 *M.* pro 100 kg. Berlin, den 4. Juni 1881. Königliche Eisenbahn-Direction. (1421 J.)

Mit dem 1 Juni d. J. tritt ein directer Tarif **zwischen Belgischen und Schweizerischen Stationen**, vorläufig bestehend aus den Heften I. und II. (Heft I. enthält die allgemeinen Bestimmungen und die Waarenclassification, Heft II. die directen Frachtsätze zwischen den Belgischen Seehafenstationen und den Stationen der Schweizerischen Nordostbahn) in Kraft. Strassburg, den 29. Mai 1881. Kaiserliche Generaldirection der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. (1378)

Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. Zum directen Gütertarif zwischen **unsern Stationen** und Stationen der **Prinz Heinrichbahn** vom 1. October 1880 ist am 1. Juni d. J. der Nachtrag I erschienen. Derselbe enthält Frachtsätze für die Station Wiltz, 5 ₰. Strassburg, den 1. Juni 1881. Kaiserliche General-Direction.

Für den **directen Kohlenverkehr ab Hostenbach nach Badischen Stationen** treten am 10. d. M. die Frachtsätze für Friedrichsthal, Station des Kohlentarifs 6, vom 10. October 1877 in Kraft. Strassburg, den 3. Juni 1881. Kaiserliche Generaldirection der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.(1415)

IV. Specialtarife für bestimmte Transport-Artikel.

Berlin-Hamburger Eisenbahn. Im Verkehre von Neustadt a. D., Zernitz und Neustadt i. Meckl. nach Hamburg B. H. kommen fortan für **„Traubenzucker, Stärke- und Kartoffelmehl, Stärkesyrup"** in Ladungen von mindestens 10 000 kg pro Wagen **Ausnahmefrachtsätze** zur Anwendung, welche bei den betheiligten Expeditionen zu erfragen sind. Berlin und Hamburg, den 4. Juni 1881. Die Direction. (1419)

Am 15. Juni d. J. tritt zum **Ausnahme-Tarif** vom 1. October 1877 für den Transport von **gebranntem Kalk, Blei, Zink etc.**, sowie von Eisen und Stahl in Wagenladungen zwischen Stationen der R. O. U. Eisenbahn einerseits und den Stationen unserer Bahnstrecke Rokietnice-Stargard andererseits, der Nachtrag No. 1 in Kraft, welcher directe (an Stelle der früheren Kalkfrachtsätze tretende) Frachtsätze für Güter des Specialtarifs III enthält und von den Verband-Stationen zu beziehen ist. Breslau, den 27. Mai 1881. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn als geschäftsführende Verwaltung. (1404)

Oberschlesische Eisenbahn. Mit dem 10. Juni d. Js. tritt zu dem vom 1./11. 79 ab giltigen **Ausnahmetarif** für den Transport **Oberschlesischer Steinkohlen** von diesseitigen Stationen nach der Kaiserin-Elisabethbahn ein Nachtrag V. in Kraft. Derselbe enthält Frachtsätze für Wien (Kaiserin-Elisabethbahnhof) und ist von den Verbandstationen und unserem Verkehrsbureau zu beziehen. Breslau, den 24. Mai 1881. Königliche Direction. (1379)

Oberschlesische Eisenbahn. Mit dem 10. Juni d. Js. tritt zunächst mit Gültigkeitsdauer bis 30. Juni 1882 zu dem **Ausnahmetarif** vom 1. December 1879 **für Steinkohlen und Koaks-Sendungen** von diesseitigen Stationen nach Stationen der Oesterreichischen Staatseisenbahn via Mittelwalde-Wildenschwerdt ein Nachtrag I in Kraft. Derselbe enthält ermässigte Frachtsätze unter der Bedingung der Verfrachtung von mindestens 5 Millionen kg und ist von den Verbandstationen, sowie unserem Verkehrs-Bureau zu beziehen. Breslau, den 19. Mai 1881. Königliche Direction. (1405)

Norddeutscher Verband. An Stelle und unter Aufhebung der bezüglichen Sätze **des Ausnahmetarifs für Steinkohlen etc.** im Norddeutschen Verbande vom 1. August 1879 und des Ausnahmetarifs vom 1. Januar 1880 für den Verkehr von Stationen etc. der Bergisch-Märkischen etc. Bahn nach Stationen der Strecke Berlin-Blankenheim ist ein vom 1. Juni cr. ab gültiger neuer Ausnahmetarif für Steinkohlen etc. herausgegeben, welcher zu einem Preise von 1,10 *M.* auf den Verbandstationen käuflich abgelassen wird.

Die im letzteren enthaltenen Frachtsätze für Braunschweigische Stationen bleiben ausser Anwendung; für den gedachten Verkehr bleiben die Frachtsätze des Ausnahmetarifs vom 1. August 1879 bis auf Weiteres in Kraft.

Soweit in den vorbezeichneten Ausnahmetarifen vom 1. August 1879 bezw. 1. Januar 1880 niedrigere Tarifsätze enthalten sind, bleiben dieselben in den betreffenden Verkehrsrelationen bis zum 15. Juli 1881 bestehen. Hannover, den 1. Juni 1881. Königliche Eisenbahndirection. Namens der Verbandsverwaltungen. (1414)

1. Die in den nachstehend aufgeführten **Ausnahme-Tarifen** für die Beförderung von **Steinkohlen, Kokes und Briquets** im Verkehr zwischen Stationen der früheren Köln-Mindener Eisenbahn einerseits und Stationen der Belgischen Staats-, der Nord-Belge-, der Chimay-, der Malines-Terenuzener Bahn, der Bahn von Marbehan nach Virton und der Bahn von St. Ghislain nach Erbisveul sowie Stationen der Französischen Nordbahn andererseits und zwar:

a) im Ausnahmetarife vom 25. Mai 1877 sammt Nachträgen für den Köln-Minden-, Belgischen Verkehr via Wesel-Venlo-Liège (Longdoz),
b) im Ausnahmetarife vom 15. Mai 1877 sammt Nachträgen für den Köln-Minden-Bergisch-Märkisch-Belgischen Verkehr via Düsseldorf-Bleyberg,
c) im Ausnahmetarife vom 20. Juni 1877 sammt Nachträgen für den Köln-Minden-Belgisch-Französischen Verkehr via Wesel-Venlo-Liège (Longdoz),
d) im Ausnahmetarife vom 1. August 1877 sammt Nachträgen für den Köln-Minden-Bergisch-Märkisch-Belgisch-Französischen Verkehr via Düsseldorf-Bleyberg

enthaltenen Frachtsätze haben vom 1. Juni cr. über die Route via Köln-Herbesthal Gültigkeit. Die seitherigen Routen via Wesel-Venlo-Liège (Longdoz) resp. via Düsseldorf-Bleyberg scheiden mit dem 15. August cr. aus dem Verkehr aus.

2. Am 1. k. Mts. treten im Verkehr von den Stationen Boxtel, Haps, Mill, Oeffelt und Uden der Nordbrabant-Deutschen Eisenbahn nach diesseitigen Stationen anderweite ermässigte Frachtsätze für Eisenerzsendungen in Kraft.

Näheres bei den betreffenden Güterexpeditionen.

3. Die in dem vom 1. Januar 1879 ab gültigen Tarife für den Transport von Roheisen von den Stationen Peine und Osnabrück der Hannoverschen Staatsbahn sowie Hassbergen der Köln-Mindener Bahn nach verschiedenen Oesterreichischen Bahnen enthaltenen Frachtsätze für die Station Hassbergen treten mit dem 15. Juli cr. ausser Kraft.

4. Für die Beförderung von Steinkohlen und Kokes etc. von Stationen der Eisenbahn-Directions-Bezirke Köln (linksrheinisch), Köln (rechtsrheinisch) und Elberfeld, sowie von Stationen der Dortmund-Gronau-Enscheder und Aachen-Jülicher Eisenbahn nach Stationen der Württembergischen Staatsbahnen tritt am 1. Juni cr. ein neuer ermässigter Tarif in Kraft. Preis 30 Pfg. Durch denselben werden die Ausnahme-Tarife vom 10. October 1878 nebst Nachträgen für die Beförderung von Steinkohlen etc. von Stationen der Bergisch-Märkischen-, Köln-Mindener-, Dortmund-Gronau-Enscheder-, Rheinischen- und Westphälischen Eisenbahnen nach Stationen der Württembergischen Staatsbahnen via Bingerbrück und via Frankfurt a./M. aufgehoben.

5. Für Erztransporte in Wagenladungen von je 10 000 kg von Leoben trans., Station der Kronprinz Rudolphbahn, nach den im Ausnahmetarif für den Transport von Roheisen von Stationen der Kronprinz Rudolfbahn nach Rheinland-Westfalen vom 10. Dezember 1880 aufgeführten Stationen der Bergisch-Märkischen-, Köln-Mindener-, Rheinischen und Hannoverschen Bahn kommen vom 1. Juni cr. die im vorgenannten Ausnahmetarif enthaltenen, um

M 0,12 pro 100 kg verkürzten Frachtsätze für Leoben loco zur Anwendung.

6. Im Rheinischen Nachbar-Verkehr kommen vom 1. Juni cr. ab für Eisenerz-Transporte von Nortrug und Spelle nach Dortmund K. M. und B. M. besondere Sätze des Ausnahmetarifs C. zur Einführung, welche bei den betreffenden Güter-Expeditionen zu erfahren sind. Köln, den 31. Mai 1881. Königliche Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische) No. 3, 4, 5 und 6 zugleich Namens der betheiligten Verwaltungen. (1403)

2. Eröffnungen etc.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Einer Mittheilung der Direction der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen zufolge ist die 4,8 km lange, bisher nur für den Güterverkehr benutzte Verbindungsbahnstrecke Récse-Prácsa (Ratzersdorf-Weinern) der Waagthallinie mit den Stationen Récse und Prácsa am 15. Mai d. Js. für die Sommersaison auch für den Personenverkehr eröffnet worden.

Einer Mittheilung der Königlichen Direction der Oberschlesischen Eisenbahn zufolge wird die zwischen Arnswalde und Augustwalde belegene (von ersterer Station 11,5 km, von letzterer 6,5 km entfernte) Haltestelle Kleeberg am 1. Juni d. J. für den Güterverkehr eröffnet werden.

Zufolge einer Mittheilung der Generaldirection der Königlich Bayerischen Verkehrsanstalten wird die 12,67 km lange Verbindungsbahn von Dinkelsbühl nach Feuchtwangen mit der für vollständigen Abfertigungsdienst eingerichteten Station Schlopfloch am 1. Juni cr. dem allgemeinen Verkehre übergeben werden.

Berlin, den 31. Mai 1881.

Die geschäftsführende Direction.

Siegert.

K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft. Mit 1. Juni d. J. wird das bisher bestandene Stadtbureau der Südbahn, Wien I. Kolowratzing No. 9, aufgelöst und wird von dem genannten Tage an, der in diesem Bureau stattgehabte Billetverkauf durch das Bureau der internationalen Schlafwagengesellschaft in

Wien I. Kärnthnerring 15,

besorgt werden. Wien, am 26. Mai 1881. Die Generaldirection. (1416)

Die Haltestellen Schlönwitz und Schönau (Strecke Neustettin-Stolp) werden vom 1. Juni cr. ab bezüglich der Abfertigung von Gütern den Stationen gleichgestellt und findet auf denselben vom genannten Tage ab eine unbeschränkte Güterabfertigung statt. Bromberg den 31. Mai 1881. Königliche Eisenbahn-Direction. (1401 J.)

K. K. priv. Kronprinz Rudolfbahn. Betreffs Eröffnung der Haltestelle Hallstatt und der Personen- und Gepäcksexpedition im Orte Hallstatt beehren sich die gefertigten Transportunternehmungen bekannt zu geben, dass mit 1. Juni 1881 bis auf Weiteres für die Dauer der Sommerfahrordnungen von den Stationen Aussee, Ischl, Lauffen, Anzenau, Goisern und Steg sowohl Bahnbillets nach der Haltestelle Hallstatt, als auch Schiffsbillets von der Haltestelle Hallstatt nach dem Orte Hallstatt und zwar entweder zur Tourfahrt oder zur Tour- und Retourfahrt ausgegeben werden.

Dessgleichen erfolgt im Amtslokale des K. K. Postmeisters Carl Seeauer im Orte Hallstatt die Ausgabe von solchen Schiffsbillets nach der Haltestelle Hallstatt und auch von Bahnbillets nach den obenbezeichneten Stationen.

Das in den Stationen Aussee, Ischl, Lauffen, Anzenau, Goisern und Steg zur Aufgabe gelangende Reisegepäck kann nach Wunsch der P. T. Reisenden entweder nur nach der Haltestelle Hallstatt, oder aber direct nach dem Orte Hallstatt abgefertigt werden; dagegen wird in umgekehrter Richtung das Reisegepäck stets nur im Orte Hallstatt direct nach den genannten Stationen aufgenommen. Für die Haltestelle Hallstatt gelten die für die Station Obertraun festgesetzten tarifmässigen Bahngebühren.

Die Schiffstaxen von der Haltestelle Hallstatt nach dem Orte Hallstatt oder umgekehrt sind folgende:

	Erwachsene.	Kinder von 2—10 Jahren.
1. Tourfahrt pro Person	30 Kreuzer Oe.W.	15 Kr. Oe.W.
2. Tour- u. Retourfahrt pro Person	50 „ „ „	30 „ „ „

Kinder unter zwei Jahren sind frei.

3. Für Reisegepäck wird per Collo (ohne Unterschied des Gewichtes) 10 Kreuzer Oe. W. als fixe Gebühr berechnet.

Handgepäck wird auf dem Schiffe unentgeltlich befördert.

Jene Passagiere, welche aus dem Orte Hallstatt nicht mit dem Dampfschiffe zur Haltestelle Hallstatt (behufs Weiterfahrt per Bahn) fahren, haben, nachdem in dieser Haltestelle keine Fahrkartenausgabe und Gepäcksaufnahme stattfindet, die erforderlichen Fahrbillets vorher im erwähnten Postamtslokale zu lösen bezw. das Reisegepäck dortamts zur Aufgabe zu bringen. Wien, im Mai 1881. Die Dampfschiffahrts-Unternehmung auf dem Hallstätter-See. Die K. K. Betriebsverwaltung der K. K. priv. Kronprinz Rudolfb. (1389)

3. Verkehrs-Störungen etc.

Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn. Auf der Oesterr. Linie der Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn nächst Ottynia wurde der Verkehr am 24. und 25. Mai cr. durch Ueberschwemmung unterbrochen.

Königliche Direction der Rumänischen Eisenbahnen. In Folge Unterbrechung durch Hochwasser musste am 15. Mai der gesammte Zugverkehr auf unserer Strecke Braila-Mârâsesci eingestellt werden.

Die Unterbrechung dürfte voraussichtlich 15 Tage dauern, und werden wir die Wiedereröffnung auf demselben Wege bekannt geben.

4. General-Versammlungen.

K. K. priv. Südbahngesellschaft. Nachdem bei der für den 30. Mai l. J. einberufenen achtundzwanzigsten ordentlichen Generalversammlung die nach Art. 28 der Statuten erforderliche Anzahl von Actien nicht vertreten war, konnte über den 5. Gegenstand der Tagesordnung: „Aenderung der Artikel 2 und 10 der Statuten in Betreff der Firma in Ungarischer Sprache und der gesellschaftlichen Kundmachungen in Ungarn“ ein Beschluss nicht gefasst werden.

Die Herren Actionäre werden daher hiermit im Sinne des Art. 28 der Statuten zu der

am 7. Juli l. J., um 10 Uhr Vormittags, in Wien, Stadt Eschenbachgasse No. 9 (Saal des Oesterr. Ingenieur- und Architektenvereines) stattfindenden neunundzwanzigsten ausserordentlichen

Generalversammlung

mit dem Bemerken eingeladen, dass der Beschluss dieser Generalversammlung giltig sein wird, wenn mindestens 50 Actionäre an der Versammlung theilnehmen, welche wenigstens ein Zehntel des Actiencapitales repräsentiren.

Tagesordnung:

Aenderung der Artikel 2 und 10 der Statuten in Betreff der Firma in Ungarischer Sprache und der gesellschaftlichen Kundmachungen in Ungarn.

Nach Artikel 22 der Statuten können der Generalversammlung nur jene Actionäre beiwohnen, welche mindestens 40 Actien besitzen und dieselben spätestens 14 Tage vor dem Zusammentritte der Generalversammlung bei einer der nachstehend bezeichneten Cassen hinterlegt haben, und zwar:

in Wien bei der K. K. priv. Oesterr. Creditanstalt für Handel und Gewerbe,
in Wien bei Herrn S. M. v. Rothschild, oder
in Wien bei der Liquidatur der Gesellschaft am Südbahnhofe (Administrationsgebäude),
in Budapest bei der Ungar. Allgem. Creditbank,
in Triest bei den Herren Morpurgo & Parente,
in Frankfurt a. M. bei den Herren M. A. v. Rothschild & Söhne,
in Berlin bei Herrn S. Bleichröder,
in Hamburg bei den Herren L. Behrens & Söhne,
in Paris bei der Depôtcasse der Gesellschaft, rue Lafitte 17,
in London bei den Herren N. M. Rothschild & Söhne,
in Mailand bei der Cassa di risparmio,
in Genf bei den Herren Lombard, Odier & Compagnie,
in Lyon bei den Herren P. Galline & Comp. und Veuve Morin, Pons & Comp.

Gegen die deponirten Actien werden Depositenscheine und Legitimationskarten ausgefolgt, welch letztere den Zutritt zur Generalversammlung gewähren.

Abwesende Actionäre können sich mittelst schriftlicher Vollmacht durch einen anderen Actionär vertreten lassen, der selbst das Recht der Theilnahme an der Generalversammlung hat (Art. 23).

Im Vertretungsfalle ist die auf der Legitimationskarte vorgedruckte Vollmacht auszufüllen, von dem Vollmachtgeber eigenhändig zu unterfertigen und spätestens am 2. Juli l. J. bei der Liquidatur der Gesellschaft in Wien (Südbahnhof) vorzuweisen, wobei bemerkt wird, dass nach Art. 25 der Statuten kein Actionär mehr als 10 Stimmen aus eigenem Rechte und mehr als 20 Stimmen aus eigenem Rechte und als Bevollmächtigter anderer stimmberechtigter Actionäre in sich vereinigen kann. Wien, am 4. Juni 1881. Der Verwaltungsrath. (1417)

K. K. priv. Kronprinz-Rudolfbahn. In der heute abgehaltenen 14. ordentlichen Generalversammlung der Actionäre der Kronprinz-Rudolfbahn wurden folgende Beschlüsse gefasst:

1. Die Generalversammlung nimmt den Bericht des Verwaltungsrathes über die Geschäftsgebahrung im Jahre 1880 zur Kenntniss.

2. Die Generalversammlung genehmigt den geprüften Rechnungsabschluss des Jahres 1880 und ertheilt der Verwaltung der K. K. priv. Kronprinz-Rudolfbahn das Absolutorium.

3. Die bis Ende 1880 erwachsene schwebende Schuld ist durch eine vom Jahre 1881 angefangen, durch 9 Jahre fortdauernden Abzug per fl. 1 vom jedesmaligen Juli-Actiencoupon zu verzinsen und zu tilgen.

4. Zu Aufsichtsräthen wurden die Herren Dr. Othmar Reiser, Dr. Friedrich Bunzl und Cäsar von Foregger, zu Ersatzmänner die Herren Ludw. Rafelsberger, Johann Berger und Gust. Gschaider gewählt.

5. Zu Verwaltungsräthen wurden die Herren Georg Ritter von Aichingen und

Dr. Julius Alexander Schindler wiedergewählt.

Wien, am 2. Juni 1881. Der Verwaltungsrath. Nachdruck wird nicht honorirt. (1420)

5. Auszahlungen.

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Die ordentliche Generalversammlung vom 14 Mai 1881 hat beschlossen, dass der am 1. Juli 1881 fällige Coupon der Stammactien mit 3 fl. 40 kr. Oe. W. und der am 1. Juli 1881 fällige Coupon der Actien Lit. B. mit fl. 10. — Oe. W. einzulösen ist.

Die Zahlung wird bei unserer Hauptcassa, Wien, II. Nordwestbahnhof geleistet.

Die verfallenen Actiencoupons sind mit Consignationen, welche nebst den arithmetisch geordneten Nummern die Unterschrift und den Wohnort des Einreichers zu enthalten haben, bei unserer Liquidatur, II. Nordwestbahnhof, vom 1. Juli l. J. ab einzureichen, wozu Blanquette unentgeltlich verabfolgt werden. Wien, im Mai 1881. Der Verwaltungsrath. (1383)

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Vom 15. Juni c. ab werden in unserer Hauptcasse — am Ascanischen Platz No. 5 hierselbst — in den Vormittagsstunden von 9 bis 12 jeden Wochentags eingelöst werden:

1. die zum 1. Juli 1881 fällig werdenden Zinscoupons unserer Gesellschaft, und zwar:
   a) Nr. 1 Ser. IV. der 4½ pCt. Prioritäts-Obligationen I. u. II. Emission,
   b) Nr. 1 Ser. IV. der 4½ pCt. Prioritäts-Obligationen Litt. B.,
   c) No. 1 Ser. II. der 4½ pCt. Prioritäts-Obligationen Litt. C.,
   d) die Dividendenscheine No. 79 der Stammactien Litt. A., B., C., D. und E.,
2. die Zinscoupons No 12 der 4½ pCt. Prioritäts-Obligationen der Oberlausitzer Eisenbahngesellschaft,
3. die an früheren Fälligkeitsterminen nicht eingelösten Coupons und Dividendenscheine, soweit dieselben nicht etwa verjährt sind,
4. die am 14. März c verloosten Prioritätsobligationen diesseitiger Gesellschaft, sowie die rückständigen gleichartigen Prioritäten, cfr. unsere öffentliche Bekanntmachung vom 14. März 1881,
5. die am 24. Januar c. verloosten 4½ pCt. Prioritätsobligationen der Oberlausitzer Eisenbahngesellschaft und die rückständigen, bisher nicht eingelösten Prioritäten aus der 1. Verloosung v. J. 1880.

Es wird ersucht, getrennte Nachweisungen einzureichen:

1. über Coupons zu Berlin-Anhaltischen Prioritätsobligationen,
2. über Dividendenscheine zu Berlin-Anhaltischen Stammactien,
3. über Coupons zu Oberlausitzer Prioritätsobligationen,

welche je die Stückzahl und den Werth, nach ihren verschiedenen Categorien geordnet, nachweisen.

Die verloosten Prioritäten der Berlin-Anhaltischen und auch der Oberlausitzer Eisenbahngesellschaft sind mit getrennten Nummerverzeichnissen einzureichen.

In Leipzig erfolgt die Einlösung, jedoch nur der Coupons und Dividendenscheine, in den Tagen vom 1. bis 15. Juli 1881, Vormittags von 9 bis 12 Uhr, jeden Wochentags bei unserer Gütercasse auf dem dortigen Bahnhofe.

Ausserdem erfolgt die Einlösung der Coupons zu den 4½ pCt. Prioritätsobligationen Litt. C. vom 1. bis 15. Juli 1881 in Frankfurt a. M.

a) bei Herren M. A. von Rothschild & Söhne,
b) bei der Filiale der Bank für Handel- und Industrie. (1399)

Berlin, den 28. Mai 1881. Die Direction.

Werra-Eisenbahn. Die auf die Stammactien pr. 1880 entfallende Dividende ist auf 3 pCt. oder 9 ℳ pro Actie festgestellt worden und wird gegen Rückgabe des Dividendenscheines Nr. 22 ausser von unserer Hauptcasse hier und von den Billet-Expeditionen unserer Bahn bei der Coburg-Gothaischen Creditgesellschaft in Coburg, der Allgemeinen Deutschen Credit-Anstalt in Leipzig, bei den Herren Platho & Wolf in Berlin, Herren Gross & Oberländer in Frankfurt a. M., Herren Rüderer & Comp. in München, den Filialen der Mitteldeutschen Creditbank in Berlin und Frankfurt a. M., Herrn Jacob Landau in Berlin, den Herren Becker & Comp. in Leipzig und Herren Bloch & Comp. in Nürnberg und München vom 1. Juli d. J. ab ausgezahlt.

Die Einlösung der am 1. Juli cr. fälligen Coupons der 4½ pCt. Prioritätsanleihe erfolgt ausser bei den vorgenannten Stellen auch noch bei der Mitteldeutschen Creditbank allhier, der Thüringischen Bank in Liquid., Filiale Berlin in Berlin, Herrn J. C. Plaut in Leipzig, Herren Alfred Seeligmann & Comp. in Karlsruhe und der Württembergischen Vereinsbank in Stuttgart.

Gleichzeitig bemerken wir, dass von unseren 5 pCt. Prioritätsobligationen noch das Stück Lit. C. No. 8841 à 300 ℳ, zinslos seit 1. Januar 1874, einzulösen ist, sowie dass die Stammactien 21541 u. 21543 und die 4½ pCt. Prioritätsobligationen Lit. A. 1507 und 1509 gerichtlich mortificirt und Duplicate ausgegeben worden sind. Meiningen, den 31. Mai 1881. Die Direction der Werra-Eisenbahn-Gesellschaft. (1393)

6. Convertirung.

Pfälzische Eisenbahnen. Die Convertirung der 4½procentigen Prioritäts-Obligationen der Pfälzischen Eisenbahnen in neue 4procentige betreffend.

Die Generalversammlung der Actionäre der Pfälzischen Eisenbahn-Gesellschaften vom 29. April 1881 hat mit Genehmigung der K. Bayer. Staatsregierung gemäss der höchsten Entschliessung des Kgl. Staatsministeriums des Königlichen Hauses und des Aeussern, dann der Finanzen vom 15. März ds. Js. beschlossen:

I. dass **sämmtliche** 4½procentige Prioritäts-Obligationen der 3 Pfälzischen Eisenbahn-Gesellschaften in 4procentige umgewandelt und zu diesem Zwecke **sämmtliche** 4½procentige Prioritäts-Anlehen der 3 Pfälzischen Eisenbahn-Gesellschaften nach ihrem Stande vom 1. October 1881 auf Grund des vertragsmässig bestehenden, bezw. urkundlich festgestellten Vorbehaltes per 1. October 1881 gekündigt werden sollen;

II. dass durch sofortige Emission eines neuen 4procentigen Prioritäts-Anlehens für Jede der 3 Pfälzischen Eisenbahn-Gesellschaften den Inhabern der 4½procentigen Prioritäts-Obligationen innerhalb des Präclusivtermines

vom 10. Mai bis 15. Juni l. Js.

Gelegenheit zum freiwilligen Umtausch dieser Obligationen gegen neue 4procentige Prioritäts-Obligationen in Reichswährung gegeben werden soll.

Im Vollzuge dieses Beschlusses bringen wir hiermit zur öffentlichen Kenntniss, was folgt:

1. die nachbezeichneten 4½procentigen Prioritäts-Anlehen der 3 Pfälzischen Eisenbahn-Gesellschaften werden per 1. October 1881 andurch gekündigt und zwar:

A. für die Ludwigsbahn.

a) Das IV. Anlehen zu 4½ pCt. vom 1. April 1858;
b) das VIII. Anlehen zu 4½ pCt. (früher 5procentig und auf 4½ pCt. reducirt) vom 15. August 1869;
c. das IX. Anlehen zu 4½ pCt. vom 1. April 1872;
d) das X. Anlehen zu 4½ pCt. vom 1. October 1872;
e) das XI. Anlehen zu 4½ pCt. vom 12. Juni 1875.

B. für die Maximiliansbahn.

a) Das I. Anlehen zu 4½ pCt. vom 1. September 1871;
b) das II. Anlehen zu 4½ pCt. vom 1. April 1874;
c) das III. Anlehen zu 4½ pCt. vom 22. October 1876.

C. für die Nordbahnen.

a) Das I. Anlehen, theils zu 5 pCt. emittirt vom 1. September 1871, später convertirt auf 4½ pCt., und theils zu 4½ pCt. emittirt vom 1. März 1872;
b) das II. Anlehen zu 4½ pCt. vom 20. November 1876.

2. Diejenigen Obligationsinhaber der hieroben bezeichneten, gekündigten 4½procentigen Prioritäts-Anlehen, welche von der Convertirung in der dafür bestimmten Zeit vom 10. Mai bis 15. Juni d. Js. Gebrauch machen, erhalten zu den neuen 4procentigen Prioritäts-Obligationen

eine Convertirungsprämie von 1¼ pCt. des Nominalwerthes

derselben und wird ihnen ausserdem für den Coupon per 1. October 1881 der alten Obligationen der 4½procentige Zins für die Zeit vom 1. April bis 1. October 1881 sofort bei der Convertirung vergütet.

3. Die Erklärung über die beabsichtigte Convertirung in der vorbezeichneten Frist ist mittelst eines für jedes Anlehen besonders bestimmten Verzeichniss-Formulars zu bewerkstelligen, in welches die zum Umtausch angemeldeten 4½procentigen Prioritäts-Obligationen, nach den verschiedenen Bahnen und Jahrgängen der Anlehen getrennt, nach Litteras und Nummern arithmetisch geordnet einzutragen sind.

Die in 2 Exemplaren auszufertigenden Verzeichnisse, deren Formularien bei den am Schlusse gegenwärtiger Bekanntmachung bezeichneten Convertirungsstellen bezogen werden können, sind mit den zu convertirenden 4½procentigen Prioritäts-Obligationen nebst den dazu gehörigen Talons und sämmtlichen Coupons einschliesslich des Coupons per 1. October 1881 bei Einer der unterzeichneten Convertirungsstellen einzureichen, wo der declarirende Obligations-Inhaber das eine Exemplar der betr. Verzeichnisse mit einer Empfangsbescheinigung versehen zurückerhält.

Die Fristbestimmung zum Bezuge der neuen 4procentigen Prioritäts-Obligationen wird von jeder Convertirungsstelle öffentlich bekannt gemacht.

Die neuen 4procentigen Prioritäts-Obligationen werden mit Zinslauf vom 1. October 1881, daher mit 1. Zinscoupon per 1. April 1882 ausgegeben.

Ueber die Vergütung bezw. Anrechnung des Zinses der alten 4½procentigen Prioritäts-Obligationen vom 1. April bis 1. October 1881, die baare Rückvergütung fehlender Coupons etc. sind auf der Rückseite der betr. Verzeichniss-Formularien die nöthigen Bemerkungen zur gefälligen Beachtung mitgetheilt und ist dortselbst auch das Schema für die Abrechnung und die Feststellung der baaren Herein- oder Hinauszahlung mit der näheren Bezeichnung

der abzugebenden neuen Prioritäts-Obligationen beigefügt.

4. Alle 4½ procentige Prioritäts-Obligationen der 3 Bahngesellschaften, welche bis zum 15. Juni ds. Js. einschliesslich zur Convertirung nicht eingereicht wurden, gelangen in Gemässheit obiger Kündigung, soweit sie nicht schon amortisirt sein sollten, zur Rückzahlung des Capitales per 1. October 1881.

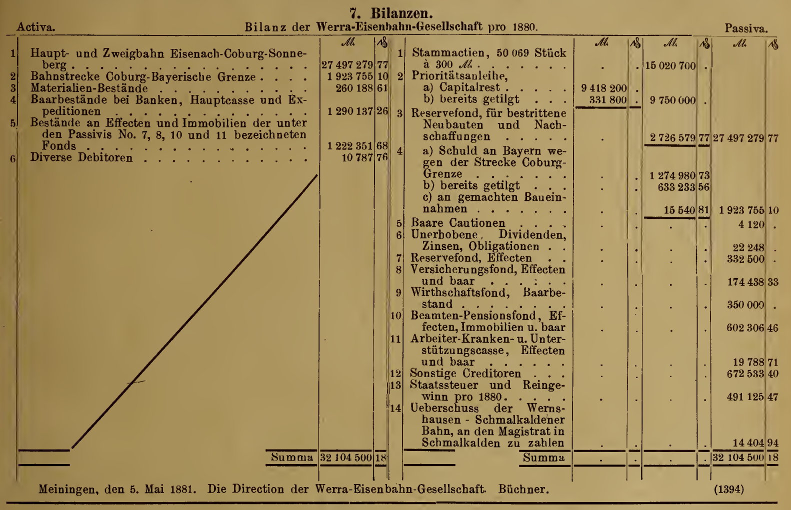
Die Inhaber dieser 4½procentigen Prioritäts-Obligationen werden daher aufgefordert, ihre Obligationen mit sämmtlichen nicht verfallenen Zinscoupons, beginnend mit dem Zinscoupon per 1. April 1882, nebst Talons mit Eintritt des obenbezeichneten Kündigungstermins bei der Hauptcassa in Ludwigshafen a/Rhein oder den nachbenannten Banken und Bankhäusern einzureichen und den Nominalbetrag der Obligationen in Empfang zu nehmen.

Vom 1. October 1881 ab hört die Verzinsung der 4½procentigen Prioritäts-Obligationen auf, weshalb die etwa fehlenden, nicht fälligen Zinscoupons bei der Auszahlung des Capitales in Abzug gebracht werden.

Als Convertirungsstellen werden bezeichnet:

1. die Directions - Hauptcassa in Ludwigshafen a/Rh.,
2. M. A. v. Rothschild & Söhne in Frankfurt a/M.,
3. Ph. N. Schmidt in Frankfurt a/M.,
4. die Generaldirection der Seehandlungs-Societät in Berlin,
5. die Direction der Disconto-Gesellschaft in Berlin,
6. S. Bleichroeder in Berlin,
7. W. H Ladenburg & Söhne in Mannheim,
8. die Rheinische Creditbank in Mannheim,
9. die K. Bank in Nürnberg und alle ihre Filialen,
10. die Bayerische Vereinsbank in München,
11. L. Dacqué in Neustadt a/Haardt.

Das Convertirungsgeschäft wird in dem Effectenbureau der vorgenannten Firmen innerhalb der üblichen Geschäftsstunden vollzogen werden. Ludwigshafen, 1. Mai 1881. Die Direction der Pfälzischen Eisenbahnen. v. Jaeger. (1146)



7. Bilanzen.

Bilanz der Werra-Eisenbahn-Gesellschaft pro 1880.

Activa.

		ℳ	₰
1	Haupt- und Zweigbahn Eisenach-Coburg-Sonneberg	27 497 279	77
2	Bahnstrecke Coburg-Bayerische Grenze	1 923 755	10
3	Materialien-Bestände	260 188	61
4	Baarbestände bei Banken, Hauptcasse und Expeditionen	1 290 137	26
5	Bestände an Effecten und Immobilien der unter den Passivis No. 7, 8, 10 und 11 bezeichneten Fonds	1 222 351	68
6	Diverse Debitoren	10 787	76
	Summa	32 104 500	18

Passiva.

		ℳ	₰	ℳ	₰	ℳ	₰
1	Stammactien, 50 069 Stück à 300 ℳ	.	.	15 020 700	.		
2	Prioritätsanleihe,						
	a) Capitalrest	9 418 200	.				
	b) bereits getilgt	331 800	.	9 750 000	.		
3	Reservefond, für bestrittene Neubauten und Nachschaffungen	.		2 726 579	77	27 497 279	77
4	a) Schuld an Bayern wegen der Strecke Coburg-Grenze	.	.	1 274 980	73		
	b) bereits getilgt	.	.	633 233	56		
	c) an gemachten Baueinnahmen	.	.	15 540	81	1 923 755	10
5	Baare Cautionen	.	.	.	.	4 120	.
6	Unerhobene Dividenden, Zinsen, Obligationen	.	.	.	.	22 248	.
7	Reservefond, Effecten	.	.	.	.	332 500	.
8	Versicherungsfond, Effecten und baar	.	.	.	.	174 438	33
9	Wirthschaftsfond, Baarbestand	.	.	.	.	350 000	.
10	Beamten-Pensionsfond, Effecten, Immobilien u. baar	.	.	.	.	602 306	46
11	Arbeiter-Kranken- u. Unterstützungscasse, Effecten und baar	.	.	.	.	19 788	71
12	Sonstige Creditoren	.	.	.	.	672 533	40
13	Staatssteuer und Reingewinn pro 1880	.	.	.	.	491 125	47
14	Ueberschuss der Wernshausen - Schmalkaldener Bahn, an den Magistrat in Schmalkalden zu zahlen	.	.	.	.	14 404	94
	Summa	.	.	.	.	32 104 500	18

Meiningen, den 5. Mai 1881. Die Direction der Werra-Eisenbahn-Gesellschaft. Büchner. (1394)

8. Submissionen.

Submission. Es sollen die Anfertigung und Lieferung von

a) 4 St. Tenderlocomotiven nebst Reservestücken,

b) 6 St. Personenwagen II. und III. Cl.,
 6 „ „ III. Cl.,
 4 „ Gepäckwagen,

c) 32 „ Satzachsen,
 72 „ Tragfedern für Wagen,
 24 „ Spiralfedern für Zugapparate und
 72 „ Spiralfedern für Buffer

im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die Lieferungsbedingungen nebst Zeichnungen liegen im diesseitigen Generalbureau hierselbst zur Einsicht aus und können von demselben gegen Einsendung von je 2 ℳ für die Locomotiven, die Wagen und die Achsen etc. auf desfallsige Anforderung bezogen werden.

Offerten sind verschlossen und portofrei mit der Aufschrift:

Submission auf „Locomotiven“ resp. „Wagen“ oder „Achsen“

versehen, bis zum Submissionstermin Mittwoch, den 15. Juni cr., Vormittags 10 Uhr an das diesseitige maschinentechnische Bureau einzusenden. Magdeburg, den 25. Mai 1881. Königliche Eisenbahn-Direction. (1368)

Dänische Staatsbahnen in Jütland und Fühnen. Die Lieferung von 6 Stück Locomotiven für die tertiären Linien der Dänischen Staatsbahnen in Jütland und Fühnen soll in Submission vergeben werden.

Schriftliche, mit entsprechender Aufschrift versehene Offerten müssen versiegelt binnen den 11. Juni d. J., um 12 Uhr Mittags an das unterzeichnete Directorat eingereicht werden. Die massgebenden Bedingungen werden den Herren Fabrikanten auf Verlangen kostenfrei zugestellt. Aarhus, den 28. Mai 1881. Das Directorat der Dänischen Staatsbahnen in Jütland und Fühnen. (1363)

K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahngesellschaft. Lieferung für Rüböl und Petroleum. Die Lieferung des Bedarfes von circa:

270 Metercentner Rübbrennöl,
470 „ Rübschmieröl und
700 „ Petroleum für Beleuchtungszwecke,

für die Zeit vom 1. Juli 1881 bis 30. Juni 1882 wird im Offertwege vergeben.

Offerten sind geschlossen und mit der Aufschrift: „Offerte für Oele“ versehen bis 21. Juni l. J., 11 Uhr Vormittags bei der Centralleitung in Wien, bei dem Comité dirigeant in Bucarest oder bei den Betriebsleitungen in Lemberg und Jassy einzubringen und ist bei der Cassa einer dieser Stellen ein Vadium in der Höhe von 10 pCt. des Lieferungswerthes zu erlegen.

Die näheren Bestimmungen für die Offertverhandlung und die Lieferungsbedingnisse können bei der Materialverwaltung in Wien, Bucarest, Lemberg oder Jassy eingesehen werden. Wien, 3. Juni 1881. Der Verwaltungsrath. (1478)

Privat-Anzeigen.

Wir empfehlen den verehrl. Eisenbahnverwaltungen unsere verbesserte

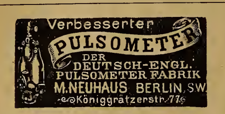
Cannstatter Petroleum-Fackellampe mit Doppelbalance,

die bezüglich einfacher höchst solider Dochtregulirung alle bis jetzt construirten Lampen übertrifft und schöne gleichmässige Flamme giebt.

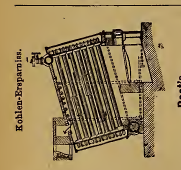
Preis mit Weissblechcorpus . *M.* 13,50
Messingcorpus . . „ 16,—
vernickelter Corpus „ 20,—

und stellen Muster für Proben gerne zur Verfügung.

Herm. Weissenburger & Cie., Cannstatt, Blechwaaren- & Feuerwehrrequisitenfabrik.



Oefen für Waggons
(Normalöfen),
Locomotivschuppenöfen,
wie solche in vielen Exemplaren bereits geliefert, empfiehlt die Fabrik für Heizungs-, Ventilations- und Koch-Anlagen von
Emil Rudolph Damcke,
Berlin NW.,
44 Dorotheen Str.



Root's
nichtexplodirende
Dampfkessel bauen in Deutschland allein als ausschliessliche Specialität
Walther & Co. in Kalk a. Rhein.
Keine Explosions-Gefahr.

GANZ & Comp.
Eisengiesserei u. Maschinen-Fabriks-Actien-Gesellschaft
in Ofen und Ratibor.

Hartguss - Räder und Herzstücke, Eisenbahn-Oberbau- und Hochbau-Eisenbestandtheile, mechanische Ausrüstungen, Rohguss und Maschinenarbeiten, Walzenstühle und Mühlenbestandtheile.

UNION

Actien-Gesellschaft für Bergbau, Eisen- und Stahlindustrie zu Dortmund

liefert:

Kohlen und **Coaks. Erze.**
Puddelroheisen, Bessemerroheisen, Giessereiroheisen, Eisenbahnschienen und **Pferdebahnschienen** aus Bessemerstahl.
Laschen aus Schweisseisen, Flusseisen und Bessemerstahl.
Unterlagsplatten für Schienen aus Schweiss- und Flusseisen.
Lang- und **Querschwellen** aus Schweiss- u. Flusseisen.
Kleineisenzeug zum eisernen Bahnoberbau.
Bandagen aus Bessemer- und Martinstahl.
Achsen aus Bessemer-, Martinstahl und Flusseisen.
Radsätze für Waggons, Tender und Locomotiven.
Grubenschienen aus Eisen und Stahl.
Grubenschwellen aus Schweiss- und Flusseisen.
Grubenwagen-Räder und **complete Sätze** etc. aus Temperstahl.
Fliegende Geleise, Schachtgestänge, Schachtringe, eiserne Streckenbögen.
Brücken, Dächer, Drehscheiben, Eisen-Constructionen, Weichen, Kreuzungen.
Giesserei-Producte jeder Art. Potterieguss.
Geschosse.

Schmiedestücke.
Geschmiedete Karren- und **Wagenachsen** aus Eisen und Stahl nach Profilbuch und in jedem vorgeschriebenen Facon.
Stabeisen: Rund, Vierkant, Flach, auch in Flusseisen, Bessemerstahl, Feinkorn, Puddelstahl, Hufstab-Mutter-Felgen- Reifen- Roststab-Eisen.
Geschmiedetes Eisen.
Universaleisen.
Profilirtes Eisen aller Art als:
Winkeleisen
T Eisen
I Trägereisen
Π Eisen
Fenstereisen u. s. w.
} nach Profilbuch.
Kesselbleche in Prima, Feinkorn- Holzkohlen- Lowmoor- Flusseisen- Martinstahl- Bessemerstahl-Qualität.
Reservoirbleche.
Sturz- und **Feinbleche.**
Walzdraht in Eisen, Flusseisen, Martinstahl und Bessemerstahl.



Eiserne Lastkarren

empfiehlt **R. Drescher, Chemnitz.**

Gehärtetes Tafelglas

Presshartglas,

sehr empfehlenswerth durch **bedeutende Widerstandsfähigkeit gegen Stoss, Druck, Wurf** und **Temperaturdifferenzen** zu

Bedachungen, Locomotiv- und Wagenfenstern, Signal- und Laternenscheiben,

auch mit **transparenten Stationsnamen** und **anderen Bezeichnungen** versehen sowie

gebogene Scheiben jeder Art für Reflecteurs etc.

liefert billigst **Dresdner Glasfabrik Friedr. Siemens.**
Dresden, Freibergerstrasse 43.

Lokomotiven für Zechen, industrielle Werke, Bauunternehmer,
überhaupt für jeden Bahnbetrieb und jede Leistung liefern
Henschel & Sohn, Kassel.

Russisches Mineral-Schmieroel
Marke „Caucasine“,
W. Ropes & Co. in St. Petersburg
Vertreter für das Ausland:
Jul. Cohnen, Köln, Friedrichstr. 7.

Geschwindigkeitsmesser Pat. Klose
Schienenprofil-Apparate Pat. Hattemer & Schubert
liefert **Wilh. Horn, Berlin S.,**
Telegraphen-Bau-Anstalt.



Gesucht wird ein tüchtiger **Techniker** für das Bureau einer Locomotiven-Bau-Anstalt Deutschlands. Anmeldungen mit Zeugnissabschriften und Lebenslauf werden an **Haasenstein & Vogler** in **Berlin** unter **H 32674 b** erbeten.

H. S. HERMANN. BUCHDRUCKEREI. LITHOGRAPHISCHE ANSTALT & STEINDRUCKEREI. VERLAGS-BUCHHANDLUNG. PHOTOLITHOGRAPHIE & LICHTDRUCK-ANSTALT. BUCHBINDEREI. BERLIN SW., BEUTH-STRASSE 8.

Die im Jahre 1837 begründete Anstalt, welche vorzüglich für Druck von Formularen, Tarifen, Billets sowie von Steindruck-Arbeiten, wie Bau- und Situations-Plänen eingerichtet ist, empfiehlt sich den geehrten Bahn-Verwaltungen zur Lieferung des Drucksachen-Bedarfs bei schleuniger Herstellung zu billigsten Preisen.

Annahme der Privat-Anzeigen für diese Zeitung, welche für Fabrikanten und Lieferanten von Eisenbahn-Bedarf ein geeignetes Insertions-Mittel bietet.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin SW. (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 44. 1881.

Die Zeitung erscheint Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction: Dr. jur. W. Koch, Berlin SW., Kleinbeerenstr. 3.
Commissionär für den Buchhandel: Adolph Refelshöfer, Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Zeitung des Vereins



Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuth-Strasse 8, einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3000 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Einundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 13. Juni 1881.

Das Eisenbahnnetz Frankreichs, sowie die am 1. Januar 1881 im Bau begriffenen Französischen Bahnen.

Der Statistik des Französischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, welche Ende 1880 erschienen ist, entnehmen wir folgende Angaben über den Stand der Eisenbahnen Frankreichs am 31. December 1879.

Das gesammte Französische Bahnnetz umfasste 25 160 km, wovon 478 km im Laufe des Jahres 1879 eröffnet worden waren.

Von den Hauptbahnen umfassten Ende 1879 die Nordbahn 1 964 km, die Ostbahn 2 594 km, die Westbahn 2 955 km, die Paris-Orléansbahn 4 359 km, die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn 5 870 km, die Südbahn 2 201 km, die Ceinture 17 km, die Grande Ceinture 11 km.

Hierzu kommen die kleineren Eisenbahngesellschaften: Lille à Valenciennes 63 km, Nord Est 236 km, Somain-Anzin 37 km, Chauney-St. Gobain 15 km, Dunkarque-Belgische Grenze 15 km, Hazebrouck-Grenze 14 km, Armentières-Grenze 3 km, Enghien-Montmorency 3 km, Epernay-Romilly 84 km, Nancy-Vézelise 32 km, Nancy-Château Salins 24 km, Vassy-St. Dizier 22 km, Bondy-Aulnay les Bondy 8 km, Vitry-Vougères 81 km, Dombes et Sud Est 168 km, Rhône 7 km, Medoc 100 km, Perpignan-Prades 40 km etc.

Die Summe der concessionirten in Betrieb befindlichen Eisenbahnen betrug am 31/12. 79 incl. 739 km Industriebahnen 21 218 km, wovon das Staatsbahnnetz nur 1 638 km betrug und das Localbahnnetz 2 161 km umfasste.

Die im Laufe des Jahres 1879 eröffneten, bereits erwähnten 478 km neuen Linien vertheilen sich in chronologischer Reihenfolge auf die einzelnen Verwaltungen wie folgt:

Es wurden eröffnet
- am 11/5. 79 Staatsbahn (Etat) St. Nazaire-Croisic 27 km,
- am 21/6. Flügel nach Guerande 6 km,
- am 21/6. Nordbahn Frevent-Abbeville 46 km,
- am 28/6. Paris-Orléansb. Bergerac-Buisson, 36 km,
- am 18/8. Mittelmeerbahn Givors-La Voulte 108 km und Vogué-Aubenas 10 km,
- am 1/9. Ostbahn Conflans-Jarny-Briey 13 km,
- am 6/10. Nord-Ostbahn Tourcoing-Menin 12 km,
- am 7/10. Ostbahn Remiremont-Saint Maurice 29 km,
- am 27/10. Mittelmeerbahn Saint Pierre d'Albigny-Albertville 24 km,
- am 27/10. Staatsbahn Loches-Châtillon 21 km,
- am 22/12. Ostbahn Onville-Thiaucourt 10 km und Vezelise-Mirecourt 24 km,
- am 29/12. Westbahn Coutances-Avrauches 44 km und Dol-Lamballe 68 km.

Diesen neu eröffneten 478 km Hauptbahnen wurden noch 140 km Localbahnen einverleibt.

Von Localbahnen waren zu Ende 1879, wie bereits angegeben, 2 161 km im Betriebe, nachdem im Jahre 1879 231 km eröffnet worden waren. Wir geben die Eröffnungszeiten dieser Linien in chronologischer Reihenfolge mit Angabe der Departements und in () der Länge der Linien sowie der betriebsführenden Gesellschaft.

- Am 13/3. im Departement Sarthe: Château du Loir-Saint Calais (44 km, Orléansbahn),
- am 15/4. im Departement Oise: Clermont-Bois de Lihus (16 km, Nordbahn),
- am 1/6. Meuse: Revigny-Laheycourt (14 km, Compagnie des chemins de fer de la Meuse),
- am 15/7. Mézidon-Dives (29 km, Chemin de fer de la Vallée d'Auge),
- am 14/8. Ain: Marlieux-Châtillon sur Chalaronne (11 km, Marlieux à Châtillon sur Chalaronne),
- am 26/8. Meuse: Lisle en Rigault-Couvonges (7 km, Compagnie des chemins de fer de la Meuse),
- am 6/9. Vosges: Remiremont-Cornimont (21 km, Compagnie du chemin de fer de la Moselotte),
- am 20/9. Aisne: Pouilly-Pont à Bucy (8 km, Compagnie du chemin de fer de Crecy-Mortiers à la Fère),
- am 22/9. Seine et Oise et Oise: Beaumont Persan-Ercuis (9 km, Herren Ternois und Consortium),
- am 14/10. Somme et Aisne: Fins-Vermand (34 km, Compagnie du chemin de fer de Velu Bertincourt à St. Quentin),
- am 3/11. Pas de Calais et Nord: Don-Hénie Liétard (20 km, Compagnie de Lille à Valenciennes),
- am 10/11. Bouches du Rhône: Miramas-Rassuen (11 km, Baron Digeon und Herrn Casimir Delamarre),
- am 17/11. Oise: Ercuis-Ully Saint Georges (7 km, Herrn Tenois und Consortium).

Ende 1879 waren somit 2 161 km Localbahnen im Betriebe. Ferner waren noch 486 km im Bau, 1 254 km concessionirt, so dass die Summa sämmtlicher im Bau und Betriebe befindlichen sowie concessionirten Staatsbahnlinien Ende 1879 3 901 km beträgt.

Im Bau begriffen oder zum Bau vorbereitet waren überhaupt zu Ende 1879: von concessionirten Bahnen 3 500 km, Industriebahnen 119 km, Staatsbahnen 965 km, vorconcessionirt (declarés d'utilité publique) 4 179 km, Localbahnen 1 744 km, in Summa 10 503 km.

Von den Hauptbahnen sind nach dem „Journal offic." vom 9/2. 81 im Jahre 1880 843 km eröffnet worden*), und da die bisher zu den Localbahnen gehörenden Linien Pons à la Tremblade mit Zweigbahn von Saujon nach Royan zu Staatsbahnlinien (lignes d'interêt local = 69 km) gemacht wurden, so erhob sich die Länge der in Betrieb befindlichen Bahnen von allgemeinem Interesse von 22 760 km Ende 1879 auf 23 731 km zu Ende 1880, ungerechnet die 239 km langen industriellen Bahnen.

*) Eine Zusammenstellung der Bahnlinien von Hauptlinien in 1880 siehe in No. 28 S. 392. Zu den dort angegebenen 818 km ist noch beizufügen:
1. St. Amand à Maulde Mortagne Belgische Grenze gegen Tournai eröffnet am 1/10. 80, 9 km.
2. Ste. Gassburge à Gacé eröffnet am 22/11. 80, 16 km.

Die in 1880 eröffneten Localbahnlinien siehe nachstehend.

Definitiv concessionirt waren 27 054 km inclusive 2 603 km Staatsbahnen, zu welchen die vom Staate zurückerworbenen Linien von Dunkerque zur Belgischen Grenze, 15 km, und von Bondy nach Aulnay, 8 km, gerechnet sind.

Von Localbahnen wurden im Jahre 1880 eröffnet:

Am 1/2.	Vermand à Saint-Quentin (Aisne)	12 km,
„ 9/2.	Valenciennes à Saint Waast-la-Vallée (Nord)	18 „
„ 25/4.	Velu-Bertincourt à Fins (Pas de Calais)	6 „
„ 1/5.	Marcoing à Masnières (Nord)	2 „
„ 9/5.	Ully-Saint-Georges à Hermes (Oise)	15 „
„ 3/6.	Inchy à Marquion (Pas de Calais)	5 „
„ 25/7.	Laheycourt à Triaucourt (Meuse) NB. Gesellschaft Haironville à Triaucourt, schmalspurige Bahn*)	21 „
„ 6/9.	Bavai à Dozies (Nord)	13 „
	Summa	92 km.
	Länge der Localbahnen Ende 1879 wie oben	2 161 „
	Ende 1880 Totalsumme	2 253 km.
	Hiervon ist jedoch abzuziehen die Strecke Pons à la Tremblade und Flügelbahn, welche vom Staate zurückgekauft sind	69 „
	Die Länge der Ende 1880 betriebenen Localbahnen beträgt demnach	2 184 km.

Concessionirt wurden an Localbahnen für das Jahr 1880:

Le Mans au Grand Lucé (im Departement Sarthe)	29 „
Ballons à la forge d'Andoigné (im Departement Sarthe)	8 „
Castelnau à Margaux (im Departement Gironde)	8 „
Hierzu die in 1879 concessionirten	3 901 „
in Summa	3 946 km.
Hiervon sind jedoch ebenfalls	253 „
als vom Staate zurückerworben abzuziehen, so dass die Länge des concessionirten Localbahnnetzes Ende 1880 beträgt.	3 693 km

Wie rüstig jetzt am Ausbau des Französischen Bahnnetzes gebaut wird, zeigt nachstehende Zusammenstellung der zu Ende 1880 in Bau begriffenen Linien, bei welchen in ( ) sich angegeben findet, in welchem Departement dieselben liegen**), wann der Bau begonnen hat unter Beifügung der Länge der in Bau begriffenen Strecken.

I. Von Gesellschaften zu bauende Linien.

Doui à Orchies zur Belgischen Grenze gegen Tournai, 21 km (1879, Nord, 16 km).
Cambrai zur Belgischen Grenze gegen Dour (1879, Nord, 19 km).
Amiens à la vallée de l'Ourq, 114 km (1878, So, Oi, Ai, 105 km).
Abbeville à Eu et au Tréport, 36 km (1880, So, S I, 31 km).
Coulommiers à la Ferté-Gaucher (1879, Seine et Marne, 20 km).
Révigny à Vouziers, 65 km (1879, Meuse, Marne, Ardècke, 45 km).
Châtillon-sur-Seine à Is-sur-Tille, 71 km (1880, Côte d'Or, HteM, 35 km).
Champigneulles-à-Is-ville (1878, Meurthe et Moselle, 7 km).
Aillevillers au Val d'Ajol (1880, Hte Saône, Vosges, 17 km).
Embranchement de la Vallée de l'Orne (1880, Meu et Mos, 6 km).
Raccordements entre les lignes de Paris à Argenteuil, Rouen et Versailles, 3 km (1880, Seine, 2 km).
Barentin à Duclair et à Caudebec (1878, Seine Inférieur, 28 km).
Beuzeville à Lillebonne et à Port-Jérôme, 19 km (1879, S I, 13 km).
Sillé-le-Guillaume à la Hutte (1879, Sarthe, 25 km).
Châteaubriant à Redon (1878, Loire Inférieur, 45 km).
Plouaret à Lannion, 16 km (1880, Côtes du Nord, 15 km).
Roanne à Paray-le-Monial (1880, Loire, Saône et Loire, 56 km).
Avallon à Dracy-Saint-Loup (1880, Y, Côte d'O, Saô et Lo, 70 km).
Malesherbes à Bourron (1880, Loire, Seine et Marne, 25 km).
Dijon à Saint-Amour (1878, Côte d'O, Saô et Lo, Ju, 107 km).
Gap à Briancon, 83 km (1880, Htes Alpes, 50 km).
Aubenas à Prades (1880, Ardècke, 9 km).
Virieu-le-Grand à Saint-André-le-Gaz, 46 km (1879, Ain, Sav, Isère, 15 km). (Hiervon ist jedoch die Strecke Vireu-Belley am 30/8. 80 eröffnet worden).
Saint-André-le-Gaz à Chambéry, 41 km (1878, Isère, Sav, 17 km).
Thonon à Saint-Gingolph (1878, Hte Sav, 27 km).
Uzès à Saint Julien, 34 km (1880, Gard, 20 km).
Vézénobres à Quissac (1879, Gard, 20 km).
Embranchement sur Anduze (1879, Gard, 6 km).
Grande-Ceinture (section d'Epinay-sur-Orge à Noisy-le-Sec), 90 km, (1877, Seine, Seine et Oise, 65 km).
Alais au Rhône et embranchement sur Salindres, 61 km (1879, Gard, Vaucluse, 57 km).
Bourges à Gien, 88 km (1877, Cher, Loiret, 75 km).
Argent à Beaune-la-Rolande (1877, Cher, Loiret, 73 km).
La Cluse à Bellegarde (1878, Ain, 28 km).
Arles à La Tour-Saint-Louis (1877, Bouches du Rhône, 39 km).
Maubeuge à Fourmies, 42 km (1880, Nord, 15 km).
Chauny à Anizy (1879, Aisne, 18 km).
Cambrai à Douai (1879, Nord, 29 km).
Aubigny-au-Bac à Somain et à Abscon, 17 km (1880, Nord, 5 km).
Vassy à Doulevant (1880, Hte Marne, 16 km).
De la Mine-des-Vaux à Fréjus, 17 km (1880, Var, 9 km).

II. Vom Staate zu erbauende Linien:

Epinay à Luzarches (1873, Seine, Seine et Oise, 26 km).
Vichy à Ambert, 81 km (1877, Allier, Puy de Dôme, 61 km).
Annecy à Annemasse (1877, Hte Savoie, 53 km).
Port-Sainte-Marie à Riscle, 115 km (1873, Lot et Gar, Gers, 39 km).
Pau à Oloron, 35 km (1878, Basses-Pyrén., 28 km).
Puyoo à Saint-Palais, 29 km (1879, Basses-Pyrén., 6 km).
Narbonne à Bize, 21 km (1880, Aude, 5 km).
Rodez à Millau (1870, Aveyron, 74 km).
Séverac au Monastier, 34 km (1875, Aveyron, Lozère, 26 km).
Le Monastier à Mende avec embranchement sur Marvejols (1877, Lozère, 36 km).
Marvejols à Neussargues, 89 km (1878, Lozère, Cantal, 11 km).
Mazamet à Bédarieux, 80 km (1878, Tarn, Hér., 27 km).
Mont-de-Marsan à Roquefort (1877, Laudes, 23 km).

III. Vom Staate wiedererworbene und zu erbauende Linien:

Le Quéroy à Nontron (1878, Charente, 35 km).
Saint-Jean-d'Angély à Niort (1878, Ch I, Deux-Sèvres, 48 km).
Niort à Ruffec (1879, Deux Sèvres, Charente, 76 km).
Châteauroux à Montluçon (1879, Indre, Cher, Allier, 103 km).
Neuville à Bressuire, 70 km (1879, Vi, Deux Sèvres, 47 km).
Clermont à Tulle avec embranchement d'Eygurande à Vendes, 225 km (1874, Puy de Dôme, Correze, Cantal, 220 km). Hiervon sind 67 km von Ussel nach Tulle seit 19/9. 80 im Betriebe).
Patay à Nogent-le-Rotrou, 86 km (1879, Loiret, Eure et Lo, 58 km).
Elbeuf à Rouen, 23 km (1878, Seine Inférieur, 21 km).
Evreux-Ville à Evreux-Navarre (1879, Eure, 5 km).
Machecoul à la Roche-sur-Yon avec embranchement de Commequiers à Croix-de-Vie (1877, Vendée, 82 km). Hiervon sind 70 km von Machecoul nach La Roche-sur-Yon seit 19/8. 80 in Betrieb).
Faye à Chalonnes, 25 km (1879, Maine et Loire, 21 km).
Brou à Bessé, 59 km (1880, Eure et Lo, Lo et Cher, Sa, 32 km).
Confolens à Exideuil (1880, Charente, 17 km).
Libourne à Marcenais, 19 km (1880, Gi, 12 km).
Ligne de jonction des gares de la Prairie-au Duc et de la compagnie d'Orléans, à Nantes (1880, Loire Inférieur, 2,5 km).
Embranchement du port-de-Luçon (1879, Vendée, 2,5 km).
Embranchement du port-de-Marans (1880, Ch I, 2 km).
Besançon zur Schweizer Grenze bei Marteau, avec embranchement sur Lods, 98 km (1879, Doubs, 95 km).

IV. Neue vom Staate zu erbauende Linien:

Alençon à Domfront (1879, Orne, Mayenne, 68 km (Alençon à Prez-en-Pail 27 km seit 17/9. 80 in Betrieb).
Couterne à la Ferté-Macé (1877, Orne, 15 km).
Prez-en-Pel à Mayenne (1878, Mayenne, 39 km).
Mayenne à Faugères (1877, Mayenne, Ille et Vilaine, 47 km).
Mamers à Mortagne (1877, Sarthe, Orne, 38 km).
Mortagne à Laigle (1878, Orne, 34 km).
Mortagne à Mézidon (1877, Orne, Calvados, 95 km). Hiervon Saint-Gauburge-Gacé, 18 km, seit 22/11. 80 in Betrieb).
Echauffour à Bernay (1877, O, Eure, 46 km).
La Trinité-de-Réville à Orbec (1879, Calvados, Eure, 13 km).
Caen á Dozulé (1877, Calvados, 23 km).
Compiègne à Soissons (1878, Aisne, Oise, 32 km).
Vendôme à Blois (1878, Loir et Cher, 33 km).
Blois à Romorantin (1878, Loir et Cher, 47 km).
Vendôme à Pont-de-Braye (1878, Loir et Cher, Sarthe, 27 km).
Cholet à Clisson (1878, Lo I, Vend, Maine et Lo, 37 km).
Questembert à Ploërmel (1877, Morbihan, 34 km).
Fontenay-le-Comte à Benet (1879, Vendée, 20 km).
Vieilleville à Bourganeuf, 18 km (1878, Creuse, 15 km).
Aubussin à Felletin (1878, Creuse, 10 km).
Eymontiers à Maymac, 49 km (1879, Hte Vienne, Corrèze, 16 km).
Limoges au Dorat (1876, Hte Vienne, 54 km). Hiervon Couzeix au Dorat, 47 km, seit 31/12. 80 im Betriebe).
Saint-Denis à Souillac (1879, Lot, 18 km).

---

*) Diese Bahn, von welcher die Strecke Haironville-Lisle en Rigault 9 km, führt von dort über Couvonges, Revigny-aux-Vaches nach Laheycourt 31 km.

**) Wir geben die Namen der Departements, da der Platz in der Zeile nicht reicht, abgekürzt: N = Nord, So = Somme, Oi = Oise, Ai = Aisne, S = Seine, S I = Seine Inferieur, S M = Seine et Marne, Meu = Meuse, M = Merne, Ard = Ardècke, Meu et Mos = Meurthe et Moselle, Saô = Saône, Vos = Vosges, Sa = Sarthe, Lo = Loire, Cô = Cotes du Nord, Y = Yonne, Ju = Jura, Sav = Savoie, G = Gard, S et O = Seine et Oise, V = Vaucluse, B d Rh = Bouches du Rhône, Hér = Hérault, Ch = Charente, Vi = Vienne, Gi = Gironde, Or = Orne, May = Mayenne, Calv = Calvados, Vend = Vendée, Dord = Dordogne, I et V = Ille et Vilaine.

Souillac au Buisson, avec embrachement sur Gourdon, 63 km (1878, Dordogne, Lot, 52 km).
Montmoreau à Périgneux, 54 km (1877, Dordogne, Charente, 36 km).
Avallon à Nuits-sous-Ravières, 40 km (1878, Yonne, 27 km).
Triguères à Clamecy, 70 km (1879, Loiret, Yonne, Niévre, 53 km).
Firminy à Annonay avec embranchement du Pertuiset à Saint-Just, 79 km (1877, Hte Loire, Loire, Ardèche, 74 km).
Auxerre à Gien, 91 km (1878, Loiret, Yonne, 77 km).
Aurillac à Saint-Denis-lès-Martel, 60 km (1879, Corrèze, Cantal, Lot, 4 km).
Châteaubriant à Rennes mit Zweigbahn nach Vitré (1879, Loire Inférieur, Ille et Vilaine, 97 km).
Port-de-Piles à Port-Boulet avec embranchement sur le camp du Ruchard, 64 km (1879, Indre et Loire, 20 km).
Buzy à Laruns, 19 km (1879, Basses Pyrén., 13 km).
Embranchement d'Isigny à la ligne de Caen à Cherbourg (1879, Calvados, 5 km).
Mirecourt à Chalindrey mit Flügel von Andilly à Langres und von Merrey nach Neufchâteau, 141 km (1878, Hte M, Vos., 104 km).
Ajaccio à la station de Mezzana (Corsica) (1878, Corse, 13 km).
Bastia à Corte (Corsica), 70 km (1879, Corse, 46 km).
Busigny à Hirson, 53 km (1879, Nord, Aisne, 17 km).
Montauban à Brive, 163 km (1879, Tarn et Gar, Lot, Corrèze, Dordogne, 24 km).
Lens à Armentières, 33 km (1880, Pas de Cal, Nord, 23 km).
Valenciennes au Cateau (1880, Nord, 35 km).
Poitiers au Blanc, 56 km (1880, Vienne, Indre, 19 km).
Port-de-Piles à Preuilly, 34 km (1880, Indre et Loire, 23 km).
Auray à Quiberon (1880, Morbihan, 26 km).
Dives à Deauville, 20 km (1880, Calvados, 2 km).
Nort à Montreuil-Rellay avec embranchement sur Moncontour (1880, Deux Sèvres, Maine et Loire, 116 km).
Rosporden à Concarneau (1880, Finistère, 14 km).
Morlaix à Roscoff (1880, Finistère, 25 km).
Quimper à Douarnenez (1880, Finistère, 18 km).
Palaiseau à Villeneuve-Saint-Georges, 14 km (1880, S, S et Oi, 3 km).
Cahors à Capdenac, 71 km (1880, Lot, 4 km).
Marmande à Angoulême, 183 km (1880, Lot et Gar, Dord, Ch, 13 km).
Baccarat à Badonviller (1880, Meurthe et Moselle, 14 km).
Pompey à Nomeny, 21 km (1880, Meurthe et Moselle, 1 km).
Colombey à Frenelle-la Grande, 30 km (1880, Meu. et Mos., 11 km).
Saint-Nazaire à Châteaubriant, 74 km (1880, Loi I, 19 km).
Nantes à Segré, 76 km (1880, Loi. I, Maine. et Lo., 53 km).
Velluire à Fontenay-le-Comte (1880, Vendée, 11 km).
Sablé à Sillé-le-Guillaume, 44 km (1880, Sarthe, 15 km).
Fère-Champenoise à Vitry-le-François, 50 km (1880, M, Aube, 9 km).
Evreux au Neubourg, 23 km (1880, Eure, 16 km).
Saint-Georges à Evreux, 35 km (1880, Eure, 10 km).
De la station de Mezzana à Corte (Corsica), 72 km (1880, Corse, 4 km).
Ploërmel à la Brohinière (1880, Morbihan, Ille et Vilaine, 41 km).
Verbindung der Bahnhöfe in Saumur, 7 km (1880, Maine et Lo, 1 km).
Vougeaucourt â Saint-Hippolyte, 26 km (1880, Doubs, 12 km).
Verbindungsbahn zwischen der Linie der Grande Ceinture nach Saint-Germain-et-Lay et la gare actuelle-de Saint-Germain (1880, Seine et Oise, 3 km).
L'Etang-la-Ville à Saint-Cloud, 15 km (1880, Seine et Oise, 1 km).

Recapitulation.

Bahnlinien	Länge der ganzen Linien km	Länge der im Bau befindlichen Strecken km	Totalsumme der bis Ende 1880 für den Bau dieser Linien verausgabten Gelder Frcs.
I. Linien, welche ganz von Gesellschaften auszuführen sind	1 907	1 633	216 398 000
II. Vom Staate zu erbauende Linien	696	415	120 830 000
III. Vom Staate wieder erworbene und zu erbauende Linien	1 087	988	114 547 000
IV. Neue vom Staate zu erbauende Linien	3 183	2 082	198 827 000
V. Für Vorarbeiten	—	—	7 896 000
Sa.	6 873	5 118	658 498 000

Die Ausbildung für den Verwaltungsdienst der Grossherzogl. Badischen Staatseisenbahnen.

Das Gesetzes- und Verordnungsblatt für das Grossherzogthum Baden enthält in seiner No. XIV eine Verordnung des Grossherzogl. Badischen Ministeriums der Finanzen vom 19. Mai d. J. betreffend die Ausbildung für den Eisenbahnverwaltungsdienst, wodurch die über diesen Gegenstand bisher bestandenen Bestimmungen aufgehoben und durch anderweite Vorschriften ersetzt werden.

Diese neue Verordnung, deren Bestimmungen sich in mehrfacher Beziehung an die für den Eintritt in den Reichspostdienst geltenden Vorschriften anschliessen, setzt im Wesentlichen Folgendes fest:

I. Höherer Eisenbahnverwaltungsdienst.

Wer sich für den höheren Eisenbahnverwaltungsdienst vorbilden will, hat
1. nach vollendeter Mittelschulbildung als Kandidat in den praktischen Eisenbahndienst einzutreten,
2. nach mindestens 2jähriger Dienstzeit die Eisenbahnaspirantenprüfung und hierauf
3. nach mindestens 3 Jahren die höhere Verwaltungsprüfung abzulegen.

Wer als Eisenbahncandidat eintreten will, hat nachzuweisen, dass er ein Deutsches Gymnasium oder Realgymnasium von 9 Jahreskursen (Realschule I. Ordnung) mit Erfolg absolvirt hat. Dieser Nachweis wird ersetzt durch das Bestehen einer der Absolvirung der bezeichneten Anstalten gleichzuachtenden Prüfung bei der von einer Deutschen Oberschulbehörde ordnungsmässig dafür eingesetzten Prüfungscommission.

Ausnahmsweise sollen aber auch solche Bewerber zugelassen werden, welche 7 Jahreskurse der genannten Lehranstalten mit Erfolg zurückgelegt haben, sofern sie gleichzeitig den Nachweis liefern, dass sie durch längeren, mindestens aber 1jährigen, behufs weiterer sprachlicher Ausbildung ausserhalb Deutschland genommenen Aufenthalt vollständige Fertigkeit des mündlichen und schriftlichen Ausdrucks in der Französischen, Italienischen oder Englischen Sprache sich erworben haben.

Ausserdem sind zum Zwecke der Aufnahme als Eisenbahncandidat folgende Nachweise zu erbringen:
1. Ein Geburtszeugniss. In der Regel werden nur solche Personen als Eisenbahncandidaten angenommen, welche das 17. Lebensjahr zurückgelegt und das 25. noch nicht überschritten haben.
2. Zeugnisse über vorwurfsfreie Aufführung während der Studien-, und, wenn der Bewerber nicht unmittelbar aus einer Schulanstalt in den Dienst tritt, während der Zwischenzeit und über bisherige Beschäftigung.
3. Ein nach den desfallsigen Vorschriften ausgestelltes Zeugniss eines Badischen Staatsarztes über Gesundheit und den Jahren angemessene, den eisenbahndienstlichen Anforderungen gewachsene körperliche Ausbildung und Rüstigkeit. In dem Zeugniss muss insbesondere auch Schärfe des Gesichts und des Gehörs, sowie normales Farbenunterscheidungsvermögen festgestellt sein.
4. Nachweis der Cautionsfähigkeit.
5. Die Nachweise über das Militärdienstverhältniss unter Anschluss der betreffenden Dienstpapiere.

Nachdem der Candidat in 2jähriger Dienstzeit tüchtige Leistungen und gute Führung an den Tag gelegt hat, kann derselbe zu der Aspirantenprüfung zugelassen werden. Letztere wird am Sitze der Generaldirection der Grossherzogl. Staatseisenbahnen alljährlich im Frühjahr und Spätjahr vorgenommen; dieselbe ist eine praktische Dienstprüfung, in welcher durch mündliche und schriftliche Fragestellung erprobt werden soll, ob der Candidat mit den Fachkenntnissen vertraut sei, in den verschiedenen Dienstzweigen sicher zu functioniren und die ihm vorgelegten Fragen in einer seiner Schulausbildung entsprechenden Weise zu beantworten.

Diejenigen Candidaten, welche die Aspirantenprüfung bestehen, werden unter die Eisenbahnaspiranten eingereiht und erhalten Anwartschaft zunächst auf decretmässige Anstellung.

Nach Umfluss von 3 Jahren seit Bestehen der Aspirantenprüfung kann sich der Aspirant zu der höheren Verwaltungsprüfung melden. Die Zulassung zu dieser Prüfung setzt voraus, dass der Candidat nach Bestehen der Aspirantenprüfung mindestens 2 Jahre im praktischen Eisenbahndienste zugebracht und dabei eine besondere Brauchbarkeit und vorwurfsfreie Führung bethätigt habe.

Durch die höhere Verwaltungsprüfung soll erprobt werden, ob der Aspirant alle Zweige des Eisenbahnverwaltungsdienstes theoretisch und praktisch gründlich erlernt hat und die für die Bekleidung einer höheren Staatsdienststelle erforderliche wissenschaftliche Bildung besitzt.

Neben den speciellen Eisenbahndisciplinen erstreckt sich die höhere Verwaltungsprüfung noch auf folgende wissenschaftliche Fächer:
1. Grundzüge der Nationalöconomie (Volkswirthschaftslehre und Volkswirthschaftspflege) und der Finanzwissenschaft;
2. Grundzüge des Deutschen Verfassungs- und Verwaltungsrechts und der für den Eisenbahnbetrieb wichtigen Lehren des Civil- und Handelsrechts, insbesondere des Frachtrechts;
3. Geschichte und Statistik des Eisenbahnwesens;
4. die hauptsächlichsten technischen Grundsätze über Eisenbahnbau, Eisenbahnunterhaltung und Eisenbahnbetrieb, einschliesslich des Eisenbahntelegraphenwesens.

Die höhere Verwaltungsprüfung wird durch eine vom Grossherzogl. Finanzministerium zu ernennende Commission, welche aus Mitgliedern des Finanzministeriums, der Generaldirection und aus sonstigen mit den Prüfungsfächern vertrauten Oberbeamten oder Lehrkräften besteht, im Spätjahr jeden Jahres vorgenommen.

Um den Eisenbahnaspiranten das Studium der wissenschaftlichen Disciplinen zu erleichtern, können dieselben auf Ansuchen während der Aspirantendienstzeit auf die Dauer 1 Jahres zur Verwendung bei der Centralverwaltung einberufen werden, damit sie, neben der Beschäftigung im Eisenbahnverwaltungsdienst, die Vorträge, welche über die bezeichneten wissenschaftlichen Disciplinen an der polytechnischen Schule zu Karlsruhe abgehalten werden, besuchen.

Auf das Gutachten der Prüfungscommission und nach Anhörung der Generaldirection der Grossherzogl. Staatseisenbahnen entscheidet das Grossherzogl. Finanzministerium über die Ergebnisse der Prüfung. Die Aspiranten, welche die Prüfung bestanden haben, werden als Eisenbahnpraktikanten aufgenommen.

Die Eisenbahnpraktikanten werden, soweit entsprechende Stellen vorhanden sind, im Dienste der Eisenbahnverwaltung gegen Vergütung beschäftigt und sind befähigt, in alle nicht technischen Staatsdienststellen der Bezirks- und Centralverwaltung des Eisenbahnwesens vorzurücken.

II. Niederer Eisenbahnverwaltungsdienst.

Wer zu Stellen des niederen Verwaltungsdienstes in der Eisenbahnverwaltung einschliesslich des Canzlei- und Rechnungsdienstes zugelassen werden will, hat unter Nachweis der vorgeschriebenen Mittelschulbildung als Gehilfe in den Eisenbahndienst einzutreten und sofern er in die wichtigeren Stellen des niederen Eisenbahndienstes aufrücken will, eine Assistentenprüfung abzulegen.

Vor der Zulassung als Eisenbahngehilfe ist nachzuweisen, dass der Candidat mindestens die ersten 6 Jahreskurse eines Gymnasiums, Realgymnasiums oder einer höheren Bürgerschule mit Erfolg absolvirt hat.

Dieser Nachweis wird ausnahmsweise ersetzt:

a) durch das Zeugniss einer Deutschen Oberschulbehörde über das Bestehen einer Prüfung, welche der Absolvirung des 6. Jahreskurses jener Anstalten gleichwerthig ist, oder

b) durch Vorlage der Bescheinigung über das Bestehen der Prüfung zum einjährig-freiwilligen Militärdienst, oder

c) durch das Bestehen der bei der Generaldirection der Grossh. Staatseisenbahnen abgehaltenen Gehilfenprüfung.

Ausserdem sind zum Zwecke des Eintritts als Eisenbahngehilfe folgende Nachweise zu erbringen:

1. ein Geburtszeugniss; in der Regel werden nur solche Personen als Gehilfen angenommen, welche das 16. Lebensjahr zurückgelegt und das 25. noch nicht überschritten haben;

2. Zeugnisse über vorwurfsfreie Aufführung während der Studien-, und wenn der Bewerber nicht unmittelbar aus einer Schulanstalt in den Dienst tritt, während der Zwischenzeit, und über bisherige Beschäftigung;

3. ein nach den desfallsigen Vorschriften ausgestelltes Zeugniss eines Badischen Staatsarztes über Gesundheit und den Jahren angemessene, den eisenbahndienstlichen Anforderungen gewachsene körperliche Ausbildung und Rüstigkeit; in dem Zeugniss muss insbesondere auch Schärfe des Gesichts und Gehörs, sowie normales Farbenunterscheidungsvermögen festgestellt sein;

4. Nachweis der Cautionsfähigkeit;

5. die Nachweise über das Militärdienstverhältniss unter Anschluss der betreffenden Dienstpapiere.

Die Gehülfenprüfung wird unter Leitung eines Mitgliedes der Generaldirection in der Regel zweimal des Jahres, im Frühjahr und Spätjahr, durch eine Commission vorgenommen, welche aus den von der Generaldirection dazu ernannten Beamten und Lehrkräften besteht.

Die Prüfung erstreckt sich auf Deutsche Sprache, neuere fremde Sprachen — wobei Kenntniss und Uebung in der Französischen Sprache obligatorisch ist, Mathematik, Geschichte und Geographie, und zwar auf diese Lehrgegenstände im Allgemeinen in dem Umfang, dass die Erfüllung der Anforderungen nachzuweisen ist, welchen durch die obenbezeichnete Stufe der Mittelschulbildung entsprochen wird.

Besonders tüchtige Kenntnisse in den neueren Sprachen dienen zur vorzugsweisen Empfehlung.

Die aufgenommenen Eisenbahngehilfen werden nach Bedarf geeigneten Stellen zur praktischen Erlernung des niederen Verwaltungsdienstes zugetheilt, wobei hinsichtlich der Wahl des Dienstorts, soweit thunlich, auf die Wünsche der Gehilfen Rücksicht genommen werden soll.

Nachdem der Eisenbahngehülfe in dreijähriger Dienstzeit tüchtige Leistungen und gute Führung an den Tag gelegt hat, kann derselbe von der Generaldirection zu der Assistentenprüfung zugelassen werden.

Letztere wird am Sitze der Generaldirection alljährlich zweimal, im Frühjahr und Spätjahr, durch eine Commission vorgenommen, welche durch die Generaldirection aus Mitgliedern dieser Stelle, sonstigen Oberbeamten der Eisenbahnverwaltung oder geeigneten Lehrkräften zusammengesetzt und deren Vorsitz durch ein Mitglied der Generaldirection geführt wird.

Durch die Assistentenprüfung soll erprobt werden, ob der Candidat mit den Fachkenntnissen vertraut ist, in den verschiedenen Dienstzweigen sicher zu functioniren, und die ihm vorgelegten Fragen in einer seiner Schulausbildung entsprechenden Weise zu behandeln und zu beantworten versteht.

Auf das Gutachten der Prüfungscommission entscheidet die Generaldirection über die Ergebnisse der Assistentenprüfung.

Die bestandenen Candidaten werden als Assistenten aufgenommen.

Die Assistenten werden, soweit entsprechende Stellen vorhanden sind, gegen Vergütung beschäftigt und sind befähigt, in alle nicht technischen Stellen des niederen Eisenbahnverwaltungsdienstes, einschliesslich des Canzlei- und Rechnungsdienstes, mit Decret einzurücken.

Bei besonderer Tüchtigkeit und lobenswerther Führung können die Assistenten auch zu Staatsdienerstellen in der Central- und Bezirksverwaltung gelangen, jedoch mit Beschränkung auf die Beamtenstellen zweiter Classe des äusseren Dienstes und die Bureaubeamtenstellen bei der Generaldirection der Grossh. Staatseisenbahnen.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Wien, 6. Juni 1881. (Zwei vertagte Gesetze. Der Deutsche Handelsvertrag. 4 Schlussverhandlungen. Dreijähriger Rückblick. Aprileinnahmen. Böhmische Localbahnen. Todesfall. Stephensonfeier. Frauen im Bahnbetrieb. 9 Generalversammlungen. Börsenbericht.)

Mit der vorgestrigen Vertagung des Oesterreichischen Herrenhauses ist auch die legislative Erledigung der vom Abgeordnetenhause angenommenen Gesetze über die Verstaatlichung der Elisabeth Westbahn und die Herstellung der Galizischen Transversalbahn bis zum Herbst hinausgeschoben. Bezüglich der Letzteren ist es unerklärlich, warum die Regierung nicht noch eine Sitzung des Herrenhauses veranlasst hat, da eine Opposition desselben gegen die Galizische Transversalbahn nicht zu erwarten ist und nun wieder ein Jahr verloren geht, während dessen die politische und finanzielle Constellation sich zu deren und damit auch zu des ganzen Reiches Nachtheil gewaltig ändern kann. Rücksichtlich der Westbahn war die von der Eisenbahncommission dieses Hauses beantragte Ablehnung der Verstaatlichungsvorlage entscheidend, welche mit dem hohen Kaufpreise und mit der gefährlichen Conversion der Actien in Goldobligationen motivirt und durch die Aufforderung unterstützt war, die Regierung möge mit der Westbahn neue Verhandlungen beginnen, welche diesen Bedenken Rechnung tragen sollen.

Ueber den Deutschen Handelsvertrag, welcher auch vom Herrenhause angenommen wurde, erklärte der Handelsminister Pino, dass die Oesterreichische Regierung in der Richtung einer Zolltarifrevision schon mit der Ungarischen Regierung in Verhandlung getreten ist, und dass in dieser Beziehung gewiss Alles geschehen wird, was den Interessen beider Reichshälften entspricht. Was die Revision der der Production abträglichen Eisenbahntarife betrifft, so ist eine Revision aller jener Berichte im Zuge, welche von den Handelskammern in dieser Beziehung eingeholt worden sind. Diese Berichte sind sehr ausführlich, und die Bewältigung des Materials erfordert natürlich einige Zeit. Die Regierung wird Alles thun, um der heimischen Production jene Tarife zuzuführen, welche sie für absolut nothwendig hält. Insofern, als es sich um Tarife gehandelt hat, welche von einigen Eisenbahnverwaltungen eingeführt worden und besonders beschwerlich gefallen sind, weil Stationen, die im Inlande waren, höhere Tarife gezahlt haben, als solche, welche an der Grenze des Auslandes gelegen sind, so hat die Regierung schon Gelegenheit genommen, auf Anregungen, welche ihr von verschiedenen Seiten zugekommen sind, solche Tarife abzustellen, was auch im Interesse der heimischen Production stets geschehen wird.

Die Bahnpetitionen resp. Resolutionen beschäftigten noch das Oesterreichische Abgeordnetenhaus in der Schlusssitzung. Bei der Abstimmung über die auch angenommene Resolution in Betreff der Böhmisch-Mährischen Transversalbahn wurde vom Vertreter der Stadt Triest der Bau der für dieselbe nothwendigen Bahnen angeregt, welche dem Schutze des Seehandels dienen sollen. „Die Böhmisch-Mährische Transversalbahn bedeutet für den Welthandel nichts, während die Bahnen an das Meer bedeutungsvoll für denselben seien. Durch die Herstellung der Pontebabahn ist Venedig dem Mittelpunkte des Europäischen Handels näher gerückt worden, nicht Triest: um Triest zu helfen, müsse man die Kronprinz Rudolfbahn bis Triest ausbauen und Anschlüsse von Villach zur Giselabahn gegen Salzburg bewerkstelligen, um die westlichen und nördlichen Handelscentren von Triest aus rasch erreichbar zu machen, damit Triest ein Stapelplatz für die Oesterreichische Industrie werden könne. Man solle nicht nur Industrie und Ackerbau, sondern auch den Handel schützen“. Ein zweiter Abgeordneter wünschte den Ausbau der

Bahn in der östlichen Steiermark, zu welchem die Regierung in früherer Zeit aufgefordert worden war. Die beantragte Verlängerung der Dalmatinischen Bahnen bis Kiew wurde abgelehnt, obzwar der betreffende Abgeordnete erklärte, wenn man schon 11 Millionen ausgegeben habe für die Herstellung der Bahn bis Siveric, so solle man doch noch 1 Million opfern, um sie in vernünftiger Weise weiter zu entwickeln. Der Weiterbau der Bahn würde eine Wohlthat für das Land sein. Hierauf wurde ihm jedoch vom Referenten entgegnet: War es ein Fehler, 11 Millionen für diese Bahn zu verwenden, so dürfe man in diesem Fehler nicht beharren und nicht auch noch die zwölfte Million opfern.

Zum Schlusse des Ungarischen Reichstages warf der Präsident des Abgeordnetenhauses noch einen Rückblick auf die legislative Thätigkeit im Communicationswesen während der ablaufenden 3jährigen Periode. Der Staat habe sein Hoheitsrecht den Eisenbahnen gegenüber geltend zu machen gesucht, die Verstaatlichung derselben sei im Fortschreiten begriffen. Die Pestbahn, die Linie Agram-Karlsburg und die Waagthalbahn wurden angekauft; die Bahnen: Pest-Semlin, Budapest-Fünfkirchen und Dalya-Vinkovcze resp. Brood wurden vom Staate gebaut; die Verhältnisse der Kaschau-Oderberger Bahn wurden geordnet. Die Realisirung der Vizinalbahnen wurde durch das betreffende Gesetz sicher gestellt; seither sind die Szamosthal-, Neutrathal-, Mezöturer, Szarvaser, Arad-Csanader Bahn etc. im Werden. Endlich wurde das neue (noch von uns zu besprechende) Gesetz über die Modification des G. A. I. 1868, betreffend die neutralisirte Verbesserung der Eisenbahnen, erwähnt.

Auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen wurden im April 1881 im Ganzen 3 016 309 Personen und 3 773 144 t Güter befördert und hierfür eine Gesammteinnahme von 15 653 801 fl. erzielt, d. i. pro Kilometer 852 fl. Im gleichen Monate 1880 betrug die Gesammteinnahme — bei einem Verkehr von 2 838 100 Personen und 3 403 323 t Güter — 14 997 296 fl. oder pro Kilometer 819 fl.; daher resultirt für den Monat April 1881 eine Vermehrung der kilometrischen Einnahmen um 4 pCt.

Die auf dem Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnnetze in der Zeit vom 1. Januar bis Ende April 1881 erzielten Transporteinnahmen beziffern sich auf 61 600 638 fl, in der gleichen Zeitperiode des Vorjahres auf 58 875 187 fl. Da die durchschnittliche Gesammtlänge der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen für die eben genannte Periode d. J. 18 379 km, für denselben Zeitraum des Vorjahres dagegen 18 304 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme pro Kilometer für die ersten vier Monate 1881 auf 3 352 fl. gegen 3 217 fl. im Vorjahre, d. i. um 135 fl. günstiger, oder auf das Jahr berechnet pro 1881 auf 10 056 fl gegen 9 651 fl. pro 1880, d. i. um 405 fl. oder in beiden Fällen um 4,2 pCt. günstiger.

Die Concessionsurkunde für folgende Böhmische Localbahnen und zwar: von Königgrätz nach Wostromer mit einer Abzweigung von Sadowa nach Smiric; von Nimburg nach Jicin mit Abzweigungen von Krinec nach Königstadtl, und von Kopidlno nach Liban; von Nezvestic nach Miröschau und von Nusle nach Modran werden im „Reichsgesetzblatte" vom 3. d. Mts. publizirt. Concessionäre sind die Bauunternehmer Johann Muzika und Karl Schnabel in Prag. Der Unternehmung wird volle Stempel- und Gebührenfreiheit für die auf Grundeinlösung, Bau und Financirung bezüglichen Acte, ferner die Befreiung von der Erwerb- und Einkommensteuer und vom Couponstempel auf dreissig Jahre zugesichert. Der Bau hat sofort zu beginnen und muss bis 1. September 1882 vollendet sein. Die Caution beträgt 100 000 fl. Die Dauer der Concession ist auf neunzig Jahre festgesetzt, die Staatsverwaltung hat aber das Recht, wann immer gegen zu vereinbarende Baarentschädigung die Bahn für den Staat zu erwerben. Die Gesammtlänge dieser 4 Linien sammt Abzweigungen beträgt 138,4 km.

Der erste Handels- und spätere Communicationsminister Ungarns, Stefan Gorové, ein lauterer um das Land hochverdienter Charakter, ist mit Tod abgegangen. Bereits im Jahre 1839 veröffentlichte er sein erstes Werk: „Ueber die Eisenbahnen im Allgemeinen und über die Eisen- und Wasserwege Ungarns insbesondere", in welchem er die Nothwendigkeit der Staatsgarantie zur Verwirklichung der Eisenbahnen warm vertrat.

George Stephenson's Seculargeburtstag wird in No. 22 und 23 der „Oesterreichischen Eisenbahnzeitung" durch folgende Artikel und Notizen würdig gefeiert: George Stephenson, der Vater der Locomotiveisenbahnen, eine historische Studie vom Redacteur Engelhard mit den Abbildungen der „vorsündfluthlichen" Locomotiven, Drei Ehrentage aus dem Leben George Stephenson's, Aussprüche über die Eisenbahnen zu Zeiten Stephenson's, Stephensonfeier in Newcastle, Stephenson Memorial-Hall, Erinnerungsblatt an George Stephenson, Werke über Stephenson's Leben, ein Sonett zum 9. Juni 1881, endlich die auch vom „Standard" mitgetheilte Einladung zum Festbankett der Clubmitglieder an diesem Tage.

Ueber die Verwendung der Frauen beim Eisenbahnbetriebe in Oesterreich veröffentlicht das „C. B." eine statistische Tabelle, der wir folgende Ziffern entnehmen: Die Zahl der verwendeten Frauen betrug im Jahre 1871: 1 608 und stieg in den folgenden Jahren rasch, so dass sie 1880 nicht weniger als 3 042 erreichte. Von den Frauen waren beschäftigt: 6 in der Effectenliquidatur (30—60 fl. Monatsgehalt), 2 mit der Erzeugung von Fahrbilleten (40—45 fl.), 3 mit der Fahrbillettencontrole (20—40 fl.), 65 im Rechnungs- und Hilfsämter-Bureaudienste (pro Tag 1—1½ fl.), 20 im Cassendienste (120—845 fl. jährlich), 7 im Telegraphendienste (pro Tag 40 kr. bis 1 fl. 50 kr.), im Bahnaufseherdienste 2 939 (2—10 fl. pro Monat). Fast sämmtliche sind Wittwen oder Angehörige von Beamten der betreffenden Bahnen.

Die Generalversammlung der Buschtêhrader Bahn vom 31. d. M. fasste die erforderlichen Beschlüsse wegen Vertheilung des Reingewinnes. Bemerkenswerth ist, dass der Verwaltungsrath auf die Tantièmen von 24 258 fl. verzichtet. Der Gesellschaft ist eine Klage der Regierung auf Einlösung der Coupons von 1 100 000 fl. Prioritäten, welche die Regierung seinerzeit zur Refundirung des Staatsvorschusses für die Strecke Falkenau-Graslitz übernahm, zugestellt worden. Die Regierung forderte die Couponzahlung seit 1. October 1877. Der Antrag auf Verkauf der Zweigbahn Hodau-Friedrichsschacht an die Oesterreichische Localbahngesellschaft um 105 000 fl. wurde angenommen.

In der 14. Generalversammlung der Kronprinz Rudolfbahn vom 2. d. Mts. wurde der Antrag des Verwaltungsraths behufs Tilgung der schwebenden Schuld von 1 882 803 fl. den Julicoupon von 5 fl. auf 4 fl. während der Dauer von neun Jahren zu kürzen, fast einstimmig angenommen. Ein Actionär beantragte, eine Commission einzusetzen, welche die Betriebsrechnungen der letzten Jahre einer gründlichen Prüfung zu unterziehen hätte, doch wurde dieser Antrag, nachdem ein anderer Actionär denselben vom juristischen Standpunkte bekämpft hatte und für den Antrag des Verwaltungsraths eintrat, abgelehnt. Der günstige Erfolg des mit 1. Januar 1880 eingeführten Staatsbetriebes erhellt aus dem Rechnungsabschlusse pro 1880. Hiernach betragen die Einnahmen 4 639 785 fl. (gegen 1879 + 448 422 fl. oder 10,69 pCt.), die Ausgaben 3 476 363 fl. (gegen 1879 — 129 902 fl. oder 3,6 pCt.). Der Betriebsüberschuss 1 163 422 fl. (gegen 1879 + 578 323 fl. oder 98,8 pCt.). Der Betriebscoëfficient ist von 86,4 pCt. im Jahre 1879 auf 74,92 pCt. im Jahre 1880 gesunken und zeigt mithin eine Herabminderung um 11,48 pCt. Den Ergebnissen des Vorjahres steht eine nicht blos relativ, sondern absolut geringere Ausgabe gegenüber, was im Jahresbericht des Weiteren ausgeführt war.

Die 28. Generalversammlung der Südnorddeutschen Verbindungsbahn wurde am 3. d. Mts. nach zweitmaliger Ausschreibung in Anwesenheit von fünfzehn Actionären abgehalten, welche 660 Actien vertraten. Der Geschäftsbericht pro 1880 wurde genehmigend zur Kenntniss genommen und dem Verwaltungsrathe auf Antrag des Revisionsausschusses ohne Debatte einhellig das Absolutorium ertheilt.

Laut Geschäfts-Bericht betragen die Brutto-Einnahmen 2 716 517 fl., die Ausgaben 49,4 pCt. Der Reinertrag ergab 1 151 669 fl., derselbe war also im Jahre 1880 im Vergleiche zu 1879 um 13,3 pCt. höher. Die Staatsgarantie wird pro 1880 mit 540 738 fl. in Anspruch genommen. Die schwebende Schuld, welche Anfangs des Jahres 1882 gänzlich getilgt sein wird, beläuft sich auf 1 004 331 fl, der am 1. Juli 1882 fällige Actiencoupon wird wieder gegen Baar eingelöst werden können.

In der Generalversammlung der Elisabeth-Westbahn vom **31. v. Mts.** wurde nach Ertheilung des Absolutoriums an den Verwaltungsrath dessen Antrag dahin angenommen, dass mit Rücksicht auf das Uebereinkommen mit der Regierung (betreffend die Verstaatlichung), wonach schon im Jahre 1881 für die Actien I. Emission 1 fl. in Papier, für die Actien II. Emission 50 kr. in Silber aufzuzahlen wären, für den Fall der Rechtswirksamkeit des Uebereinkommens diese Aufzahlungen erst beim Coupon vom 1. Januar 1882 zu leisten und der am 1. Juli d. J. fällige Coupon der Actien I. Emission mit 5 fl. 25 kr. in Noten, den Coupon der II. und III. Emission aber mit je 5 fl. in Silber einzulösen ist. Da nach dem Uebereinkommen mit der Regierung nur mehr die auf die Ergänzung erforderlichen Wahlen stattzufinden haben' und die Gesellschaft bis zum 30. Juni 1881 an dieses Uebereinkommen gebunden ist, falls dasselbe nicht früher abgelehnt sein sollte, dieses Uebereinkommen dermalen noch nicht in Wirksamkeit getreten ist, so wird die Ausführung der Wahlen vertagt. — Der Betriebsbericht verweist zur Erklärung der Mindereinnahmen im Güterverkehre des Jahres 1880 auf die schlechte Ernte des Jahres 1879 und auf die Concurrenz des Amerikanischen Getreides. Eine Besserung sei nur zu erwarten, wenn durch ein einheitliches Vorgehen sämmtlicher Bahnanstalten eine weitere Frachtreduction auf sämmtlichen Fahrstrecken erzielt wird; hierzu sei allerdings gegenwärtig einige Hoffnung vorhanden.

Am 30. v. Mts. fand eine ausserordentliche und die ordentliche Generalversammlung der Oesterreichischen Staatseisenbahn statt. Nach Erledigung der üblichen Formalien wurden folgende Beschlüsse gefasst: Im Deutschen und Französischen Texte ist in Art. 12 statt „Titres": „Actien und Obligationen" zu setzen. Die Firma der Gesellschaft soll auch in Ungarischer Sprache protocollirt und sollen die Kundmachungen auch im Ungarischen Amtsblatte publicirt werden. — Die beantragte Verlängerung der

Amortisation wird vorderhand verschoben. — Die Emission der im Jahre 1877 votirten Anleihe ist noch hinauszuschieben. — Nach Abzug der 39 523 fl. betragenden Tantièmen sollen 5 Frcs. pro Actie, zusammen 2 750 000 Frcs. = 1 285 625 fl. (zum Durchschnittscourse von 46,75 gerechnet) als Superdividende vertheilt und 211 474 fl. als erste Einnahmepost auf die Betriebsrechnung des Jahres 1881 gestellt werden. Der am 1. Juli d. J. fällige Coupon wird daher mit Einschluss der Restzahlung von 5 Frcs. mit 10 Frcs. eingelöst werden. Der Verwaltungsrath machte weiters folgende von der Versammlung genehmigte Mittheilungen: Die Regierung erklärte, die Garantie auf 9 Zehntel des Jahresbetrages, welcher zur Verzinsung und Amortisation der Obligationen des Ergänzungsnetzes erforderlich ist, herabzusetzen, da das allgemeine Einkommensteuergesetz die Gesellschaft berechtigt, 1 Zehntel vom Couponbetrage zu entnehmen. Der Verwaltungsrath hat nun, da er diesen Beschluss der Regierung mit der Concessionsurkunde nicht vereinbarlich findet, beim Verwaltungsgerichtshofe eine Beschwerde eingebracht. (Ueber die am 10. d. Mts. stattfindende Verhandlung berichten wir besonders. Anm. des Referenten.) Die Gesellschaft betheiligte sich beim Bau der Linie Peczek-Zasmuk, für welche die Localbahngesellschaft die Concession erhielt in der Art, dass sie sich verpflichtete, Materialien und Ausrüstungsgegenstände bis zum Betrage von 400 000 Gulden zu liefern. Der Vertrag sichert der Staatsbahn einen Antheil am Reingewinn, sowie das Recht, gegebenen Falls die Linie zu erwerben. — Die Concessionen für die Linien Chotzen-Leitomischl und Przelautsch-Podol (39 km) sind noch nicht ertheilt; ebensowenig für Lobositz-Libochowitz (14 km). An letzteres Project knüpft sich die Frage der Verbindung der Station Lobositz mit der Elbe, welche Verbindung von den Interessenten lebhaft gewünscht wird. — Die Anträge, welche der Verwaltungsrath bezüglich der Orientbahnen an die Ungarische Regierung stellte, bleiben unberücksichtigt, so dass er die Verhandlungen mit der Serbischen Regierung zu keinem gedeihlichen Abschlusse zu bringen vermochte. Die allgemeinen Studien der Anschlüsse an das Ottomanische Eisenbahnnetz wurden fortgesetzt Die Verwaltung erwartet von der Verwirklichung des Projects der Orientbahnen eine günstige Einwirkung auf die industriellen Werke im Banate und eine Verkehrssteigerung für die gesellschaftlichen Linien.

In der am 30. v. Mts. stattgefundenen Generalversammlung der Südbahn wurde bezüglich der Abrechnung mit der Italienischen Regierung mitgetheilt, dass sie weitere Abschlagszahlungen angewiesen hat, die im laufenden Jahre 1881 im Gesammtbetrage von 11 252 210 Lire schon von der Gesellschaft behoben wurden; die Italienische Regierung hat ihre Bereitwilligkeit bekannt gegeben, die ganze Angelegenheit in einer Conferenz auszutragen. Die schwebende Schuld ist nunmehr vollständig getilgt. Zur Bemessung der Einkommensteuer für die Oesterreichischen Linien wurde die Länge der beiden Netze als Schlüssel proponirt und die Steuerbehörde hat die Steuer auf Grund dieses Schlüssels provisorisch bemessen. Hiernach waren für das abgelaufene Jahr 1 815 745 fl. zu zahlen. Hiervon wurde ein Theil durch den Couponabzug bei den 3 pCt. Obligationen hereingebracht, während 503 269 fl. von der Gesellschaft zu tragen sind. Die Generalversammlung ertheilte dem Verwaltungsrathe das Absolutorium und beschloss, den Ueberschuss von 848 649 fl. dem Reservefond zuzuführen, so dass dieser auf 4 327 647 fl. erhöht erscheint. Präsident Baron Hopfen giebt die Erklärung ab, dass seitens des Verwaltungsrathes keinerlei Enunciation erfolgt sei, wonach in den nächsten 10 Jahren die Vertheilung einer Dividende an die Actionäre nicht zu gewärtigen sei.

In der ausserordentlichen Generalversammlung der Karl-Ludwigbahn vom 31. v. Mts. wurde die Convertirung der 5 pCt. Obligationsschuld in dem aus 4 Emissionen bestehenden Restbetrage von 37 282 000 fl. Silber in einheitliche neue, mit 4½ pCt. in Silber verzinsliche, in spätestens 70 Jahren rückzahlbare Obligationsschuld in Höhe von 40 650 000 fl. in 135 500 Theilschuldverschreibungen pro 300 fl. u. z. dahin beschlossen, dass für je 10 Stück 5 pCt. 11 Stück 4½ pCt. Obligationen eingetauscht und bei einer geringeren Anzahl angemeldeter Stücke dieselben nach einem Courséquivalente baar ausgeglichen werden. (Wir reproduciren die hierüber in den gelesensten Blättern publicirte Kundmachung nicht und bemerken nur, dass die Oesterreichische Regierung entgegen der in No. 40 dieser Zeitung mitgetheilten Entscheidung der Preussischen Regierung die Convertirung der Bahnprioritäten nicht beanstandet. Anm. des Ref.) Das Landesgericht in Lemberg hat bereits diese neuen 4½ pCt. Prioritätenanleihe zu 40 650 000 fl Silber in das Eisenbahnbuch eingetragen; diese rückt nach Löschung der 4 früheren Emissionen (in Folge der Convertirung) primo loco vor.

Die Alföld-Fiumaner Bahn hielt am 30. v. Mts. ihre 10. Generalversammlung ab. Dieselbe genehmigte die Jahresrechnung pro 1880, welche mit einem Betriebsüberschusse von 454 573 Gulden abschliesst. Die Staatsgarantie ist pro 1880 mit 1 432 878 Gulden in Anspruch genommen worden. Die Gesammtsumme der Staatszuschüsse beträgt 14 377 940 fl. Gegen das Vorjahr haben sich die Einnahmen um 77 419 fl. 29 kr. gehoben und die Ausgaben um 54 090 fl. 11 kr. vermindert. Die Steuerfreiheit der Titres hört am 13. September d. J. auf. Die Actionäre werden einen Abzug von 2,8 kr. für den Couponstempel erleiden, während dieselben rücksichtlich der Prioritäten von der Gesellschaft durch Einstellung in die Betriebsrechnung getragen werden soll; nach einer Bemerkung des Ungarischen Fachblattes fiele dieser Coupons-Stempel richtiger den Actionären selbst zur Last.

Die Ungarische Nordostbahn hielt am 2. d. Mts. ihre 8. Generalversammlung. Dem Geschäftsberichte zufolge zeigen die Betriebseinnahmen von 2 544 359 fl. 16 kr. eine kleine Steigerung. Mit Rücksicht auf die Gesammtausgaben von 2 332 862 fl. 55 kr. ergiebt sich ein Ueberschuss von 211 996 fl. 61 kr., daher der Staat einen Garantiebetrag von 2 805 175 fl. 4 kr. zu leisten hat. Die Reconstruction der Bahn machte weitere Fortschritte, indem wieder 18 eiserne Brücken aufgestellt und 33 km Stahlschienen gelegt wurden.

Die Börse befindet sich in schwankender Stimmung rücksichtlich der Bahneffecten. Oesterreichische Staatsbahn wurde auf 373 poussirt, während die nicht minder im Vordergrunde der Action stehende Karl-Ludwigbahn trotz des Gelingens der Convertirung nur auf 319 stieg. Von der Favorisirung der Böhmischen Bahnen machte die mit 206,50 stationär gebliebene Nordwest und die auf 244,50 rückgängige Elbethal eine unerklärliche Ausnahme. Ungarische Werthe und Prioritäten hielten sich auf dem vorwöchentlichen Coursniveau.

Ueber die Warschau-Wiener Eisenbahn

entnimmt die „Riga'sche Industrie-Ztg." dem „Warschauer Przeglad techniczny" (Januarheft 1881) Folgendes:

Vor 35 Jahren auf einem zweigeleisigen Unterbau eingeleisig erbaut, wurde die Warschau-Wiener Bahn 1857 von der Regierung einer Actiengesellschaft auf 75 Jahre ohne Garantie übergeben. Auf $599{,}_{137}$ Werst des Hauptstranges besitzt die Bahn $181{,}_{778}$ Werst Stationsgeleise und 1 011 Stück Weichen. Zu diesen Stationsgeleisen sind auch Schienenstränge eingerechnet, die zur Bedienung von 9, dicht bei Stationen liegenden Fabriken bestimmt sind. Ausser diesen aber zweigen von der Hauptbahn noch 33 Seitengeleise ab, welche der Industrie des nächstliegenden Landstreifens direct ihre Dienste zu leisten haben. Von diesen gehören 1 der Krone, 3 Privatbesitzern und die übrigen 29 der Bahngesellschaft. Nach den Fabriken, zu welchen sie führen, lassen sich diese Geleise wie folgt classificiren; es führen:

zu Steinkohlenbrüchen	9	Zweigbahnen	mit	36	Weichen,
„ Ziegel- u. Kalkbrennereien .	9	„	„	17	„
„ Grandbergen	4	„	„	15	„
„ Waarenlagern	2	„	„	15	„
„ Zuckerfabriken	2	„	„	6	„
„ Zinkwerken	2	„	„	3	„
„ Sägemühlen	2	„	„	1	„
„ Spinnereien	2	„	„	1	„
„ Knochenmühlen	1	„	„	1	„

Nach der Ausdehnung aber ergeben sich:

1	Zweigbahn	über	8	Werst	lang,
2	Zweigbahnen	von	5—8	„	Länge,
1	Zweigbahn	„	4½—5	„	„
2	Zweigbahnen	„	3—4½	„	„
3	„	„	2½—3	„	„
2	„	„	1½ - 2½	„	„
3	„	„	1—1½	„	„
5	„	„	1½—1	„	„
11	„	unter	½	„	„
3	„	nicht näher angegeben.			
Zus. 33	Zweigbahnen	mit . .	51	Werst	Geleise.

Die 1875 auf der Warschau-Wiener Bahn eingeführten Stahlschienen sind 6 m lang, 128,8 mm hoch, 56 mm im Kopf, 11 mm im Steg, 97 mm im Fuss breit und wiegen pro laufenden Fuss Russisch 23,41 Pfund Russisch. Bis jetzt wurden diese Schienen bei einem schwebenden Stoss auf 7 Querschwellen gelagert; in diesem Jahre aber wurde beschlossen, in der Zukunft 8 Schwellen pro Schienenlänge zu legen. Die Verbindung der Schienen geschieht von innen mittelst gewöhnlicher, 4-löcheriger Laschen, die 463,5 mm lang und $9{,}_{273}$ Pfund Russisch schwer sind, dagegen von aussen mittelst Stützlaschen (gegen Wandern der Schienen), die 564 mm lang, 18,2 Pfund schwer und mit länglichen Löchern und 2 Ausschnitten für die Nägel an den Stossschwellen versehen sind. Die Schwellen aus Eichenholz sind 6" hoch, unten 10" und oben im min. 6" breit und werden ohne Imprägnirung gebraucht. Die Gussstahl-Herzstücke (aus dem Krupp'schen Werke in Essen) haben einen Winkel von 1 : 10 und sind, behufs Umdrehung, unten und oben symmetrisch. Die Einwechselung von Stahlschienen wurde seit 1875 jährlich auf einer Strecke von 45 Werft ausgeführt; seit 1879 beträgt diese Länge 60 Werst Ausserdem hat man 1879 angefangen, das zweite Geleis mit Stahlschienen zu legen und hat davon bereits 160 Werst fertig. Die zu diesen Arbeiten erforderlichen Stahlschienen wurden bis 1880 ausschliesslich von den Deutschen Stahlwerken bezogen; 1880 hat man neben 38 170 Stück vom Auslande 29 380 Stück von der

Bankhütte in Dabrowa (Südpolen) und 16 000 Stück von dem Warschauer Stahlwerke erhalten; für das laufende Jahr sind die Schienen ausschliesslich in den letztgenannten Stahlwerken und zwar zum Preise von 1,71 Rubel resp. 1,72 Rubel pro Pud bestellt worden. Die Schienenverbindungsobjecte haben bis jetzt ausschliesslich die Warschauer Fabriken geliefert; sie haben aber das zu denselben erforderliche Façoneisen von den Schlesischen Werken bezogen; nur einen Theil der diesjährigen Lieferung hat das, mit eigenem Material arbeitende Stavachowice'sche Werk übernommen. Die sich auf diese Objecte beziehenden Preise betragen:

pro 1 Pud gewöhnl. Laschen	. 1,75—2,10	Rubel
„ 1 „ Stützlaschen . . .	1,85—2,15	„
„ 1 „ Laschenschrauben	. 2,85—3,28	„
„ 1 „ Schienennägel . . .	2,09—2,53	„

Die 8' langen eisernen Schwellen kamen in den letzten 4 Jahren 1,12—1,62 Rubel pro Stück zu stehen.

Georg Stephenson.

Am 9. Juni sind es hundert Jahre, dass Georg Stephenson geboren wurde. In Newcastle, dem Sitze der weltberühmten Locomotivenfabrik von Stephenson & Comp., in Chesterfield, wo Stephenson die letzten Jahre seines Lebens zugebracht und dessen Mechanics' Institute ihn zu seinen Begründern zählt, sowie in London wird dieser Tag festlich begangen. Ausserhalb Englands ist zwar die Veranstaltung ähnlicher Feierlichkeiten nicht in Aussicht genommen, aber theilnahmvoll blickt die ganze gesittete Welt an diesem Tage nach dem Inselgestade, welches in berechtigtem Stolze diesen Mann zu den grössten unter den Seinen zählt.

Auch diese Blätter, von denen man wohl sagen darf, dass sie ohne die Erfindung Stephensohns nicht existirten, mögen sich der Pflicht nicht entziehen, den Manen des grossen Todten ihren Tribut zu zollen. Doch wäre es überflüssig und nutzlos, den Werth dieser Erfindung hier noch einmal klarzustellen; dies thut jede Nummer dieses Blattes deutlich genug, Nur mit dem Lebensgange dieses seltenen Mannes wollen wir uns beschäftigen, wie man ja auch sonst an Geburtstagen verehrter Persönlichkeiten deren menschliche Schicksale am liebsten ins Gedächtniss zu rufen pflegt.

Georg Stephensohn wurde am 9. Juni 1781 im Kohlendorfe Wylam am Tyne unweit Newcastle als eines unter den vielen Kindern eines gar armen Mannes geboren, der gerade nur so viel erwarb, um sich und seiner Familie Obdach, Kleidung und Nahrung zu verschaffen. Keines der Kinder konnte in die Schule geschickt werden; frühe mussten alle beginnen Geld zu verdienen und helfen die Einnahmen der Familie zu vermehren. Des 8 jährigen Georg erste Beschäftigung war die des Kühehütens, wofür er zwei Pence pro Tag erwarb; nachdem er stärker geworden, wurden ihm die Pferde eines Pumpwerks anvertraut. Um mehr Lohn zu erlangen, wurde er später Kohlensortirer; den Gipfel seines Ehrgeizes aber glaubte er erreicht zu haben, als er gleich einem älteren Bruder, als Kesselheizer Beschäftigung fand. Er war ein starker, gesunder, zeitig reger und heiter angelegter Bursch geworden; bei der anstrengenden Arbeit, welche er zu verrichten hatte und die ihn jahrelang zwang, des Morgens um 1 Uhr aufzustehen, fand er erfreulicher Weise jetzt die Musse, um seinem Mangel an Schulbildung abzuhelfen und Zeit zu Nebenbeschäftigungen, mit Hülfe deren er die Kosten der Abendschule, die er besuchte, sowie der Lehrbücher, welche er sich anschaffte, bestritt. Achtzehn Jahre war er alt, als er begann lesen zu lernen; bald wagte er sich auch an die Arithmetik und gewann darin eine solche Fertigkeit, dass er in all' den umliegenden Kohlendörfern nicht einen Lehrer mehr fand, von welchem er noch etwas hätte lernen können. Zugleich sorgte er aber auch für seine praktische Fortbildung. Während er als Kesselheizer beschäftigt war, kümmerte er sich eifrig um die Newcomen'schen Dampfmaschinen, welche damals noch zur Wasserhaltung in Gebrauch waren, und sah den Maschinenwärtern ihre Handgriffe so erfolgreich ab, dass er selbst gelegentlich einer Vacanz zum Maschinenwärter avancirte. Die so erlangte Beschäftigung war ihm um so willkommener, als er nun Gelegenheit fand, die Dampfmaschine eingehend zu studiren, an den Sonn- und Feiertagen nahm er dieselbe der Reinigung wegen vollständig auseinander und klügelte darüber nach, in welcher Art die einzelnen Theile in einander griffen. Schon damals gelang es ihm, an den Pumpen wesentliche Verbesserungen einzuführen, welche Mühe und Kosten ersparten. Auf diese Weise konnte es nicht fehlen, dass er die Aufmerksamkeit des Eigenthümers gewann und rasch zu verantwortlicheren und besser bezahlten Stellen aufrückte. Hierin wurde ihm nun auch mehr freie Zeit zu Theil, welche er auf das Studium von Maschinenbaukunde und Mathematik verwenden konnte.

In jener Zeit vernahm er auch zum ersten Male von dem Problem, welches die besten Ingenieure lebhaft beschäftigte, nämlich Lastwagen mittelst Dampf in Bewegung zu setzen, ein Problem, welches Edgeword, Savery, Watt, Robinson in England und Evans in Nordamerika gegen Ende des achtzehnten Jahrhunderts vergeblich zu lösen gesucht hatten. Das erste Modell eines tauglichen Dampfwagens hatte William Murdock 1784 gefertigt, dann war Richard Previthik gefolgt, welcher in Gemeinschaft mit Andrew Viviau 1802 einen Dampfwagen in London zur Ausstellung brachte und 1804 einen solchen sogar auf der Merthyr-Tydril Eisenbahn in Südwales eine Probefahrt machen liess, wobei die Maschine einige mit Eisenlenen beladene, 10 t wiegende Wagen mit einer Geschwindigkeit von 5 Englischen Meilen (8 km) beförderte. Wegen allzu hoher Betriebskosten und vielfacher Mängel der Maschine waren jedoch alle diese Versuche ohne praktische Erfolge geblieben. Erst 1812 trat Blenkinsop wieder mit einem neuen Modell auf, welches die Eigenthümlichkeit zeigte, dass die Triebräder sich einer Zahnstange entlang bewegten, da man merkwürdigerweise die Besorgniss hegte, dass dieselben auf glatten Schienen gleiten aber nicht rollen müssten. Diese Maschine blieb lange Jahre auf einer Kohlenbahn, welche von den Middletow-Kohlenwerken nach Leeds führte, in Gebrauch und gewann das Interesse und den Beifall vieler Maschinen-Ingenieure und Bergwerksbesitzer.

Auch ein gewisser Blackett, welcher unweit Wylam ein Kohlenbergwerk besass, hatte einen solchen Dampfwagen in Gebrauch, der die Aufmerksamkeit Stephenson's auf sich zog, nachdem Letzterer schon Gelegenheit gehabt hatte, den Blenkinsop'schen Dampfwagen zu sehen. Stephenson bemerkte, Dank seines scharfen Verstandes und seiner grossen Vertrautheit mit der Wirksamkeit der einzelnen Maschinentheile, sehr wohl die Mängel, welche diesen beiden Dampfwagen noch anhafteten und machte sich anheischig, eine bessere Construction zu ersinnen. Lord Ravenswooth, in dessen Dienst Stephenson stand, ging auf dies Anerbieten ein; Stephenson baute seine erste Locomotive in Killingwooth, welche im Ganzen dem Blenkinsop'schen Dampfwagen glich, aber einige wesentliche Verbesserungen zeigte, vor Allem jedoch die Zahnstange gänzlich aufgab, da directe Versuche, welche Stephenson angestellt, die Ueberflüssigkeit derselben bewiesen hatten. Am 15. Juli 1814 wurde die Locomotive auf die Schienen gesetzt; in einer Steigung von 1 : 450 beförderte sie acht beladene Wagen im Gesammtgewicht von 30 t mit einer Geschwindigkeit von 4 Englischen Meilen pro Stunde. Sie wurde durchaus brauchbar und demnächst auch öconomisch befunden, nachdem Stephenson sie noch insofern abänderte, als er den verbrauchten Dampf mittelst des Blasrohrs zur Anfachung der Heizung ausnutzte. In ähnlicher Weise baute er 1815 ein zweites Exemplar, sowie in den folgenden Jahren bis 1825 noch im Ganzen 53 Maschinen, von denen der grössere Theil für die Kohlenbahnen der Umgegend, einige aber auch bereits für das Ausland bestimmt waren. Diese offenbaren Erfolge hatten die Aufmerksamkeit weiterer Kreise auf sich gelenkt und es nahegelegt, die durch Dampf betriebene Eisenbahn auch für andere als Kohlenbeförderung nutzbar zu machen.

Die Noth, die Mutter aller menschlichen Fortschritte, wies den von Jahr zu Jahr ungeheuer wachsenden Güterverkehr zwischen dem Baumwollenhafen Liverpool und der Fabrikstadt Manchester, in welcher die Stoffe für den Weltmarkt Englands hergestellt wurden, auf die Eisenbahn hin, welche die immer fühlbarer werdenden Mängel der Canalbeförderung aufzuheben versprach. Nach eingehenden Untersuchungen und Heranziehung Stephenson's entschloss sich ein zu diesem Zwecke gebildetes Comité zum Bau der Eisenbahn und betraute Stephenson mit der Ausführung. Es ist bekannt, dass hier nachdem diese Strecke fertig gestellt war und noch einmal Zweifel über die Art des Betriebes (ob Pferde oder stehende Maschinen oder Locomotiven) aufgetaucht waren, die denkwürdige Concurenz ausgefochten wurde, welche der Stephenson'schen Locomotive am Tage vor Rainhill, den 6. October 1829, zu einem so glänzenden Siege verhalf. Statt der geforderten 10 engl. Meilen pro Stunde legte dieselbe 29 Meilen zurück; also fast dreimal mehr als das gesammte Parlament, sämmtliche Ingenieure und Männer der Wissenschaft Englands für überhaupt denkbar gehalten hatten!

Mit diesem Siege hatte Stephenson die grossen Hindernisse, welche ihm bis dahin von allen Faktoren der Gesellschaft entgegengestellt worden waren, sobald er die Absicht aussprach, seine Locomotiven von den Kohlenbahnen auch auf Personenbahnen mit grosser Geschwindigkeit übergehen zu lassen, wie mit einem Schlage so glänzend weggeräumt, dass ungebundenster Enthusiasmus an die Stelle der Störrigkeit trat.

Diesen Erfolg hat er wesentlich seiner ausdauernden Geduld zu verdanken, welche ihm auch gegenüber den kopflosesten Einwänden und verderblichsten Machinationen nicht ausging, sowie auch den ungemein sinnlichen Verbesserungen zuzuschreiben, die er in so erstaunlicher Fülle immer von Neuem seinen Konstructionen zu geben verstand. Nur deshalb, weil das System von Stephenson selbst in allen Theilen fertig, der Welt dargeboten wurde, war es möglich dass die Eisenbahnen ihre so überraschend schnelle Entwickelung auf dem gesammten Erdenrunde nehmen konnten; und nur deshalb bedurfte es nicht einmal einer Generation, sondern nur zweier Decennien, um die ganze civilisirte Welt dieser unvergleichlichen Errungenschaft theilhaftig werden zu lassen.

Es sind also ausser dem Genie der Erfindungsgabe in nicht geringem Grade auch Charaktereigenschaften, welche die laute und dankbare Anerkennung dieses Mannes fordern. Wir können ihn mit Recht unter die grossen Männer, ja unter die Wohlthäter der Menschheit zählen.

Der weitere Verlauf des Lebens von George Stephenson war ein glanzvoller; sein Name war in Aller Munde auf dem Inselreiche, er ging durch die ganze Welt, wo Schienen ihren Weg hin fanden. Er wurde am Abend seines Lebens der gesuchteste Ingenieur Europas; in England gab es kaum eine Eisenbahn, deren Entstehung sich nicht mit ihm verknüpft. Die Zahl der von ihm gebauten Eisenbahnen ist eine sehr grosse; aber seine Hauptthätigkeit conzentrirte sich in der von ihm gegründeten weltberühmten Locomotivenfabrik zu New-Castle. Nur 10 Jahre widmete er übrigens noch dem von ihm inaugurirten Zeitalter der Eisenbahnen; 1840 zog er sich auf sein Landgut Tapton House bei Chesterfield zurück, um den Rest seines Lebens in landwirthschaftlichen Beschäftigungen, denen er als Freund der Natur stets zugeneigt war, zu verbringen. In der Arena liess er seinen Sohn Robert zurück, welchen er durch sorgfältige technische Vorbildung zur Weiterfortführung des von ihm Begonnenen vortrefflich geeignet wusste.

Er starb am 12. August 1848, hochgeehrt in ganz England, betrauert von der ganzen Welt, besonders aber von seinen zahlreichen Arbeitern, deren Wohl er verstanden hatte durch weise getroffene Einrichtungen wesentlich zu fördern. Schon bei Lebzeiten wurde ihm in England ein Denkmal von der Liverpool-Manchester Eisenbahn errichtet; eine Männerstatue in Lebensgrösse befindet sich auf der Euston Square Station der London und North Western Eisenbahn. In Turin wurde ihm am 6. October 1879, an der 50jährigen Gedenkfeier des Tages von Rainhill, ebenfalls eine Statue errichtet.

Das Charakterbild dieses Mannes zu vervollständigen, erübrigt noch anzuführen, dass er Feind persönlicher Auszeichnungen war; der Baronetstitel, der ihm wiederholt angeboten worden, lehnte er ab, ebenso wie einen Sitz in demselben Parlamente, welches ihn einstmals als Narren erklärt hatte. Er hatte Recht, denn Auszeichnungen wären in ihrer Bedeutung doch nur verschwindend gegen die Wohltbaten gewesen, welche er der Menschheit erwiesen hat. Nicht von einer Generation, sondern von Jahrhunderten gebührt ihm Dank und Auszeichnung. F. W.

Englische Schmalspurbahnen.

Ueber die Schmalspurbahnen im nördlichen Theile des Fürstenthums Wales entnehmen wir dem „Practischen Maschinen-Constructeur" Folgendes: Die schmalspurigen Eisenbahnen haben die Spurweite von nur 589 mm (1' 11¼"). Sie durchkreuzen eine Gegend, die besonders der Bergluft und der Naturschönheit wegen aufgesucht wird, schaffen aber auch einigen bedeutenden Schieferbrüchen, die hier liegen, eine Verbindungslinie mit dem übrigen grossen Eisenbahnnetze Englands. Die Hauptlinie dieser Schmalspurbahnen vereinigt sich mit der London- und Nordwestbahn bei Dinas, ungefähr 6,4 km von Carnarvon. An dieser Vereinigung befinden sich Umladegeleise für Passagiere, Güter, Schiefer und Erze.

Von hier aus windet sich die Bahn auf eine beträchtliche Entfernung in Curven nach rechts und nach links, deren Radien von 80 m nach aufwärts variiren. Gleichzeitig steigt die Bahn auf eine Strecke von 3,6 km im Verhältniss von 1 : 47. Bei Trysorn zweigt nach rechts die Bryngwyn-Zweiglinie ab, welche den schwierigsten Theil des gesammten Bahnbaues bildete.

Die Hauptlinie folgt von diesem Gabelpunkte aus auf einige Entfernung dem wellenförmigen Terrain, welches verhältnissmässig sanfte Gradienten und Curven anzuwenden gestattet, aber nachdem das Dorf und die Steinbrüche von Waenfawr passirt sind und man sich dem Quellyn-See nähert, zwingen die hervorstehenden Felsen der thurmhohen und steilen Berge, scharfe und fast in sich zurücklaufende Curven bis zu 40 m Radius anzuwenden.

Nachdem diese wilde und hochromantische Gegend passirt ist, nähert sich die Bahnlinie dem Fusse des Königs der Welschen Berge, des Snowdon. Hier steht der Reisende vor einer tiefen Erdspalte, die eine schlanke eiserne, 30 m lange Brücke überspannt. Von dieser Stelle aus, die schlechthin „Dingle" (Thal) genannt wird, führen Fusswege und Jagdpfade nach der Spitze des Snowdon. Hat man das „Dingle" im Rücken, so kommt man nach Rhydun, Dorf und Steinbruch, und folgt nunmehr die Bahntrace immer den Windungen des Thales bis Beddgelert, stets an die Bergwand hart hingedrückt, dabei fast in sich zurücklaufende Curven benutzend und Steigungen überwindend, die den bereits beschriebenen an Schärfe gleichkommen.

Die Bryngwyn-Zweiglinie, auf die wir bereits hinwiesen, bildet an ihrem Ende eine Curve von 60 m Radius, genau von der Form eines Halbkreises. Diese Zweiglinie führt rund um die Flügel der dort liegenden Schieferbrüche herum und steigt auf 400 m im Verhältniss von 1 : 47; auf 800 m in 1 : 40 und auf 2 400 m in 1 : 30. Auf dieser letzten Steigungsstrecke kommen zahlreiche Curven bis zum Minimal-Radius von 40 m vor, wobei besonders eine hufeisenförmige Curve von 80 m Radius zu erwähnen ist. Dieser Theil der Linie weist fast kein gerades Stück Bahnstrecke auf, sondern besteht vielmehr aus einer Reihe aufeinander folgender Curven. Am Kopfe der vorhererwähnten Hufeisencurve liegt eine geneigte Ebene, die eine Steigung von 1 : 10 hat und auf welcher der Betrieb durch Drahtseil mittelst stationärer Dampfmaschine hergestellt wird.

Der Oberbau dieser Schmalspurbahn, welche eine Gesammtlänge von rund 20 km hat, besteht aus 17,42 kg pro laufenden Meter schweren Stahlschienen, die auf Holzschwellen durch Clip-Platten und Fang-Schrauben befestigt sind. Die Schwellen sind meist Lärchenholz, 1,140 m lang, 175 mm breit und 100 mm hoch. Die Beschotterung der Linie ist im Allgemeinen von guter Beschaffenheit. Chausseen und Hauptstrassen sind mittelst Brücken in Ziegelsteinmauerwerk über die Bahn hinweggeführt. Die Brücken, welche über die Flüsse führen, sind Eisenconstruction. Die ursprünglich für diese Bahn angeschafften Betriebsmittel bestehen aus 2 Fairlie-Locomotiven, 2 doppelten Bogies (Drehschemel) und 2 kurzen vierrädrigen Personenwagen, sowie aus 10 Kohlenwagen, 5 Trucks für Langholz, 3 bedeckten Wagen zum Mehltransporte, 90 Wagen zum Schiefer- und 10 zum Erztransporte, jeder derselben mit 4 Rädern.

Die Maschinen haben Cylinder von 216 mm Durchmesser und 356 mm Hub, 6 gekuppelte Räder von 760 mm Durchmesser unter dem „leading"-bogie (das andere ist das Dampfbogie). Das „trailing-bogie", das einfach ein „Carrier" ist, hat Räder von 407 mm Durchmesser. Die Locomotiven haben die Tanks (Wasserbehälter) an den Seiten, den Kohlenraum am trailing-Ende, wiegen im dienstfähigen Zustande 14 500 kg und kosten 36 000 *M.*; dieselben ziehen einen Zug von 30 000 kg über die stärksten Steigungen der Linie. Die Bogie-Personenwagen haben Abtheilungen für erste, zweite und dritte Classe, sowie einen Raum für den Schaffner. Sie bieten im Ganzen für 28 Personen Platz, wiegen leer ca. 5 500 kg und kosten pro Stück 7 200 *M.* Die kleinen vierrädrigen Personenwagen sind zur Beförderung von 16 Personen in dritter Classe eingerichtet, wiegen leer ca. 2 500 kg und kosten je 4 000 *M.* Die Kohlenwagen wiegen ca. 1 676 kg, haben 3 000 kg Tragfähigkeit und kosten pro Stück 1 440 *M.* Die Trucks für Langholz wiegen ca. 750 kg, haben 1 525 kg Tragfähigkeit und kosten je 1 400 *M.* Die Mehlwagen wiegen ca. 1 345 kg, haben 1 525 kg Tragfähigkeit und kosten 1 620 *M.* pro Stück. Die Schieferwagen wiegen 1 345 kg, haben 1 525 kg Tragfähigkeit und kosten je 455 *M.* Die Erzwagen wiegen 800 kg, haben 1 525 kg Tragkraft und kosten pro Stück 570 *M.*

Ausser dem soeben beschriebenen rollenden Material sind noch neuerdings Locomotiven und Wagen nach der dem Ingenieur James Cleminson patentirten Construction mit beweglichem Radgestell in Benutzung. Es sind dies: 1 Locomotive, 3 Passagierwagen und 4 Kohlenwagen; die Personen- und die Kohlenwagen haben je 6 Räder. Die Locomotive hat Cylinder von 254 mm Durchmesser und 406 mm Hub und wird von 6 gekuppelten Rädern von 762 mm Durchmesser getragen. Die Locomotive hat den Tank (Wasserbehälter) über dem Kessel, wiegt im dienstfähigen Zustande ca. 16 000 kg und kostet 21 000 *M.*; sie zieht den Zug über die steilsten Steigungen der Linie*).

Von den Personenwagen hat der eine Coupés erster und zweiter Classe, sowie ein Schaffner-Coupé, die anderen beiden sind nur für dritte Classe eingerichtet. Der zuerst beschriebene Personenwagen hat Sitze für 14 Passagiere in erster und für 18 in zweiter Classe und hat ausserdem im Schaffner-Coupé einen Raum für Passagiergepäck. Dieser Wagen wiegt ca. 4 500 kg, ist mit einer Bremse ausgerüstet und kostet 4 200 *M.* Die Wagen dritter Classe haben Sitze für 42 Personen, wiegen ca. 4 230 kg und kosten pro Stück 3 600 *M.* Die Kohlenwagen wiegen 2 750 kg, haben 8 000 kg Tragkraft und kosten pro Stück 1 600 *M.*

Wenn man die Anschaffungskosten dieses Wagenparks mit denen der zuerst beschriebenen vergleicht, so ergiebt sich zur Evidenz, wie sehr viel an Anlagecapital und später auch an Betriebskosten gespart wird, wenn eine Bahn die nach dem Cleminson'schen System construirten Locomotiven und Wagen benutzt. Die Fairlie-Locomotive kostet mehr als halbmal mehr als die Cleminson'sche und zieht blos $^3/_5$ der Last auf derselben Bahn und unter denselben Umständen wie jene. Mit anderen Worten: die Fairlielocomotive befördert eineLast, die zweimal so schwer wie ihr eigenes Gewicht ist und kosten folglich 1 000 kg nach dieser Berechnung 1 200 *M.* zu befördern, während die Cleminsonlocomotive eine Last befördert, die dreimal so schwer als ihr Eigengewicht ist, und folglich nach derselben Calculation 1 000 kg nur 420 *M.* zu befördern kosten. Ueberdies ist die Cleminsonlocomotive von einfacher Construction, ohne einen der ball- und socket-joints, sowie der anderen complicirten Theile, die der Fairlielocomotive eigen sind. Die Praxis hat ferner klarge-

---

*) Neuerdings construirt derselbe Ingenieur auch Locomotiven für 1 m Spurweite. Dieselben befördern einen Zug von 30 000 kg über Steigungen von 1 : 33 mit einer Geschwindigkeit von 15 bis 20 km pro Stunde und kosten 14 000 *M.* pro Stück.

legt, dass die Reparatur- und Erhaltungskosten der Fairlielocomotiven dieselben Kosten bei der Cleminsonlocomotive um 60 pCt. übersteigen, welches ungünstige Verhältniss hauptsächlich durch die grössere Anzahl der bewegenden und sich reibenden Theile erzeugt wird. Infolge der eigenthümlichen Construction ihrer Feuerbüchse verlangen sie eine bessere Sorte Kohlen, die z. Z. 18 ℳ pro Ton kostet, während die Cleminson'sche Locomotive nur gewöhnliche Kohle beansprucht, die zum Preise von 9 ℳ pro Ton zu haben ist.

Die Personenwagen ergeben bei einer vergleichenden Betrachtung ebenfalls auffallende Resultate. Während das todte Gewicht bei den Bogiewagen 5 500 kg beträgt und ein solcher Wagen nur 28 Personen Platz bietet, hat der Cleminson'sche Wagen erster und zweiter Classe ein Gewicht von nur 4 500 kg und Plätze für 32 Personen, d. h. während das Gewicht des Cleminson'schen Wagens fast um 20 pCt. geringer als das des Bogiewagens ist, wird dabei das Raumverhältniss um 17 pCt. günstiger. Beim Bogiewagen beträgt das todte Gewicht pro Passagier 196,43 kg, während dieses Gewicht beim Cleminson'schen Wagen nur die Höhe von 140,62 kg erreicht. Vergleichen wir die Wagen der dritten Classe mit 4 Rädern mit den Cleminson'schen Wagen dritter Classe mit 6 Rädern, so finden wir, dass die ersteren nur 16 Personen Platz bieten und 2 500 kg wiegen, dass also ein todtes Gewicht von 156,25 kg pro Passagier zu rechnen ist, während der Cleminson'sche Wagen dritter Classe bei einem Gewichte von 4 500 kg 42 Passagiere befördern kann, somit bei demselben das todte Gewicht nur 107,14 kg pro Passagier ausmacht. Berechnet man die Tragfähigkeit der beiden Wagensysteme pro 1 000 kg todten Gewichtes, so findet man, dass die Bogiewagen nur 5 Passagiere, die Cleminson'schen Wagen aber 7 Passagiere pro 1 000 kg todten Gewichtes befördern. Die Bogiewagen kosten pro Sitz fast 260 ℳ, während die Cleminson'schen Wagen nur 132 ℳ pro Sitz kosten. Dasselbe auf vierrädrige Wagen dritter Classe angewendet, finden wir, dass in denselben etwas mehr als 6, in dem Cleminson'schen Wagen dritter Classe hingegen fast 10 Passagiere pro 1 000 kg befördert werden. Die vierrädrigen Wagen kosten dabei 250 ℳ, die sechsrädrigen Wagen aber nur 85 ℳ pro Sitz.

Betrachten wir jetzt den alten Kohlenwagen, so ergiebt sich für denselben ein todtes Gewicht von mehr als 55 pCt., während der neue Cleminson'sche Wagen nur ein solches von noch nicht 35 pCt. der Ladefähigkeit aufweist. Mit anderen Worten, die alten Kohlenwagen transportiren eine Ladung von kaum dem Doppelten ihres eigenen Gewichtes, während die neuen Cleminson'schen Kohlenwagen eine Ladefähigkeit von fast dem Dreifachen ihres eigenen Gewichtes haben. Die Anschaffungskosten dieser Wagen weisen eine beträchtliche Ersparniss zu Gunsten der Cleminson'schen Construction auf, denn der alte Kohlenwagen kostet pro 100 kg seines eigenen Gewichtes 85 ℳ und pro 100 kg seiner Ladefähigkeit 48 ℳ, während der Cleminson'sche Kohlenwagen pro 100 kg seines Gewichtes 58 ℳ und pro 100 kg seiner Ladefähigkeit nur 20 ℳ kostet.

Die Vorrichtungen für das Umladen der Kohlen sind so vollkommen, dass der Inhalt eines Wagens der London- und Nordwestbahn mittelst eines „Tipping-Table" (Schütte-Scheibe) in einen Schmalspurwagen geschüttet wird; die Arbeit des Umladens geht dabei so schnell vor sich, wie die Wagen vorgefahren werden.

Die Schnelligkeit der Züge auf diesem Theile der London-Nordwest-(Haupt-)Bahn ist 48—65 km pro Stunde. Auf der Schmalspurbahn wird oftmals mit einer Schnelligkeit von 48 km pro Stunde gefahren, doch ist die Normalfahrgeschwindigkeit 24 km pro Stunde.

Wenn man bedenkt, dass eine so kleine Eisenbahnlinie, deren Gesammtlänge ungefähr 20 km beträgt, neben der riesenhaft grossen London- und Nordwesteisenbahn besteht, denselben Verkehr unterhält und die gleiche Classe von Gütern etc. wie jene befördert, so kann mit gutem Rechte die Schmalspur mehr Anspruch auf Anerkennung und Anwendung machen, als sie gegenwärtig findet. Dass aber ein grosser Theil des günstigen Erfolges den in Gebrauch stehenden Locomotiven und Wagen nach dem System Cleminson zu verdanken ist, erscheint unzweifelhaft.

Russische Correspondenz.

Perekopbahn. Die Perekopsche Landschaft und der Rath der Stadt (Taurisches Gouvernement) haben auch eine Deputation gewählt, welche in Petersburg um den Bau einer Bahn von ihren Salzseen nach dem Schwarzen Meere einkommen soll, mit Regierungsgarantie natürlich.

Die Kostremasche Landschaft endlich, wie noch viele andere, haben in ihren letzten Sitzungen auch berathen, wie man wohl am besten ihre localen Communicationen im Lande auf Kronskosten verbessert und wollen, wenn nicht mehr, wenigstens um Unterstützung der Krone für den Bau von Pferdebahnen bitten.

Gelegentlich dieser und ähnlicher Gesuche der Landschaften um Erbauung von Eisenbahnen sagt die „Neue Zeit" wie folgt:

Auf die Hilfe der Regierung wollte man jetzt gar nicht rechnen, denn dieselbe hat schon grosse Opfer den Eisenbahnen gebracht und es stehen ihr ähnliche in Zukunft noch bevor. Die Einnahmen auf den Bahnen für die ersten 2 Monate dieses Jahres versprechen keine Verbesserungen gegen das Vorjahr; es sind ungefähr 6 pCt. weniger eingenommen, als im verflossenen Jahre in diesen 2 Monaten und jenes war bereits, wie bekannt, ein sehr schlechtes Jahr. Die Deficite der Bahnen gehen aber bekanntlich bei uns direct die Casse der Regierung an. 1878 sind über 11 Millionen, 1879 über 14 Millionen Rubel auf Actien und Obligationen an Garantie gezahlt worden; für 1880 hat der Finanzminister bereits 20 Millionen erbeten, für 1881 dagegen 13 Millionen ins Budget gebracht. Leider müssen wir voraussehen, dass auch diese Summe wohl die Höhe der Garantie für 1880 erreichen wird.

Die eine solche Mindereinnahme der Bahnen beeinflussenden Ursachen liegen zum Theil ausser dem Bereich der Regierungsmassregeln, zum anderen Theil aber könnten einige Verbesserungen doch vorgenommen werden. Z. B. eine, den Handelsinteressen Russlands bisher angepasste Tarifirung, welche augenblicklich leider oft denselben schnurstracks zuwiderläuft, andrerseits den Handelsinteressen der Nachbarreiche dient. Zum Beweise hierfür mag dienen, dass 1880 die Masse der auf den Russischen Eisenbahnen beförderten Güter nicht geringer als 1879 war, aber die Bruttoeinnahme doch bedeutend geringer gegen das Vorjahr. Uebrigens ist die Tariffrage der Russischen Bahnen durch die Graf Baranow'sche Eisenbahnenquêtecommission einer eingehenden Bearbeitung unterworfen worden und lässt sich erwarten, dass nach Beendigung der Commissionsarbeiten dieser so schädlich im Eisenbahnwesen wuchernden Tariffreiheit durch das Gesetz eine Grenze gesteckt werden wird.

Ein anderes Mittel zur Beschränkung der Regierungsausgaben für die Bahnen wäre eine Verminderung der Exploitationskosten, nicht um hunderte, nein aber um tausende von Rubeln! Man sollte nicht so viele Belohnungen zahlen, besonders an Leute, die solche durch Nichts verdient haben! Man sollte Leuten, welche in Folge von entdeckten Unordnungen in ihrem Verwaltungsbezirk entlassen werden, nicht zum Abschied noch unverdiente Gratificationen zahlen, wie es leider überall vorkommt. Es sind das eigentlich Verfügungen der Gesellschaft über Kronsgelder, denn das, in Folge solcher Ausgaben Fehlende, zahlt die Krone zum Schluss in der Garantie.

Neues Project der Statuten der Moskau-Brester Eisenbahngesellschaft. Noch im Jahre 1879 hatte der Minister Possiet dem Ministercomité ein Project für das Statut der Moskau - Brester Bahn vorgestellt; dieses Project war mit den in der letzten Zeit bestätigten Statuten der Eisenbahngesellschaften in Einklang gebracht worden; bei Durchsicht desselben aber im Ministercomité fand man es nothwendig, einige Ergänzungen hinzuzufügen und einige Verbesserungen zu machen. So z. B. bemerkte man, dass die Summe des Betriebscapitals von 3 300 000 Rubeln nicht ganz der für andere Bahnen festgesetzten Norm dieses Capitals von 2 000 Rubeln pro Werst entsprach*). Ferner fand man, dass das Statutenproject nicht ganz mit dem letzten Allerhöchst bestätigten Statut der Kaukasischen Bahn übereinstimmte. Endlich verlangte der Chef des Generalstabs als nothwendig, dass ein Paragraph aufgenommen werde, durch welchen dem Kriegsminister das Recht zugestanden würde, in den Verwaltungsrath einen besonderen Director des Kriegsministeriums zu bestimmen, Angesichts der strategischen Bedeutung der Bahn, übrigens mit der Bedingung, dass solche Bestimmung nur Platz finden sollte im Falle einer Mobilmachung der Armee oder eines Krieges. Alle diese vorgeschlagenen Veränderungen wurden von dem Verwaltungsrathe der Bahn der Generalversammlung der Actionäre vorgelegt, welche nach längeren Debatten doch endlich auf alle einging, mit Ausnahme der Bestimmung, nach welcher die Gesellschaft sich ohne Ausnahme allen Gesetzesbestimmungen unterwürfe, welche überhaupt als allgemeine Massnahmen für sämmtliche Eisenbahnen könnten getroffen werden. Die Gesellschaft schlug ihrerseits eine solche Reduction dieses Punktes des Statutenprojects vor, nach welcher sie sich nur den neuen Gesetzesbestimmungen füge, welche den ursprünglichen Grundzügen ihres bisherigen Statuts nicht widersprächen. Auf diese Weise will die Gesellschaft, auf ihr Statut fussend, sich von einigen Forderungen der Regierung freimachen. Der Finanzminister sprach sich darüber aber dahin aus, dass jede Erwähnung im Statute von einer nothwendigen Unterwerfung irgend welchen Regierungsmassregeln überhaupt nothwendig sei, weil eine solche Erwähnung in den Statuten der einen Gesellschaften den andern ältern Gelegenheit geben kann, sich in einer Ausnahmestellung zu dünken.

Augenblicklich liegt nun dem Ministercomité das veränderte Project von Neuem zur Bestätigung vor.

Eisenbahnfrachtrecht.

v. O. **Eisenbahnfrachtvertrag — Zeitpunkt und Beweis des Abschlusses. — Normalsatz. — Aus den Gründen:** „Nach Art. 395 H.-G.-B.'s haftet der Frachtführer für den Schaden, welcher durch Verlust oder Beschädigung des Frachtgutes seit der Empfang-

*) Länge der Bahn bekanntlich = 1 024 Werst.

nahme bis zur Ablieferung entstanden ist; diese Verpflichtung kann nach Art. 428 H.-G.-B.'s durch das Eisenbahnbetriebsreglement nicht im Voraus ausgeschlossen und nur in der durch die folgenden Artikel zugelassenen Weise, mithin gemäss Art. 427 No. 1 durch Verabredung eines Normalsatzes beschränkt werden. Indem das Eisenbahnbetriebsreglement vom 11. Mai 1874 im § 49 bestimmt, dass der Frachtvertrag durch die Ausstellung des Frachtbriefes seitens des Absenders und durch die zum Zeichen der Annahme erfolgende Aufdrückung des Expeditionsstempels geschlossen werde, sollte der für den Beginn der Lieferfristen und der Haftpflicht entscheidende Zeitpunkt des Vertragsabschlusses und der Empfangnahme des Frachtgutes in einer äusserlich scharf hervortretenden Form bezeichnet werden. Dadurch ist aber nicht ausgeschlossen, dass in einem einzelnen Falle der Beweis über einen früheren Abschluss des Frachtvertrages in anderer Weise geführt werde. Im vorliegenden Falle hat nun das Ober-Land.-Ger. den Consens der Contrahenten über Inhalt und Bedingungen des Frachtvertrages dahin festgestellt, dass die Absender der Waaren, indem sie solche mit einem auf dem Reglement fussenden Frachtbriefe der Bahn übergeben, ohne einen höheren Werth zu declariren, sich dem durch das Reglement bestimmten Normalsatze im Falle der Entschädigung unterworfen hätten und dass gleichmässig die Bahnverwaltung durch die Aufnahme des Frachtgutes jenes Anerbieten angenommen habe. Dabei geht das Ober-Land.-Ger. von der Ansicht aus, dass, da die Contrahenten den Vertragsabschluss und die Empfangnahme der Waaren auf einen früheren Zeitpunkt als die Abstempelung der Frachtbriefe verlegt hätten, und somit die gesetzliche Haftpflicht der Eisenbahn aus Art. 295 H.-G.-B.'s mit diesem Zeitpunkt begonnen habe, auch die Vereinbarung des Normalsatzes als das Correlat dieser erhöhten Haftpflicht nach § 64 Abs. 2 und § 68 des Betriebsreglements mit demselben Zeitpunkt wirksam geworden sei. Bei diesen Ausführungen sind die Bestimmungen des H.-G.-B.'s über den Frachtvertrag richtig angewandt. Anders liege der Fall, wenn eine vorläufige Annahme der Güter gegen Empfangsbescheinigung im Sinne des § 55 des Reglements stattgefunden hätte, weil es sich dann fragen würde, ob nicht etwa ein selbstständiges, dem Frachtvertrage vorhergehendes Aufbewahrungsgeschäft angenommen werden müsste; das Ober-Land.-Ger. hat aber nicht eine solche vorläufige Aufnahme, sondern den Abschluss des Frachtvertrages selbst mit der Massgabe festgestellt, dass der Transport nicht sofort begonnen hat, was für die Beurtheilung der Haftpflicht ohne Einfluss ist. (Erk. des R.-Ger. v. 2. Juli 1880 in S. Jakobs c. Rhein.-Westfäl. Lloyd und Hess. Ludwigs Eisenbahn No. 137. 80. 2; Fenner und Mecke, Archiv Bd. II S. 55 f.)

Literatur.

The Scientific English Reader. Englisches Naturwissenschaftlich-Technisches Lesebuch für höhere technische Lehranstalten und zum Selbststudium für Studirende, Lehrer, Techniker und Industrielle. Mit sprachlichen und sachlichen Erläuterungen von Dr. F. J. Wershoven. II. Theil. Maschinentechnik und Mechanische Technologie. Mit 15 Abbildungen in Holzschnitt. III. Theil. Bau-Ingenieurwesen. Mit 6 Abbildungen in Holzschnitt. Leipzig, F. A. Brockhaus, 1881.

Die stetig sich mehrenden internationalen Verkehrsbeziehungen, wie die rastlos fortschreitende Technik machen die Kenntniss der Sprachen der wichtigeren Culturvölker zu einem immer mehr hervortretenden Bedürfnisse. Es ist diese Kenntniss erforderlich zur Vermittelung des persönlichen Verkehrs mit den fremden Nationen und zur Erlangung der Kenntniss von den im Ausland gemachten Fortschritten in Wissenschaft, Kunst und Gewerbe. Wir müssen deshalb alle Hülfsmittel willkommen heissen, durch welche uns die Erlernung einer fremden Sprache erleichtert wird und besonders solche Hülfsmittel, durch welche wir zur Kenntniss der in fremden Sprachen vorkommenden technischen Ausdrücke, über welche man in den gewöhnlichen Wörterbüchern und den für den gewöhnlichen Gebrauch bestimmten Unterrichtsschriften nur spärliche Belehrung findet, gelangen. Als ein sehr werthvolles Hülfsmittel dieser Art ist das Englische Naturwissenschaftlich-Technische Lesebuch von Dr. Wershofen zu bezeichnen. Der bereits früher erschienene I. Theil beschäftigt sich mit Physik, Chemie und chemischer Technologie; die uns vorliegenden zwei folgenden Theile enthalten Englische Aufsätze aus dem Gebiete der Maschinentechnik, der mechanischen Technologie und des Bauingenieurwesens, welche den besten technischen Schriftstellern Englands und den bedeutendsten Englischen und Amerikanischen Fachzeitschriften entnommen sind. Am Fusse der einzelnen Seiten sind Noten beigefügt, in welchen die Uebersetzung der vorkommenden Englischen termini technici in die entsprechenden Deutschen gegeben ist. Es beschränken sich jedoch die Angaben der Fussnoten nicht lediglich auf die in dem betreffenden Aufsatze grade vorkommenden Englischen technischen Ausdrücke, sondern es sind vielfach auch verwandte technische Wörter und Redensarten, sowie sachliche Erklärungen beigefügt. Die Auswahl der Aufsätze ist eine sehr sorgfältige und wirkt die Lectüre auch durch den Stoff anregend, so dass das Studium dieses Lesebuchs in jeder Beziehung bestens empfohlen werden kann.

Concessionsurkunde*)

betreffend den Bau und Betrieb einer normalspurigen Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Menden nach Hemer durch die Bergisch-Märkische Eisenbahngesellschaft. Vom 16. Februar 1881.

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden König von Preussen etc.

Nachdem die Bergisch-Märkische Eisenbahngesellschaft den Bau und Betrieb einer normalspurigen Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Menden nach Hemer beschlossen hat, wollen Wir derselben dem Antrage ihres hierzu ermächtigten Vorstandes gemäss, zu dieser Erweiterung ihres Unternehmens Unsere landesherrliche Genehmigung, sowie das Recht zur Entziehung und Beschränkung des Grundeigenthums nach Massgabe der gesetzlichen Bestimmungen, unter nachstehenden Bedingungen hierdurch ertheilen:

I. Auf die neue Bahnstrecke sollen die Statuten und Statutnachträge der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft, der Betriebsüberlassungsvertrag vom 23. August 1850 und dessen Ergänzungen, die in dem Vertrage über den Bau und Betrieb der Ruhr-Siegbahn vom 13./14. Februar 1856 wegen Vertheilung der Betriebskosten enthaltenen Festsetzungen, desgleichen die zwischen der Staatsregierung und der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft getroffene Vereinbarung über die Vertheilung der Anschaffungskosten von Betriebsmitteln und der Zinsen der zu diesem Zwecke verwendeten Capitalien Anwendung finden.

II. Die Verpflichtungen der Gesellschaft zu Leistungen für die Zwecke des Postdienstes regeln sich bezüglich der neuen Bahnstrecke nach den Bestimmungen des zwischen der Postverwaltung und der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft geschlossenen allgemeinen Vertrages, jedoch mit der Erleichterung, dass für die Zeit bis zum Ablauf von 8 Jahren vom Beginn des auf die Betriebseröffnung folgenden Kalenderjahres die Bestimmungen des Reichskanzlers vom 28. Mai 1879 (Centralblatt für das Deutsche Reich S. 380) Anwendung finden.

Sofern innerhalb des vorbezeichneten Zeitraums die neue Bahnstrecke die Eigenschaft als Eisenbahn untergeordneter Bedeutung verlieren sollte, treten die Bestimmungen des gedachten, mit der Gesellschaft abgeschlossenen allgemeinen Vertrages ohne Einschränkung in Anwendung.

III. Der Telegraphen- und der Militärverwaltung gegenüber ist die Gesellschaft bezüglich der neuen Bahnstrecke den durch das Reich erlassenen oder künftig zu erlassenden Bestimmungen unterworfen.

Insbesondere ist dieselbe verpflichtet, hinsichtlich der Besetzung der Subaltern- und Unterbeamtenstellen an der neuen Bahnstrecke mit Militäranwärtern, insoweit dieselben das 35. Lebensjahr noch nicht zurückgelegt haben, die für den Staatseisenbahndienst in dieser Beziehung — und insbesondere bezüglich der Ermittelung der Militäranwärter — bestehenden und noch zu erlassenden Vorschriften zur Anwendung zu bringen.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Königlichen Insiegel.

Gegeben Berlin, den 16. Februar 1881.

(L. S.) Wilhelm.

Otto Graf zu Stolberg. v. Kameke. Graf zu Eulenburg. Maybach.
Bitter. v. Puttkamer. Lucius. Friedberg. v. Boetticher.

Der Nachtrag zu dem unterm 12. Juli 1844 Allerhöchst bestätigten Statut der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft ist gleichlautend mit den Bestimmungen der Concessionsurkunde.

Oberhohnsdorf-Reinsdorfer Kohleneisenbahn. Nach dem Geschäftsbericht pro 1880 sind die in diesem Jahre erzielten Betriebsresultate mit Recht günstig zu bezeichnen. War schon der Verkehr der Bahn während des Jahres 1879 zufriedenstellend, so weist derselbe doch für 1880 eine nicht unerhebliche Steigerung nach, die sich noch bemerkbarer gemacht haben würde, wenn nicht die milde Witterung des Monats December auf den Kohlenabsatz lähmend eingewirkt und hierdurch eine verminderte Verfrachtung herbeigeführt hätte. Im Ganzen wurden 123 620 Wagenladungen à 5000 kg befördert, wofür 472 192 M. vereinnahmt wurden, das ist gegen 1879 eine Mehrbeförderung von 6003 Wagenladungen = 5,1 pCt. und eine Mehreinnahme von 18 554 M. = 4,09 pCt. Die Gesammteinnahme belief sich inclusive eines Uebertrages von 558 M. aus dem Vorjahre auf 492 583 M. Die Gesammtausgabe bestehend aus: 159 285 M. für Betriebsaufwand, 15 172 M. Ueberschreibung auf den Erneuerungsfond, 500 M. Abschreibung auf Inventarien-Conto und 10 000 M. Ueberschreibung auf Conto über Amortisation der Anleihe betrug also in Summa 184 957 M. Nach Abzug der Gesammtausgabe von der Gesammteinnahme verblieb ein Reingewinn von 307 526 M. von welchem 302 940 M. als Dividende, auf jede Actie 170 M., vertheilt und die übrigen 4586 M. auf neue Rechnung vorgetragen wurden.

*) Publicirt im „Deutschen Reichs-Anzeiger“ No. 114.

Zusammenstellung der Betriebs-Ergebnisse Deutscher Eisenbahnen im Monat April 1881.

2. Bezeichnung der Eisenbahnen.	3. Ende Monat April.	4. Betriebslänge Ende April km	5. Befördert wurden: Personen im Ganzen Anzahl	6. Befördert wurden: Güter im Ganzen t	7. Die Einnahme betrug im Monat April: aus dem Personen- u. Gepäckverkehr im Ganzen M.	8. aus dem Güterverkehr im Ganzen M.	9. zusammen für die ganze Bahn gegenüber dem Definitivum des Vorjahres M.	9. gegenüber dem Provisorium des Vorjahres M.	10. auf 1 km gegenüber dem Definitivum des Vorjahres M.	10. auf 1 km gegenüber dem Provisorium des Vorjahres M.	11. bis Ende April im Ganzen: im Ganzen gegenüber dem Definitivum des Vorjahres M.	11. gegenüber dem Provisorium des Vorjahres M.	12. auf 1 km gegenüber dem Definitivum des Vorjahres M.	12. auf 1 km gegenüber dem Provisorium des Vorjahres M.
A. Hauptbahnen.														
I. Staatsbahnen nd sonstige vom Staate ir eigene Rechnung verwaltete Bahnen.														
eichseisenb. in Elsass-Lothringen	1881	1 139,13	788 500	485 000	729 000	1 950 000	2 819 100		2 475		10 662 300		9 392	
gegen	1880	+ 5,20	+ 57 167	+ 18 265	+ 63 922	+ 6 016	+ 61 738	(+ 146 500)	+ 43	(+ 118)	− 149 001	(+ 335 600)	− 281	(+ 153)
reussische Staatseisenbahnen: Verwaltungsbezirk														
) der Königl. Eisenbahn-direction Berlin	1881	1 587,67	895 431	508 894	1 108 939	2 896 331	4 325 174		2 724		—		—	
gegen	1880	—	—	—	—	—	—		—		—		—	
) der Königl. Eisenbahn-direct. Bromberg	1881	2 593,45	673 884	234 817	1 294 089	1 883 315	3 215 015		1 240		—		—	
gegen	1880	—	—	—	—	—	—		—		—		—	
) der Königl. Eisenbahn-direct. Hannover	1881	1 863,94	1 214 286	864 197	1 700 000	3 500 000	5 300 000		2 843		—		—	
gegen	1880	—	—	—	—	—	—		—		—		—	
) der Königl. Eisenbahn-direct. Frankf. a/M.	1881	1 153,33	857 395	387 315	699 164	1 585 940	2 399 934		2 081		—		—	
gegen	1880	—	—	—	—	—	—		—		—		—	
) der Königl. Eisenbahn-direction Magdeburg														
) Hauptbahn	1881	1 012,17	554 240	376 143	885 028	1 819 698	2 878 983		2 844		—		—	
gegen	1880	—	—	—	—	—	—		—		—		—	
) Sangerhausen-Artern u. Stassfurt-Hecklingen-Egeln	1881	32,56	5 752	15 506	4 267	17 487	21 916		673		—		—	
gegen	1880	—	—	—	—	—	—		—		—		—	
) Berlin-Potsdam-Magdeburg	1881	259,56	310 219	130 913	401 332	504 383	1 016 074		3 915		—		—	
gegen	1880	—	—	—	—	—	—		—		—		—	
) Uelzen-Langwedeler Eisenbahn	1881	97,83	18 757	12 790	31 591	55 638	88 058		900		—		—	
gegen	1880	—	—	—	—	—	—		—		—		—	
der Königl. Eisenbahn-direction Köln (linksrheinisch)														
) Hauptbahn	1881	1 124,51	954 600	734 000	998 000	2 080 000	3 132 500		2 786		—		—	
gegen	1880	—	—	—	—	—	—		—		—		—	
) Eifelbahn Call-Trier .	1881	118,16	21 300	38 150	32 500	147 600	184 600		1 562		—		—	
gegen	1880	—	—	—	—	—	—		—		—		—	
) der Königl. Eisenbahn-direction Köln (rechtsrheinisch)	1881	1 728,03	796 083	1 364 316	881 341	4 139 744	5 123 746		2 965		—		—	
gegen	1880	—	—	—	—	—	—		—		—		—	
Summa 2	1881	11 571,21	—	—	—	—	27 686 000		2 393		106 661 981		9 222	
gegen	1880	+ 201,69	—	—	—	—	+ 1645532	(+1757152)	+ 104	(+ 112)	— 990 414	(+2079105)	— 256	(+ 14)
ächsische Staatseisenb.	1881	1 972,98	1 529 856	849 471	1 350 098	3 647 246	5 268 618		2 670		20 130 221		10 203	
gegen	1880	+ 33,17	+ 137 918	— 34 582	+ 132 352	— 147 724	— 41 175	(— 60 004)	— 67	(— 77)	— 216 277	(+ 686 399)	— 286	(+ 179)
ürttemb. Staatseisenb.	1881	1 528,04	892 203	246 714	832 775	1 256 650	2 280 449		1 492		7 670 844		5 020	
gegen	1880	+ 40,58	+ 67 193	— 7 926	+ 72 720	+ 3 306	+ 153 947	(+ 170 057)	+ 63	(+ 73)	— 97 900	(— 81 790)	— 203	(— 192)
adische Staatseisenb. .	1881	1 314,02	604 707	332 017	836 236	1 320 327	2 254 041		1 715		7 418 568		5 646	
gegen	1880	—	+ 37 418	— 840	+ 67 952	— 15 751	+ 104 557	(+ 285 593)	+ 79	(+ 217)	— 286 198	(+ 8 594)	— 218	(+ 7)
ain-Neckar Eisenbahn	1881	94,50	198 500	46 730	158 900	181 900	359 300		3 802		1 365 644		14 451	
gegen	1880	+ 7,00	+ 1 740	+ 745	+ 1 619	+ 2 601	+ 5 509	(— 23 385)	— 241	(— 572)	+ 31 172	(+ 60 906)	— 800	(— 460)
berhessische Eisenb. .	1881	175,73	38 632	15 047	32 421	38 751	72 555		413		292 990		1 667	
gegen	1880	—	+ 449	— 371	— 832	— 1 680	— 2 680	(— 2 542)	— 15	(— 14)	— 25 274	(+ 6 776)	— 144	(+ 38)
denburgische Staats-isenbahnen	1881	290,25	114 400	49 185	100 192	155 040	263 726		908		876 665		3 020	
gegen	1880	—	+ 13 691	+ 935	+ 11 962	+ 7 408	+ 20 336	(+ 19 406)	+ 69	(+ 66)	— 49 649	(— 25 433)	— 171	(— 88)
ilhelmshafen - Olden-urger Eisenb.	1881	52,37	29 777	17 433	23 041	26 598	50 868		971		176 798		3 376	
gegen	1880	—	+ 1 825	+ 4 141	+ 1 132	+ 2 995	+ 4 160	(+ 3 831)	+ 79	(+ 73)	+ 1 386	(— 1 959)	+ 27	(— 37)
Summa A. I.	1881	18 138,23	—	—	—	—	41 054 657		2 263		155 256 011		8 564	
gegen	1880	+ 287,64	—	—	—	—	+ 1951924	(+2296608)	+ 72	(+ 91)	—1782155	(+3068198)	— 247	(+ 25)
. Privatbahnen unter Staatsverwaltung.														
rgisch-Märkische E. Hauptbahn und Hessche Nordb.	1881	1 272,22	1 201 080	1 345 000	974 221	3 426 348	4 788 269		3 764		18 440 769		14 503	
gegen	1880	+ 102,99	+ 117 653	— 22 041	+ 83 625	— 144 602	— 60 977	(+ 105 285)	— 383	(— 241)	— 591 442	(+ 71 043)	—1775	(—1208)
Ruhr-Sieg-Eisenbahn	1881	143,24	65 512	217 800	54 618	427 419	526 837		3 678		2 054 408		14 342	
gegen	1880	+ 9,40	+ 6 659	— 2 684	+ 6 605	— 17 404	— 10 799	(+ 22 965)	— 339	(— 87)	— 141 644	(+ 11 980)	—2066	(— 918)
rlin-Dresdener Eisenb.	1881	183,97	45 469	35 470	68 033	181 378	267 626		1 455		926 330		5 035	
gegen	1880	—	+ 1 497	+ 5 683	+ 2 296	+ 1 097	+ 1 932	(+ 49 012)	+ 11	(+ 267)	+ 48 072	(+ 146 792)	+ 261	(+ 798)

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.
12	Halle-Sorau-Gubener E.	1881	298,13	103 520	82 547	116 911	397 818	545 931	1 831	1 962 297	6 582
	gegen	1880	—	+ 10 220	— 2 541	+ 3 457	— 37 439	— 37 688 (— 17 127)	— 127 (— 58)	— 147 553 (— 40 737)	— 495 (—
13	Münster-Enscheder B. .	1881	56,46	18 160	3 055	12 937	10 219	22 980	407	122 009	2 161
	gegen	1880	—	+ 1 960	— 3 116	+ 2 349	— 750	+ 1 619 (— 2 420)	+ 29 (— 43)	+ 13 571 (+ 22 989)	+ 240 (+
14	Oberschlesische Eisenb. a) Hauptbahn incl. Neisse-Brieg, Wilhelmsb., Oppeln-Gr.-Strehlitz-Morgenroth u. Posen-Thorn-Bromberg	1881	824,46	369 486	608 283	392 265	2 003 569	2 824 115	3 425	11 953 728	14 49
	gegen	1880	+ 1,84	+ 43 102	+ 33 786	+ 46 151	— 77 685	— 45 617 (+156 542)	— 64 (+ 182)	+ 311 273 (+549 054)	+ 154 (+
	b) Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn	1881	211,08	78 528	105 796	120 460	400 793	598 552	2 836	2 381 882	11 28
	gegen	1880	—	+ 12 358	— 914	+ 18 713	— 39 378	— 61 695 (+ 40 585)	— 292 (+ 193)	— 52 716 (+ 65 155)	— 250 (+
	c) Breslau-Mittelwalder E. u. Niederschlesische Zweigbahn	1881	375,77	167 212	143 485	151 421	338 663	593 098	1 578	2 216 730	5 899
	gegen	1880	—	+ 30 842	+ 13 659	+ 28 570	+ 29 675	+ 63 090 (+ 95 330)	+ 168 (+ 253)	+ 33 356 (+ 70 047)	+ 89 (+
	d) Stargard-Posener E. .	1881	172,31	45 173	43 868	60 971	154 508	271 703	1 577	984 158	5 712
	gegen	1880	—	+ 8 231	— 3 155	+ 11 585	— 36 026	— 28 478 (+ 14 515)	— 166 (+ 84)	— 67 986 (— 63 873)	— 394 (—
15	Rhein-Nahe Eisenbahn .	1881	120,60	90 600	46 500	71 000	165 000	254 750	2 112	980 344	8 129
	gegen	1880	—	+ 6 680	+ 6 150	+ 4 664	+ 8 936	+ 13 600 (— 5 795)	+ 113 (— 48)	+ 26 393 (+ 43 917)	+ 219 (+
16	Zittau-Reichenberger E.	1881	26,40	21 139	16 586	12 570	26 811	41 461	1 570	186 934	7 081
	gegen	1880	—	+ 661	— 1 754	+ 103	— 3 818	— 6 505 (— 5 114)	— 247 (— 194)	— 18 648 (+ 14 764)	— 706 (+
	Summa A. II.	1881	3 684,64	—	—	—	—	10 735 322	2 914	42 209 589	11 45
	gegen	1880	+ 114,23	—	—	—	—	—171 518 (+453 778)	— 141 (+ 34)	— 587 319 (+891 131)	— 566 (—
	III. Privatbahnen unter eigener Verwaltung.										
17	Altona-Kieler Eisenbahn	1881	288,35	183 459	68 770	224 939	334 313	559 252	1 939	1 923 803	6 672
	gegen	1880	—	+ 24 570	+ 5 652	+ 37 095	+ 28 117	+ 65 212 (+ 62 351)	+ 226 (+ 216)	+ 17 610 (— 24 807)	+ 61 (—
18	Berlin-Anhaltische E. .	1881	428,73	236 665	164 080	442 200	720 340	1 232 540	2 875	4 292 180	10 011
	gegen	1880	—	+ 22 656	+ 993	+ 17 578	+ 14 378	+ 51 956 (+ 78 010)	+ 121 (+ 182)	— 18 697 (+135 140)	— 44 (+
19	Berlin-Görlitzer Eisenb.	1881	329,22	118 416	95 707	120 868	324 543	469 268	1 425	1 860 145	5 650
	gegen	1880	—	+ 2 707	+ 15 451	+ 11 257	+ 13 182	+ 22 786 (+ 31 276)	+ 69 (+ 95)	+ 15 749 (+ 95 713)	+ 48 (+
20	Berlin-Hamburger E. .	1881	441,66	179 226	111 843	375 338	1 046 577	1 543 772	3 495	5 827 621	13 195
	gegen	1880	—	+ 22 050	— 6 775	+ 66 732	— 2 427	+ 48 343 (+189 197)	+ 109 (+ 428)	— 347 238 (+521 657)	— 786 (+)
21	Bresl.-Schwdn.-Freib. E.	1881	601,25	206 953	171 048	241 768	653 035	1 003 572	1 669	3 725 976	6 197
	gegen	1880	+ 1,08	+ 39 032	+ 1 563	+ 40 532	+ 4 695	+ 46 920 (+ 32 604)	+ 75 (+ 51)	— 96 911 (— 42 519)	— 173 (—
22	Cottb.-Grossenhainer E	1881	154,74	35 426	35 676	28 791	124 542	166 280	1 075	621 676	4 018
	gegen	1880	—	+ 617	— 459	+ 1 886	+ 6 986	+ 8 438 (+ 11 163)	+ 55 (+ 73)	— 25 336 (— 6 868)	— 163 (—
23	Dortm.-Gronau-Ensch.E.	1881	96,08	29 318	43 563	17 102	52 931	83 815	872	330 149	3 436
	gegen	1880	—	— 482	+ 15 489	+ 16	+ 14 310	+ 17 955	+ 187	+ 40 757	+ 424
24	Holsteinische Marschb. .	1881	96,50	34 898	11 771	33 429	28 286	62 232	644	225 481	2 337
	gegen	1880	+ 8,40	+ 5 603	+ 2 010	+ 7 224	+ 5 268	+ 12 173 (+ 11 914)	+ 77 (+ 73)	+ 25 782 (+ 23 493)	+ 70 (+
25	Lübeck-Büchener und Lübeck-Hamburger E.	1881	110,69	70 402	50 417	84 686	183 819	305 905	2 764	909 048	8 213
	gegen	1880	—	+ 16 216	— 2 250	+ 12 805	— 18 855	— 10 994 (+ 9 664)	— 99 (— 87)	— 189 755 (—165 668)	—1 714 (—
26	Märkisch-Posener E. . .	1881	271,90	63 485	50 078	130 768	166 626	311 657	1 146	1 063 235	3 910
	gegen	1880	—	+ 7 396	— 2 423	+ 13 580	— 6 578	+ 6 874 (+ 10 495)	+ 25 (+ 38)	— 48 552 (— 41 262)	— 179 (—
27	Marienburg-Mlawkaer E.	1881	143,03	20 591	23 221	24 806	100 413	138 039	965	471 351	3 295
	gegen	1880	—	+ 2 949	+ 7 643	+ 1 698	+ 35 777	— 39 535 (+ 40 732)	+ 276 (+ 285)	+ 13 439 (+ 13 992)	+ 93 (+
28	Nordhausen-Erfurter E.	1881	78,28	25 144	15 028	25 774	44 125	75 899	970	290 893	3 716
	gegen	1880	—	+ 6 066	— 711	+ 5 156	— 872	+ 6 284 (+ 3 997)	+ 81 (+ 51)	— 11 171 (— 9 162)	— 143 (—
29	Oberlausitzer Eisenbahn: Strecke Kohlfurt-Falkenberg	1881	151,14	22 943	12 695	25 000	44 130	69 130	457	219 590	1 453
	gegen	1880	+ 1,06	— 2 962	— 4 217	+ 3 799	— 5 172	— 1 373 (— 1 600)	— 13 (— 14)	— 28 121 (— 30 235)	— 198 (—
30	Oels-Gnesener Eisenbahn	1881	159,71	27 437	12 602	31 486	49 930	95 719	599	379 554	2 377
	gegen	1880	—	+ 1 721	+ 1 790	+ 2 461	+ 7 698	+ 10 159 (+ 12 101)	+ 63 (+ 75)	+ 2 454 (+ 12 227)	+ 16 (+
31	Ostpreussische Südbahn	1881	242,84	57 159	38 018	81 778	180 072	286 850	1 181	953 138	3 925
	gegen	1880	—	+ 6 329	+ 4 568	+ 16 035	— 15 383	+ 1 475 (+ 19 115)	+ 6 (+ 78)	— 208 997 (—175 283)	— 861 (—
32	Posen-Kreuzburger E. .	1881	203,70	29 165	21 849	39 417	84 311	133 428	655	570 736	2 802
	gegen	1880	+ 1,60	+ 3 751	+ 804	+ 2 394	+ 11 142	+ 12 937 (+ 4 803)	+ 59 (+ 19)	— 16 149 (— 19 517)	— 102 (—
33	Rechte-Oder-Ufer Eisenb	1881	317,99	87 280	135 789	112 670	551 110	718 780	2 260	3 185 480	10 018
	gegen	1880	+ 0,09	+ 11 333	— 10 269	+ 12 697	— 28 684	— 15 987 (— 3 850)	— 51 (— 13)	— 124 562 (— 83 010)	— 394 (—
34	Schleswigsche Eisenb. .	1881	233,43	60 016	20 640	89 924	145 859	235 783	1 010	860 074	3 685
	gegen	1880	+ 3,00	+ 7 354	+ 2 293	+ 7 672	— 16 795	— 9 123 (— 6 979)	— 53 (— 44)	+ 272 (— 9 226)	— 46 (—
35	Thüringische Eisenbahn: a) Stammbahn . . .	1881	359,77	327 891	164 982	432 266	738 088	1 170 354	3 253	4 033 498	11 211
	gegen	1880	—	+ 31 616	+ 4 091	+ 25 585	+ 358	+ 25 943 (+ 55 382)	+ 72 (+ 154)	— 127 171 (— 32 535)	— 354 (—
	b) Gotha-Leinefelde .	1881	67,13	32 515	16 024	22 099	43 888	65 987	983	240 185	3 578
	gegen	1880	—	— 343	+ 1 232	+ 1 006	+ 273	+ 1 279 (+ 684)	+ 19 (+ 10)	— 9 114 (+ 2 535)	— 136 (+
	c) Gera-Eichicht . . .	1881	77,00	32 986	30 813	24 632	62 849	87 481	1 136	290 493	3 773
	gegen	1880	—	+ 4 232	— 5 098	+ 3 074	— 3 298	— 224 (+ 3 071)	— 3 (+ 40)	— 17 757 (— 4 728)	— 230 (—
36	Tilsit-Insterburger E. .	1881	53,82	13 401	5 933	17 306	19 440	42 087	782	159 459	2 963
	gegen	1880	—	+ 2 167	+ 300	+ 2 229	+ 104	— 9 541 (— 9 256)	— 177 (— 172)	— 10 777 (— 8 281)	— 200 (—
37	Braunschweigische E. .	1881	345,00	—	—	270 419	573 368	861 693	2 498	3 025 285	8 769
	gegen	1880	—	—	—	+ 86 578	— 47 495	+ 35 746 (— 60 343)	+ 104 (+ 175)	— 82 635 (— 6 402)	— 239 (—
38	Eutin-Lübecker Eisenb.	1881	33,00	15 935	2 696	12 743	8 151	22 172	672	77 492	2 348
	gegen	1880	—	+ 699	+ 112	+ 1 138	+ 678	+ 1 297 (+ 2 918)	+ 40 (+ 89)	— 6 260 (— 950)	— 190 (—
39	Gotha-Ohrdrufer Eisenb.	1881	17,35	8 918	1 912	5 583	3 515	9 098	524	28 513	1 643
	gegen	1880	—	+ 905	— 114	+ 579	— 344	+ 235 (— 204)	+ 14 (— 12)	— 1 156 (— 1 776)	— 67 (—
40	Hessische Ludwigsbahn: a) nicht garant. Linien	1881	471,58	391 482	186 762	370 134	552 411	946 067	2 006	3 398 350	7 206
	gegen	1880	+ 22,61	+ 44 211	— 6 031	+ 42 418	— 47 292	— 12 125 (+ 21 699)	— 128 (— 53)	— 161 649 (— 77 301)	— 723 (—
	b) garantirte Linien .	1881	179,15	117 418	54 181	56 204	65 640	124 540	695	449 731	2 510
	gegen	1880	—	+ 16 454	— 10 754	+ 3 350	— 14 582	— 11 283 (— 5 572)	— 63 (— 31)	— 75 448 (— 41 204)	— 422 (—

2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.
ecklenburg. Friedrich-	1881	349,17	107 181	36 242	198 893	235 861	451 190	1 292	1 570 802	4 499
Franz E. gegen	1880	—	+ 27 870	+ 5 702	+ 50 417	+ 33 466	+ 87 680 (+ 84 025)	+ 251 (+ 240)	+ 97 689 (+ 116 910)	+ 280 (+ 335)
aal-Eisenbahn	1881	74,80	34 328	14 362	25 908	35 863	62 800	840	203 004	2 714
gegen	1880	—	+ 3 470	+ 1 005	+ 3 596	+ 378	+ 3 974 (+ 3 576)	+ 54 (+ 48)	+ 6 032 (+ 6 742)	+ 81 (+ 90)
ächsisch-Thüring. Ost-	1881	33,80	6 740	15 270	3 554	17 268	22 404	663	85 505	2 530
Westbahn gegen	1880	—	+ 1 263	— 944	+ 616	— 846	+ 2 686 (— 2 303)	— 79 (— 68)	+ 1 595 (+ 2 573)	+ 47 (+ 76)
eimar-Geraer E. . . .	1881	68,11	26 933	12 561	28 485	25 042	53 849	790	170 298	2 500
gegen	1880	—	+ 11 850	+ 2 336	+ 5 881	— 3 035	+ 2 944 (+ 5 107)	+ 43 (+ 74)	— 1 498 (+ 5 757)	— 22 (+ 84)
ernshausen-Schmalkal-	1881	7,00	2 512	2 372	859	2 818	4 276	611	14 741	2 106
ener E. gegen	1880	—	+ 392	— 107	+ 115	— 180	— 65 (+ 608)	— 9 (+ 87)	— 2 224 (— 1 755)	— 318 (— 251)
erra-Eisenbahn . . .	1881	172,00	45 520	37 273	68 343	149 800	250 198	1 454	860 849	5 005
gegen	1880	—	+ 6 552	+ 3 266	+ 7 486	+ 1 010	+ 8 496 (+ 29 940)	+ 49 (+ 173)	+ 4 897 (+ 44 700)	+ 29 (+ 260)
Summa A. III.	1881	6 656,95	—	—	—	—	11 666 117	1 753	42 318 335	6 357
gegen	1880	+ 37,84	—	—	—	—	+ 445 240 (+ 735 683)	+ 58 (+ 102)	— 1 384 942 (+ 198 950)	— 246 (— 6)
Summa A.	1881	28 479,82	—	—	—	—	63 456 096	2 228	239 783 935	8 422
gegen	1880	+ 439,71	—	—	—	—	+ 2225646 (+3486069)	+ 44 (+ 89)	— 3754416 (+ 4158279)	— 275 (+ 7)
. Bahnen untergeordneter Bedeutung.										
I. Privatbahnen unter Staatsverwaltung.										
ngermünde-Schwedter	1881	23,11	8 060	1 680	4 460	3 950	8 596	372	31 040	1 343
Eisenbahn gegen	1880	—	— 7	+ 48	— 198	+ 26	— 175 (+ 4)	— 8 (—)	— 3 069 (— 2 890)	— 133 (— 125)
ltenburg-Zeitzer E. .	1881	25,15	15 134	30 589	6 184	44 828	51 220	2 037	212 394	8 445
gegen	1880	—	+ 2 278	— 3 115	+ 923	— 4 934	— 4 257 (+ 4 467)	— 169 (+ 177)	+ 4 218 (+ 4 278)	+ 164 (+ 170)
hemnitz-Würschnitzer	1881	11,30	6 097	36 579	1 877	23 037	24 949	2 208	106 129	9 392
Eisenbahn gegen	1880	—	+ 697	+ 6 967	+ 229	+ 3 808	+ 4 070 (+ 4 044)	+ 360 (+ 358)	+ 14 343 (+ 14 871)	+ 269 (+ 316)
aschwitz-Meuselwitzer	1881	27,29	15 532	16 112	6 396	19 554	26 225	961	102 554	3 758
Eisenbahn gegen	1880	—	+ 567	— 272	+ 89	— 838	— 950 (+ 388)	— 35 (+ 14)	+ 1 537 (+ 3 131)	+ 57 (+ 115)
Summa B. I.	1881	86,85	—	—	—	—	110 990	1 278	452 117	5 206
gegen	1880	—	—	—	—	—	— 1 312 (— 31)	— 15 (—)	+ 16 939 (+ 19 390)	— 95 (+ 224)
I. Privatbahnen unter eigener Verwaltung.										
achen-Jülicher E. . .	1881	28,97	13 825	45 941	3 653	38 487	48 775	1 684	188 940	6 522
gegen	1880	—	+ 653	+ 543	+ 145	+ 1 108	+ 3 294	+ 114	+ 6 727	+ 232
reslau-Warschauer E. .	1881	55,34	13 811	7 218	11 786	16 104	30 440	550	118 378	2 139
gegen	1880	—	— 1 155	— 1 063	+ 732	+ 764	+ 1 541 (+ 1 315)	+ 28 (+ 24)	+ 4 579 (+ 6 029)	+ 83 (+ 109)
refelder Eisenbahn . .	1881	41,69	35 520	3 242	10 418	3 557	15 393	369	67 817	1 627
gegen	1880	—	— 3 230	+ 28	— 762	— 289	— 3 521	— 84	— 9 269	— 222
uhland-Lauchhammer	1881	6,61	1 933	2 428	343	2 185	2 528	382	8 807	1 332
Eisenbahn gegen	1880	—	— 18	+ 152	+ 21	+ 159	+ 180 (+ 224)	+ 27 (+ 33)	+ 409 (+ 1 012)	+ 62 (+ 153)
aal-Unstrut-Eisenbahn	1881	52,77	18 820	6 450	10 815	12 954	26 269	498	100 440	1 903
gegen	1880	—	+ 737	— 2 636	+ 695	— 3 400	— 2 705 (— 2 068)	— 51 (— 39)	— 11 665 (— 9 726)	— 221 (— 185)
estholsteinische E. . .	1881	89,50	16 966	4 356	14 077	11 499	25 743	287	86 901	971
gegen	1880	—	+ 1 602	— 805	+ 2 380	— 1 929	+ 454 (+ 454)	+ 4 (+ 4)	— 96 (— 1 207)	— 1 (— 13)
alberstadt-Blankenbur-	1881	24,50	8 480	7 494	5 260	9 800	20 060	819	67 400	2 751
ger Eisenbahn gegen	1880	+ 5,70	+ 3 335	+ 405	+ 1 876	+ 697	+ 4 731 (+ 6 045)	+ 4 (+ 74)	+ 62 (+ 6 101)	— 831 (— 510)
Summa B. II.	1881	299,38	—	—	—	—	169 208	565	638 683	2 133
gegen	1880	+ 5,70	—	—	—	—	+ 3 974 (+ 5 516)	+ 2 (+ 8)	— 9 253 (+ 2 209)	— 73 (— 34)
Summa B.	1881	386,23	—	—	—	—	280 198	726	1 090 800	2 824
gegen	1880	+ 5,70	—	—	—	—	+ 2 662 (+ 5 485)	— 3 (+ 4)	+ 7 686 (+ 21 599)	— 22 (+ 14)

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Tarif-Bekanntmachungen.

I. Localtarife.

Für die Beförderung von Gütern zwischen Stationen der Eisenbahn-Directionsbezirke Köln (linksrheinisch), Köln (rechtsrheinisch), und Elberfeld einerseits und Mannheim, Station der Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen andererseits ist am 1. d. M. ein neuer, theilweise ermässigte Frachten enthaltender provisorischer Tarif in Kraft getreten. Preis 20 Pf.

Durch denselben werden die in den nachstehend genannten Tarifen nebst Nachträgen enthaltenen bezüglichen Frachtsätze für die Station Mannheim aufgehoben:

a) im provisorischen Rheinisch-Badischen Gütertarif (Rheinischer Verband) vom 1. März 1878;

b) in den Ausnahmetarifen No. 2, 3, 4, 9 und 12 des Rheinischen Verbandes für verschiedene Artikel vom 1. März und 15. April 1878 und vom 15. Juni 1879;

c) im Bergisch-Märkisch-Badischen Gütertarif (Rheinischer Verband) vom 10. März 1879;

d) im provisorischen Rheinisch-Pfälzisch-Badischen Gütertarif vom 1. März 1878.

e) im Ausnahmetarife für Roheisen etc. des Rheinisch-Pfälzisch-Badischen Güterverkehrs vom 10. December 1880;

f) im Köln-Minden-Bergisch-Märkisch-Badischen Gütertarif vom 15. October 1878.

Es behalten bis auf Weiteres für die Station Mannheim Gültigkeit:

1. die Ausnahmetarife 6, 7 und 10 des Rheinischen Verbandes für Getreide und Mühlenfabrikate, Steine, bearbeitete und Trass vom 15. April und 1. Juni 1878;

2. die Frachtsätze der nunmehr zum Eisenbahndirectionsbezirk Hannover gehörigen Stationen Ahlen, Beckum, Bielefeld, Brackwede, Detmold, Gütersloh, Herford, Lage, Löhne, Oelde, Rheda und Salzuhlen, des Köln-Minden-Bergisch-Märkisch-Badischen Gütertarifs vom 15. October 1878 und die in diesem Tarife enthaltenen Taxen der Ausnahmetarife 3 und 4 für Getreide und Mühlenfabricate sowie Steine, bearbeitete.

Köln, den 2. Juni 1881. Namens der betheiligten Verwaltungen, Königl. Eisenbahndirection (rechtsrheinische). (1411)

B r e s l a u - S c h w e i d n i t z - F r e i b u r g e r E i s e n b a h n. Vom 1. Juni cr. ab bis auf Weiteres wird im **Localverkehr** mit den Staats- und unter Staatsverwaltung stehenden Bahnen an Lieferfrist (Local-Güter-Tarif pag. 20) an Stelle der bisherigen Transportfristen gerechnet
für Eilgüter: für je angefangene 300 km 1 Tag
für Frachtgüter: bis zu 100 km . . 1 „
für je angefangene weitere 200 km . 1 „
Die Expeditionsfristen bleiben wie bisher. Breslau, den 1. Juni 1881. Directorium. (1424)

II. Tarife für directe Verkehre mit besonderen Namen.

Der am 1. März a. c. durch Nachtrag II zum II., den Transitverkehr behandelnden Theil des **Bergisch-Märkisch-Belgischen Verbands-Tarifs** via Bleyberg eingeführte Ausnahme-Tarif für die Beförderung von Eisen und Stahl im Verkehr zwischen Ber-

gisch-Märkischen Stationen einerseits und den Seehafen- resp. Kanalstationen Bruges (Bassin) transit, Bruxelles (Entrepôt und Bassin) transit, Gand (Entrepôt Docks et Bassin) transit, Nieuport transit, Ostende transit, Termonde (Entrepôt) transit und Terneuzen transit andererseits gilt vom 1. August a. c. ab nur noch für den Export nach den vorgenannten Stationen. Elberfeld, den 8. Juni 1881. Königliche Eisenbahn-Direction. (1431)

Für den Bergisch-Märkisch-Grand Central Belge-Verbands-Verkehr tritt am 1. Juli 1881 unter Aufhebung des Gütertarifs vom 1. Januar 1880 (Theil I) ein neuer Tarif (Theil I) in Kraft, welcher eine Beschränkung in der Abfertigung des Verkehrs sowohl über die Aachener als auch über die Dalheimer Route bedingt. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der reglementarischen Bestimmungen und der Güterclassification, theilweise Ermässigungen und Erhöhungen der Frachtsätze und Aufhebung der Frachtsätze für Kaldenkirchen im Verkehre via Dalheim - Roermond. Die ermässigten Sätze kommen vom 1. Juli cr. ab zur Erhebung, die erhöhten dagegen erst vom 1. August cr. ab, bis zu welchem Tage die Frachten des Tarifs vom 1. Januar 1880 — auch für Kaldenkirchen im Verkehre via Dalheim - Roermond — gültig bleiben. Näheres ist bei unserem Tarif-Bureau hier zu erfahren. Elberfeld, den 8. Juni 1881. Königliche Eisenbahn-Direction. (1430)

Berlin-Hamburger-Eisenbahn. Im **Berlin-Hannover-Oldenburgischen Verbande** kommen fortan für den Verkehr zwischen Lüneburg B. H. einerseits und Oberneuland, Sagehorn, Loxstedt, Oldenbüttel und Ritterhude andererseits directe Sätze zur Anwendung. Ferner sind die für Lüneburg B. H. und die Stationen der Strecke Bremerhafen-Rheine bestehenden Frachtsätze zum Theil ermässigt. Unsere Güter-Expedition Lüneburg ertheilt nähere Auskunft. Berlin, den 4. Juni 1881. Die Direction. (1425)

Hanseatisch-Schlesischer-Verband. Am 1. August d. J. treten die für den Verkehr von und nach Bergedorf, Burg, Lesum, Büchen, Hagenow, Hemelingen, Kirchweyhe, Lüneburg (B. H. und M. H.), Spandau (B. H. u. M. H.), Verden, Wittenberge (B. H. und M. H.), Achim, Sebaldsbrück und Winsen bestehenden Ausnahme-Tarifsätze für den Transport von Zink in Blöcken und Platten (Zinkblech), Zinkasche, Bleizink, unreines Zinkoxyd und Zinkbrocken, Blech von Zink, sowie zinkische Producte ausser Kraft.

Von demselben Tage an wird die Gültigkeit der Ausnahme-Tarifsätze für den Transport genannter Artikel im Verkehr mit den Stationen Bremen, Bremerhafen und Geestemünde, Hamburg (B. H. und K. M.), Harburg, Vegesack (Grohn), Lübeck, Brake, Elsfleth, Nordenhamm und Wilhelmshafen in der Weise beschränkt, dass dieselben für den Transport nach Schlesien keine Anwendung mehr finden, für Transporte aus Schlesien aber nur für die zum Seeexport bestimmten Sendungen. Berlin, den 5. Juni 1881. Königliche Eisenbahn-Direction als geschäftsführende Verwaltung. (1427J)

Leipzig-Magdeburg-Niederdeutscher Verband. Im Verkehre von Stassfurt nach Lübeck wird für den Transport von rohen Bergproducten, rohem Steinsalz und Kieserit zum Export bei gleichzeitiger Aufgabe von mindestens 50 000 kg an einen Empfänger ein Frachtsatz von 0,70 ℳ pro 100 kg erhoben. Berlin, den 10. Juni 1881. Namens der Verbandsverwaltungen: Die Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft. (1438)

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Zum Tarife für Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren gelangt mit sofortiger Giltigkeit Nachtrag V zur Ausgabe. Derselbe enthält Ausscheidung des Verkehrs der Stationen der Preussischen Staatsbahnen unter sich, sowie zwischen diesen und verschiedenen Stationen der Lothringisch - Luxemburgischen Bahnen, Aufnahme der Station Dresden-Alt- und -Neustadt ermässigte Vieh-Frachtsätze für Saarbrücken, Saargemünd, Amanweiler und Metz, und ermässigte Ausnahmefrachtsätze für Schaftransporte von Berlin (Anhalter Bahnhof) nach Paris. — Näheres ist in den Verbands - Güterexpeditionen zu erfahren, woselbst auch Nachträge zum Preise von 0,05 ℳ käuflich zu haben sind. Erfurt, den 3. Juni 1881. Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft als geschäftsführende Verwaltung. (1426)

Mitteldeutscher Eisenbahn-Verband. Es gelangen zur Ausgabe Nachtrag IV zu Theil II des Verbandsgütertarifs, sowie Nachtrag IV zu Tarifheft No. 1 und Nachtrag III zum Tarifheft No. 4. Durch dieselben werden mit sofortiger Giltigkeit Zuschlagfristen zu den Lieferzeiten aufgehoben und die Frachtsätze für Station Ringelheim theilweise ermässigt, sowie mit Giltigkeit vom 1. August cr. ab die Frachtsätze für die Stationen Berlin-Lehrter-, Stettiner, Nord-, Niederschlesisch-Märkischer Bahnhof, Moabit, Rixdorf, Tempelhof und Charlottenburg um die Beträge für 4 km erhöht.

Näheres ist in den Güter-Expeditionen der Verbandsbahnen zu erfahren, woselbst auch die Nachträge zu den darauf vorgedruckten Preisen käuflich zu haben sind. Erfurt, den 2. Juni 1881. Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft als geschäftsführende Verwaltung. (1413)

Der durch Bekanntmachung vom 31. März c. im **Ostdeutsch - Rheinischen Verbande** zur Einführung gekommene Ausnahmetarif für Flachs bei Aufgabe von 10 000 kg in einer Wagenladung zwischen Thorn, Station des Königlichen Eisenbahndirectionsbezirks Bromberg und der Oberschlesischen Bahn einer- und den im Ausnahmetarif L., Flachs, Flachsheede und Werg, bezeichneten Stationen der Bergisch-Märkischen Bahn, des Königlichen Eisenbahn - Directionsbezirks Hannover, Köln, rechtsrheinisch, und Köln, linksrheinisch, andererseits, behält bis zum 1. Juli c. Gültigkeit, was wir unter ebenmässiger Beziehung auf unsere Bekanntmachung vom 26. April c. zur allgemeinen Kenntniss bringen. Bromberg, den 27. Mai 1881. Königliche Eisenbahndirection als geschäftsführende Verwaltung. (1391)

Preussisch - Oberschlesischer Eisenbahn-Verband. In Modification unserer Bekanntmachung vom 20. April cr. bringen wir hierdurch zur Kenntniss, dass die zu dem Tarif für den rubricirten Verband am 1. Mai cr. zur Herausgabe gelangten Berichtigungen soweit dieselben Erhöhungen in sich schliessen, nicht am 15. Juni cr. sondern am „1. Juli cr." in Kraft treten. Bromberg, den 30. Mai 1881. Königliche Eisenbahn-Direction, im Namen der Verband-Verwaltungen. (1409 J.)

Im **Rheinisch-Westfälisch-Mitteldeutschen Verbande** treten am 1. Juni l. J. für den Transport von Grubenholz im Verkehr der Stationen Treysa, Neustadt, Kirchhain, Marburg einerseits und Station Marten (rechtsrheinisch und Bergisch - Märkisch) anderseits directe Ausnahmetarifsätze für ganze Wagenladungen von mindestens 10 000 kg in Kraft.

Näheres ist bei den betreffenden Güterexpeditionen zu erfahren. Hannover, den 31. Mai 1881. Königliche Eisenbahndirection. (1408)

Schlesisch - Niedersächsischer Verband. Am 1. d. M. sind die Nachträge V zu den Heften 7 und 8, VI zu den Heften 1, 2, 3, 4, 5, 6, 10 und 12, VII zu den Heften 11 und 13 des Schlesisch - Niedersächsischen Verbands-Güter-Tarifs herausgegeben worden. Dieselben enthalten u. A. Aufhebung von Tarifsätzen, Einführung neuer Tarifsätze für den Verkehr mit den Stationen der Strecke Dittersbach-Glatz, für Salz nach Gross - Strehlitz O. S., für Roheisen von Peine nach Sosnowice, für Salz von Peine nach Breslau und anderweite Frachtsätze für den Verkehr zwischen Cöthen und Halle M. H. einerseits und einigen Berlin-Görlitzer Stationen andererseits. Die Tarifnachträge sind bei den Verbandsstationen käuflich zu haben. Magdeburg, d. 7. Juni 1881. Königl. Eisenbahn-Direction. (1429)

III. Tarife für andere directe Verkehre.

Zum Saarkohlen - Ausnahmetarif No. 16. Für den Verkehr nach der Westschweiz tritt am 15. d. Mts. der II. Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält Frachtsätze für die Stationen Burbach, Friedrichsthal Station, Kreuzgraben, Saarbrücken loco, Trenkelbach und Hostenbach, sowie für einige Schweizerische Stationen theils neue, theils geänderte erhöhte Frachtsätze. Die erhöhten Frachtsätze treten jedoch erst am 1. Juli cr. in Kraft.

Exemplare des Nachtrags können zum Preise von 10 ₰ bei unseren Expeditionen bezogen werden. Köln, den 9. Juni 1881. Königliche Eisenbahn-Direction (linksrheinische). (1435)

Die Gültigkeitsdauer der durch Nachtrag IV zum Tarif für den Güterverkehr zwischen Stationen der Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn und solchen der Oels-Gnesener Eisenbahn vom 1. Dezember 1877 eingeführten directen Frachtsätze für Güter des **Special-Tarifs III** im Verkehr zwischen Station Saarau der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn und den Stationen der Oels-Gnesener Eisenbahn wird bis ult. Juni 1882 verlängert. Breslau, den 1. Juni 1881. Directorium der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn-Gesellschaft. Direction der Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn-Gesellschaft. Direction der Oels-Gnesener Eisenbahn-Gesellschaft.

IV. Specialtarife für bestimmte Transport-Artikel.

Am 10. Juni ist ein **Ausnahmetarif für Cementtransporte** von Biebrich und Offenbach nach Aschaffenburg transit im Verkehr mit Bayerischen Stationen zur Einführung gekommen, dessen Sätze und Transportbestimmungen auf unseren beiden genannten Stationen sowie auf unserem Tarifbüreau zu erfahren sind. Frankfurt a. M., 8. Juni 1881. Königliche Eisenbahndirection. (1436)

Oberschlesische Eisenbahn. Die „Anmerkung" auf dem mit dem 10. d. Mts. in Kraft tretenden Nachtrag I zum **Kohlen-Ausnahmetarif** von unseren Stationen nach der Oesterreichischen Staatseisenbahn via Mittelwalde-Wildenschwerdt ist wie folgt

zu berichtigen: Statt: „wenn in der Zeit vom 10. Juni 1881 bis ult. 1882 ist zu setzen: „wenn in der Zeit vom 10. Juni 1881 bis ult. Juni 1882“. Breslau, den 7. Juni 1881. Königliche Direction. (1437)

Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahngesellschaft. Am 10. Juni cr. tritt zu dem **Ausnahmetarif für Steinkohlen und Kokes** von Stationen der Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn nach der K. K. priv. Kaiserin-Elisabethbahn vom 1. November 1879 ein Nachtrag V. mit neuen Frachtsätzen nach der Station Wien (Kaiserin-Elisabethbahnhof) in Kraft. Druckexemplare sind auf den Verbandstationen zu haben. Breslau, den 1. Juni 1881. — IV. 2370. — Direction. (1398)

2. Bilanzen.

Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn. Bilanz pro 31. December 1880.

Activa.

Nr.		ℳ	₰	ℳ	₰
1	Eisenbahnanlage von Halberstadt nach Blankenburg incl. Betriebsmittel	2 433 623	87		
	Dazu im Jahre 1880 gemachte Auslagen	7 198	54	2 440 822	41
2	Hüttenbahn			187 798	29
3	Langenstein-Derenburg bis 31. Dezember 1880 gezahlt			173 504	90
4	Reservefonds laut Statut			60 000	—
5	Magazinbestand, Reservetheile am 31. Dezember 1879	31 728	12		
	Zugang pr. 1880	16 743	50	48 471	62
6	Effecten-Conto			63 394	25
7	Nicht emittirte Prioritätsobligationen II. Emission			63 000	—
8	Cassabestand am 31. Dezember 1880 (davon ℳ 130 000 in Leihhausobligationen angelegt)			241 631	35
9	Debitoren			28 400	25
	Summa			3 307 023	07

Passiva.

Nr.		ℳ	₰	ℳ	₰
1	Actien-Capital			1 200 000	—
2	Stamm-Prioritäts-Actien			1 200 000	—
3	Prioritäts-Obligationen I. Emission			290 700	—
4	Amortisirte Prioritäts-Obligationen			9 300	—
5	Prioritäts-Obligationen II. Emission			165 000	—
6	Subventionen der Stadt Derenburg und Zuckerfabrik Derenburg			70 000	—
7	Reservefonds			77 836	33
8	Zuschuss des Reservefonds zu beschafften Erweiterungen p. 1879/80			20 380	89
9	Erneuerungsfonds			24 000	—
10	Creditoren			163 771	29
11	Nicht erhobene Dividende pr. 1878/79			2 940	—
12	Betriebs-Ueberschuss: Brutto	102 639	31		
	Davon ab: Verzinsung und Amortisation der Prioritäts-Anleihe	19 598	75	83 094	56
	Summa			3 307 023	07

Braunschweig, den 13. Mai 1881.
Der Verwaltungsrath:
Gravenhorst. M. Eltzbacher.

Vorstehende Bilanz mit den von dem ständigen Revisor zuvor revidirten Büchern übereinstimmend befunden.
Blankenburg, den 16. Mai 1881.
Die von der General-Versammlung gewählten Revisoren:
G. Runde. Carl Uhl. Eduard Spiegelberg.

Blankenburg, den 13. Mai 1881.
Der Betriebs-Director:
A. Schneider.

Mit den von mir revidirten Büchern übereinstimmend befunden.
Blankenburg, den 13. Mai 1881.
Ziermann.

(1433)

Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn. Abrechnung der Betriebs-Einnahmen und Ausgaben vom 1. Januar bis 31. December 1880.

Einnahmen.

Nr.		ℳ	₰	ℳ	₰
1	Uebertrag vom Jahre 1879			13 148	33
2	Titel I. Aus dem Personen- und Gepäck-Verkehre				
	a) Halberstadt-Blankenburg	54 296	31		
	b) Hüttenbahn	—	—		
	c) Langenstein-Derenburg	1 455	80	55 752	11
3	Titel II. Aus dem Güterverkehre				
	a) Halberstadt-Blankenburg	147 543	80		
	b) Hüttenbahn	34 728	75		
	c) Langenstein-Derenburg	20 628	02	202 900	57
4	Titel III. Vergütung für Ueberlassung von Bahnanlagen etc.			4 750	31
5	Titel IV. Vergütung für Ueberlassung von Betriebsmitteln			16 885	11
6	Titel V. Erträge aus Veräusserungen			9 018	24
7	Titel VI. Verschiedene sonstige Einnahmen			4 261	67
				306 716	34

Ausgaben.

Nr.		ℳ	₰	ℳ	₰
1	Abtheilung I. Persönliche Ausgaben.				
	Titel I. Besoldungen	46 641	32		
	„ II. Andere persönliche Ausgaben	22 830	79	69 472	11
2	Abtheilung II. Sachliche Ausgaben.				
	Titel III. Allgemeine Kosten	14 442	93		
	„ IV. Kosten der Unterhaltung und Erneuerung der Bahnanlagen etc.	15 033	66		
	„ V. Kosten des Bahntransports	45 134	34		
	„ VI. Kosten der Erneuerung bestimmter Gegenstände	30 974	44		
	„ VII. Kosten erheblicher Ergänzungen, Erweiterungen, Verbesserungen	—	—		
	„ VIII. Kosten der Benutzung fremder Bahnanlagen	22 420	90		
	„ IX. Kosten der Benutzung fremder Betriebsmittel	6 544	65	134 550	92
	Summa der Betriebs-Ausgaben			204 023	03
	Dazu Verzinsung und Amortisation der Prioritäts-Anleihe			19 598	75
	Tot. Summa			223 621	78

Braunschweig, den 13. Mai 1881.
Der Verwaltungsrath:
Gravenhorst. M. Eltzbacher.

Vorstehende Abrechnung mit den von dem ständigen Revisor zuvor revidirten Büchern übereinstimmend gefunden.
Blankenburg, den 16. Mai 1881.
Die von der General-Versammlung gewählten Revisoren:
G. Runde. Carl Uhl. Eduard Spiegelberg.

Einnahmen	ℳ 306 716,34
Ausgaben incl. Verzinsung und Amortisation der Prioritätsanleihe	„ 223 621,78
Ueberschuss	ℳ 83 094,56

Blankenburg, den 13. Mai 1881.
Der Betriebsdirector:
A. Schneider.

Mit den von mir revidirten Büchern übereinstimmend befunden.
Blankenburg, den 13. Mai 1881.
Ziermann.

(1434)

3. Convertirung.

Pfälzische Eisenbahnen. Die Convertirung der 4½ pCt. Prioritäts-Obligationen der Pfälzischen Eisenbahnen betr.

Mit Bezugnahme auf unsere Convertirungs-Bekanntmachung vom 1. Mai 1881 wurde vielfach die Anfrage an uns ge-

stellt, ob bei dem festgesetzten Präclusivtermin vom 10. Mai bis 15. Juni l. J. der 15. Juni noch innerhalb dieses Termines oder ausserhalb desselben gelegen zu betrachten sei.

Um weiteren Anfragen gleichen Betreffes zu begegnen, erklären wir hiermit, dass der 15. Juni noch zu dem Präclusivtermin gehörend betrachtet wird und somit an diesem Tage noch Convertirungs-Anmeldungen angenommen, vom 16. ab dagegen abgewiesen werden, wovon sämmtliche Convertirungsstellen verständigt worden sind. Ludwigshafen, 8. Juni 1881. Die Direction der Pfälz. Eisenbahnen. v. Jaeger. (1432)

4. Submissionen.

Westholsteinische Eisenbahn. Durch Aenderung unseres Signalsystems sind 20 Stück elektrisch-optisch-akustische Streckensignale (Eiserne Säulen mit Glocken und Haltscheibe) sowie 7 Induktionsapparate zum Abmelden der Züge — Alles im Jahre 1877 von Siemens & Halske gefertigt und pp. 3 Jahre im Gebrauch — disponibel geworden und stehen zum Verkauf bereit. Neumünster, im Juni 1881. Die Direktion. (1428)

Privat-Anzeigen (Schluss).

Dieser Nummer liegt ein Prospect der Imprägnir-Anstalt Avenarius (Vertreter L. Chambalu, Civilingenieur, Steglitz bei Berlin) bei.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin SW. (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 45. 1881.

Die Zeitung erscheint Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction: Dr. jur. W. Koch, Berlin SW., Kleinbeerenstr 3.
Commissionär für den Buchhandel: Adolph Refelshöfer, Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Zeitung des Vereins



Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuth-Strasse 8, einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3000 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Einundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 17. Juni 1881.

Dieser Nummer liegt No. 11 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Der Kohlentransport auf den unter Königlich Sächsischer Staatsverwaltung stehenden Eisenbahnen.

Unter den Gütern, welche auf den Sächsischen Staatsbahnen zur Verfrachtung gelangen, nehmen die Kohlen in Bezug auf das Transportquantum die erste Stelle ein. Der Kohlentransport umfasst schon seit einer Reihe von Jahren ohngefähr die Hälfte des gesammten Güterverkehrs. In den statistischen Nachweisen über die Güterbewegung hatte daher schon seither der Kohlentransport eine besondere Darstellung gefunden, es fehlte jedoch in derselben ein übersichtliches Bild der Bewegung der verschiedenen Kohlenarten auf den einzelnen Linien, wie solches der soeben erscheinende statistische Bericht der Sächsischen Staatsbahnen von 1880, betreffend den Verkehr des Jahres 1879 zugleich mit dem Verkehre auf dem Elbefluss, in übersichtlicher und eingehender Weise darlegt. Aus demselben ist ersichtlich, dass der Lauf der verschiedenen Kohlenarten sich in naheliegenden Jahren ziemlich gleich bleibt, wenn nicht ganz besondere Einflüsse entstehen, so dass in einer graphischen Darstellung wie in der hier vorliegenden, insbesondere bei dem im Verhältniss zur Grösse der Transporte sehr eingeschränkten Massstabe, die Verschiedenheit der Bedeutung in nebeneinanderliegenden Jahren kaum erkennbar ist.

Seit dem Jahre 1846, wo der Kohlentransport auf Eisenbahnen begann, hat er in Sachsen nur mit Ausnahme der vier Jahre 1866, 1874, 1876 und 1877, stetig und erheblich zugenommen, was in der Hauptsache im ursächlichen Zusammenhange mit der steten Fortentwickelung des Sächsischen Eisenbahnnetzes steht.

Im Jahre 1879 wurden auf den unter der Staatsverwaltung stehenden Eisenbahnen 975 848 Ladungen*) Kohlen befördert. Davon kamen 527 181 Ladungen oder 54 pCt. auf Steinkohlen und 448 667 Ladungen oder 46 pCt. auf Braunkohlen.

Es stammten

von den Steinkohlen:

357 822 Ladungen = 36,67 pCt. aus dem Zwickauer Bezirke,
82 915 „ = 8,49 „ „ „ Lugau-Oelsnitzer Bezirke,
60 674 „ = 6,22 „ „ „ Dresdener Bezirke,
24 279 „ = 2,49 „ „ Schlesien,
1 491 „ = 0,15 „ „ Westfalen;

von den Braunkohlen:

360 611 Ladungen = 36,95 pCt. aus Böhmen,
84 947 „ = 8,71 „ „ Sachsen-Altenburg,
2 830 „ = 0,29 „ „ Sachsen (Königreich)
279 „ = 0,03 „ „ Preussen.

Von dieser Menge verblieben 688 346 Ladungen auf den Stationen der unter der Staatsverwaltung stehenden Bahnen und 287 502 Ladungen gingen entweder auf fremde Bahnen über oder passirten die Sächsischen Staatsbahnen im Durchgangsverkehre. Beinahe zwei Drittheile, nämlich 589 188 Ladungen und zwar 501 411 Ladungen Steinkohlen und 87 777 Ladungen Braunkohlen wurden auf den unter der Staatsverwaltung stehenden Bahnen verladen; die übrigen 386 660 Ladungen und zwar 25 770 Ladungen Steinkohlen und 360 890 Ladungen Braunkohlen wurden von fremden Bahnen zugeführt.

Von den beförderten 975 848 Ladungen bewegten sich 937 551 Ladungen auf den Staatsbahnen. Die Fracht hierfür betrug 12,5 Millionen ℳ oder 32,8 pCt. der Güterfrachteinnahme im Jahre 1879 bei 51,8 pCt. der Gesammtgüterlast; 38 297 Ladungen verkehrten lediglich auf den mitverwalteten Privatbahnen, ohne die Staatsbahnen zu berühren.

Auf den unter der Staatsverwaltung stehenden und den in Sachsen gelegenen fremden Bahnen zusammen wurden 988 251 Ladungen Kohlen bewegt. Von diesem Gesammtquantum sind 641 518 Ladungen Kohlen auf den innerhalb der Grenzen des Königreichs gelegenen Stationen verblieben, und zwar 614 750 Ladungen bei den Stationen im Bereiche der Staatsbahnen und 26 768 Ladungen bei den Stationen der im Königreiche gelegenen fremden Bahnen. Ausserdem wurden 32 154 Ladungen Braunkohlen aus Böhmen an den Sächsischen Ufern der Elbe gelandet. Die Elbe passirten noch 128 314 Ladungen Böhmische Braunkohlen im Verkehre durch Sachsen. Von den auf den Eisenbahnen innerhalb des Königreichs angefahrenen 641 518 Ladungen Kohlen, wovon circa 60 pCt. auf die Steinkohlen und circa 40 pCt. auf die Braunkohlen kamen, verbrauchte die Staatseisenbahnverwaltung allein 43 945 Ladungen, fast 7 pCt. der innerhalb des Königreichs durch die Bahnen bezogenen Kohlen und zwar 35 411 Ladungen Stein- und 8 534 Ladungen Braunkohlen.

Vom Gesammtbezug stammten 363 185 Ladungen oder 56,61 pCt. aus Sachsen; die übrigen 278 333 Ladungen oder 43,39 Procent wurden auf Eisenbahnen eingeführt. Diese Einfuhr überstieg die Ausfuhr von 141 056 Ladungen um 137 277. Dagegen überstieg der Werth der ausgeführten Kohlen den Werth der eingeführten um 1 169 337 ℳ, denn der Gesammtwerth der Ausfuhr auf den Eisenbahnen betrug 4 520 245 ℳ, der Werth der Einfuhr auf denselben dagegen 3 350 908 ℳ und in Verbindung mit dem Werthe der auf der Elbe zum Consum in Sachsen noch eingeführten 32 154 Ladungen Böhmischen Braunkohlen 3 696 885 ℳ.

Das durch den Eisenbahn- und Elbverkehr nachweisbare Quantum der im Jahre 1879 im Königreiche Sachsen angefahrenen Kohlen umfasst 673 672 Ladungen. Um jedoch den Gesammtbezug eines Jahres zu bezeichnen, ist es nöthig, dasjenige Quantum zu kennen, welches ohne Hilfe der Eisenbahnen der Consumtion in der Nähe der Abbauorte auf der Landstrasse zugeführt wurde. In Ermangelung specieller Nachweise hierüber lässt sich dasselbe nur annähernd bestimmen durch die Differenz zwischen der Gesammtproduction und der Abfuhr auf den Eisenbahnen. Im Jahre 1879 wurden in Sachsen 662 123 Ladungen Stein- und 118 178 Ladungen Braunkohlen, zusammen 780 301 Ladungen Kohlen gewonnen. Davon wurden 501 411 Ladungen Stein- und 2 830 Ladungen Braunkohlen auf den Eisenbahnen abgefahren, so dass von der Production des Jahres 1879 noch 160 712 Ladungen Stein- und 115 348 Ladungen Braunkohlen, zusammen 276 060 Ladungen Kohlen der Abfuhr auf anderen Wegen verblieben sind. Hiernach ergehen sich als Gesammtbezug an Kohlen für die Be-

*) Als Masseinheit ist in den folgenden Ausführungen durchgängig die im Sächsischen Eisenbahnverkehre seither übliche Bezeichnung „Ladung“ à 5 000 kg angewendet worden.

dürfnisse des Königreichs im Jahre 1879 zusammen 949 732 Ladungen und zwar: 543 834 Ladungen Stein- und 405 898 Ladungen Braunkohlen oder durchschnittlich 1 600 kg auf jeden Kopf der Bevölkerung.

Der Werth der auf der Elbe beförderten Böhmischen Braunkohlen betrug 1 726 636 *M.*, darunter 345 977 *M.* Werth der in Sachsen verbliebenen Böhmischen Braunkohlen. Der Gesammtwerth der im Jahre 1879 in Sachsen verbliebenen 949 732 Ladungen Kohlen setzt sich zusammen wie folgt:

	15 746 831 *M.*	Werth der durch die Eisenbahnen bezogenen Kohlen,
	345 977 „	Werth der auf der Elbe bezogenen Kohlen,
	7 521 750 „	Werth der auf der Landstrasse bezogenen Kohlen,
zusammen	23 614 558 *M.*	oder durchschnittlich 8 *M.* pro Kopf der Bevölkerung.

Wie oben erwähnt, trennt sich der Kohlenbezug im Königreiche auf den Eisenbahnen in etwa 60 pCt. Stein- und etwa 40 pCt. Braunkohlen. Vom Gesammtwerthe dieser Kohlen kommen dagegen 82 pCt. auf den Werth der Steinkohlen und 18 pCt. auf den Werth der Braunkohlen.

Die speciellen Angaben, welche man der dem statistischen Berichte beigefügten graphischen Darstellung entnehmen kann, beziehen sich auf den Stand des Eisenbahnnetzes im Jahre 1879 und umfassen 47 Linien, sowie 435 einzelne, durch Verkehrsstellen bezw. Verknüpfungspunkte begrenzte Bahntheile. Je nach der Bedeutung der Linien im Kohlenverkehr war danach die Frequenz über die einzelnen Bahntheile äusserst verschieden. Die grösste Kohlenmenge lief auf den Kohlenbahnen der Station Zwickau zu in einem Umfange von 357 822 Ladungen. Darauf folgt der Bahnabschnitt Mittelgrund-Niedergrund an der Dresden-Bodenbacher Linie mit 289 384 Ladungen Böhmischer Braunkohlen. Im Ganzen gab es 37 Bahnabschnitte, welche mit mehr als 100 000 Ladungen frequent waren. Nur zwei Bahnabschnitte wurden überhaupt nicht mit Kohlen befahren, es waren dies Nossen-Zellwald und Zellwald-Grossvoigtsberg. Ferner ergiebt sich, dass Steinkohlen aus dem Zwickauer Bezirke von Zwickau bis zur Abzweigung der Curve in einer Stärke von 247 354 Ladungen liefen; dort trennten sich 114 563 Ladungen in der Richtung nach Neumark ab und es erreichten die Grenzstationen Hof und Eger 64 057 bezw. 4 007 Ladungen. Von dem anderen Quantum, welches mit 132 791 Ladungen in der Richtung nach Werdau ging, erreichten die Grenzstationen Gera 15 752, Zeitz 5 023 und Leipzig 57 834 Ladungen. Von Zwickau flossen ferner ab 74 414 Ladungen in der Richtung nach Glauchau und 22 353 Ladungen in der Richtung nach Schwarzenberg.

Von den 60 674 Ladungen Steinkohlen aus dem Dresdner Bezirke wendeten sich von Pottschappel aus 14 744 Ladungen nach Tharandt zu und 45 280 Ladungen erreichten Dresden; dort gingen 3 202 Ladungen auf die Dresden-Görlitzer, 2 507 Ladungen auf die Dresden-Bodenbacher, 13 483 Ladungen auf die Leipzig-Dresdener Linie und 4 032 Ladungen auf die Elbe über.

Von den Lugau-Oelsnitzer Steinkohlen an 66 855 Ladungen, welche über die Chemnitz-Würschnitzer Bahn gingen, schlugen 66 530 Ladungen die Richtung nach Chemnitz ein, woselbst sie mit 63 284 Ladungen eintrafen; dort flossen ab 7 965 Ladungen auf die Chemnitz-Riesaer, 7 564 Ladungen auf die Chemnitz-Aue-Adorfer, 19 951 Ladungen auf die Chemnitz-Dresdener und 3 411 Ladungen auf die Chemnitz-Leipziger Linie. Nach Dresden kamen 4 849 Ladungen neben 4 965 Ladungen Kohlen aus dem Zwickauer Bezirke.

Die auf der St. Egidien-Stollberger Linie beförderten Lugau-Oelsnitzer Kohlen erreichten St. Egidien mit 15 649 Ladungen; sie wendeten sich hauptsächlich mit 14 836 Ladungen nach Glauchau, 8 619 Ladungen erreichten die Leipzig-Hofer Linie in Gössnitz.

Die Schlesischen Steinkohlen traten mit 22 711 Ladungen bei Görlitz ein, erreichten Löbau mit 22 105 Ladungen; davon liefen dort 10 011 Ladungen von der Dresden-Görlitzer Linie in der Richtung nach Grossschweidnitz ab; 6 343 Ladungen erreichten Zittau; von Bautzen aus wendeten sich 1 484 Ladungen nach der Bautzen-Schandauer Linie und 5 817 Ladungen kamen nach Dresden. Dort traten davon über auf die Leipzig-Dresdener Linie 2 074, auf die Dresden-Chemnitzer Linie 1 998 und auf die Dresden-Bodenbacher Linie über Pirna 271 Ladungen; 269 Ladungen gingen bis nach der Zwickau-Schwarzenberger Linie und 58 Ladungen bis Hof.

Die Westfälischen Steinkohlen kamen mit 885 Ladungen über Leipzig auf die Leipzig-Hofer Linie; davon liefen 624 Ladungen über Kieritzsch nach Chemnitz.

Die Braunkohlen aus Sachsen-Altenburg gingen von Meuselwitz aus mit 20 297 Ladungen in der Richtung nach Zeitz und mit 28 390 Ladungen in der Richtung nach Rositz; dort traten die Kohlen von den Rositzer Werken hinzu, so dass 31 896 Ladungen bei der Station Altenburg eintrafen; davon wendeten sich 17 255 Ladungen nach Gössnitz zu und flossen dort mit 10 330 Ladungen auf die Gössnitz-Geraer Linie ab, wovon 7 011 Ladungen Gera erreichten; von Gössnitz liefen 1 804 Ladungen in der Richtung nach Meerane weiter.

Das von Meuselwitz auf der Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn beförderte Quantum von 32 752 Ladungen kam mit 25 773 Ladungen nach Gaschwitz, von dort gingen 22 046 Ladungen nach Leipzig und 5 094 Ladungen zweigten in Kieritzsch nach der Chemnitzer Richtung ab.

Die Braunkohlen aus Böhmen kommen, ausser den unbedeutenden Uebergangspunkten Hof und Eger, in sechs Richtungen nach Sachsen. Der Hauptstrom geht über Bodenbach und Tetschen nach der Dresden-Bodenbacher Linie. Bei Mittelgrund gelangten 289 384 Ladungen nach Sachsen neben einem Elbtransport von 160 468 Ladungen. Vom Eisenbahntransport wendeten sich in Schandau 14 017 Ladungen nach der Schandau-Bautzner Linie; 270 536 Ladungen trafen in Pirna ein, wovon 79 300 Ladungen auf die Pirna-Kamenzer Linie abflossen und 41 297 Ladungen überschritten noch die Landesgrenze bei Strassgräbchen.

Bei ihrem Eintritt in Dresden hatten die Böhmischen Braunkohlen einen Umfang von 175 654 Ladungen; dort gingen über auf die Dresden-Chemnitzer Linie 14 719 Ladungen, auf die Berlin-Dresdener Linie 1 951 Ladungen, auf die Leipzig-Dresdener Linie 123 961 Ladungen, wovon 44 849 Ladungen in Leipzig eintrafen; unterwegs flossen von der Leipzig-Dresdener Linie ab 8 648 Ladungen bei Coswig, 21 317 Ladungen bei Priestewitz, 35 312 Ladungen bei Röderau, 1 219 Ladungen bei Zeithain, über Riesa 1 510 Ladungen in der Richtung nach Chemnitz und 1 037 Ladungen in der Richtung nach Lommatzsch. Von Dresden aus gingen auf der Dresden-Görlitzer Linie nur 4 Ladungen nach Radeberg, da den Stationen dieser Linie die Böhmischen Braunkohlen hauptsächlich über die Pirna-Arnsdorfer Strecke zufliessen.

Dresden passirten 140 635 Ladungen auf der Bahn und 144 027 auf der Elbe, zusammen 284 662 Ladungen.

Weiter kamen nach Sachsen über Reitzenhain 25 063 Ladungen, davon erreichten 18 163 Chemnitz und 10 998 gingen dort auf die Chemnitz-Leipziger Linie über; 8 664 Ladungen gelangten nach Kieritzsch. Ueber Franzensbad traten 9 929 Ladungen ein, davon erreichten 3 313 Ladungen auf der Leipzig-Hofer Linie die vorgenannte Station Kieritzsch. In Verbindung mit den dort über Reitzenhain-Chemnitz eingetroffenen Kohlen liefen sie in einer Stärke von 11 934 Ladungen nach Leipzig. Ueber Weipert kamen 7 808 Ladungen, welche das Bedürfniss der Annaberger Linie bis Flöha deckten. Ueber Warnsdorf wurden 16 100 Ladungen in der Richtung nach Zittau befördert, woselbst sie in 12 248 Ladungen ankamen. Ueber Ebersbach gingen 12 309 Ladungen ein. Von Preussischen Braunkohlen wurden 5 113 Ladungen hauptsächlich in der Richtung nach Leipzig eingeführt. Noch geringer war der Transport Sächsischer Braunkohlon, wovon nur 2 830 Ladungen zur Bahn kamen, die sich vorzugsweise auf den Strecken Grimma-Wurzen, Tanndorf-Leisnig und Grottau-Weisskirchen bewegten.

Der statistische Bericht enthält ferner eine Tabelle, welche den auf die einzelnen Verkehrsstellen entfallenden Umfang des Kohlenbezuges erläutert, veranschaulicht in Gemeinschaft mit dem beigefügten Graphicon den Gesammtbezug der verschiedenen Kohlenarten bei den einzelnen Stationen und lässt ausserdem dasjenige Quantum von Kohlen erkennen, welches von den Stationen aus auf der Landstrasse nach ihrer Umgebung abgefahren worden ist.

Ferner enthält der Bericht eine Gegenüberstellung des jährlichen Bezuges jeder Station der unter der Staatsverwaltung stehenden Bahnen von den hauptsächlich in Frage kommenden vier Kohlenarten in dem zehnjährigen Zeitraume von 1870 bis 1879, welche grosses Interesse bietet, da die Darstellung so eingerichtet ist, dass man nicht nur die Zu- oder Abnahme des Kohlenbezuges jeder Station, sondern auch die Veränderung in dem Bezuge der verschiedenen Kohlenarten leicht erkennen kann.

Endlich werden die Mittheilungen noch durch einen Nachweis über den Vertrieb Sächsischer Steinkohlen nach fremden Bahnen während der Jahre 1870—1879 ergänzt.

In Betreff der durchschnittlichen Länge des Transportwegs der Sächsischen Steinkohlen überhaupt ist anzuführen, dass dieselbe sich während dieses Zeitraums verminderte, was zum grossen Theile an den mit dem Ausbau des Bahnnetzes entstandenen Wegabkürzungen liegt.

Die durchschnittliche Weglänge der Kohlentransporte hat nämlich in Kilometern betragen:

1870 106 1872 108 1874 102 1876 89 1878 85
1871 105 1873 114 1875 91 1877 86 1879 85.

Die Abfuhr von Sächsischen Steinkohlen im Jahre 1879 an 501 411 Ladungen hat den Kohlentransport aller vorangegangenen Jahre, neben der auch im Jahre 1879 stärksten Einfuhr Böhmischer Braunkohlen und trotz der bedeutenden Concurrenz durch die seit dem Jahre 1873 in das Eisenbahnnetz hereingezogenen Braunkohlenwerke in Sachsen-Altenburg, wesentlich übertroffen und nach den bereits vorliegenden Nachweisen über die Ergebnisse des Kohlenverkehrs im Jahre 1880 ist eine weitere erhebliche Steigerung des Sächsischen Steinkohlentransports von circa 8 pCt. zu verzeichnen.

Es wurden Kohlen-Ladungen überhaupt befördert:
1870 482 603 1872 587 447 1874 888 173 1876 926 608 1878 906 466
1871 536 697 1873 768 767 1875 934 065 1877 886 512 1879 971 248.

Von Jahr zu Jahr hat sich sonach der Kohlentransport mit wenigen Ausnahmen auf den Eisenbahnen gesteigert, wobei zu bemerken ist, dass die Zunahme der Kohlenabfuhr auf den Bahnen die Zunahme des Ausbringens bedeutend übertroffen hat.

Seit dem Jahre 1846, als der Zeit der Erschliessung des Zwickauer Reviers durch Eisenbahnen, bis zum Jahre 1879 hat sich die Anziehungskraft der Eisenbahnen auf die Kohlen verzehnfacht. Es hat sich gesteigert von 1849 bis 1859 die Production um 132 pCt., die Abfuhr auf den Eisenbahnen um 747 pCt.; von 1859 bis 1869 um 91 pCt. resp. um 171 pCt.; von 1869 bis 1879 um 28 pCt. resp. um 34 pCt.

Von dem Gesammtausbringen an Steinkohlen der drei Sächsischen Abbaubezirke im 34 jährigen Zeitraume von 1846 bis 1879 an 12 642 598 Ladungen oder 63 212 990 Tonnen à 20 Centner sind auf den Eisenbahnen 8 033 162 Ladungen oder 40 165 810 Tonnen, das sind 63,54 pCt. des Gesammtausbringens, abgefahren worden.

Aus dem Deutschen Reich.

Berlin, 13. Juni. (Stephenson-Feier. Politische Wochenschau. Generalconferenz der Deutschen Eisenbahnen. Eisenbahnconferenz in München. Kronstadter Eisenbahnconferenz. Gemeinschaftlicher Wagenpark der Thüringischen Bahnen. Tränkestationen. Berlin-Hamburg. Saalbahn. Halberstadt-Blankenburg.

In voriger Woche feierte die ganze civilisirte Welt den hundertjährigen Geburtstag des Erfinders der Eisenbahnen, Stephenson's. In der That hat nächst der Erfindung der Buchdruckerkunst keine einzige Grossthat des menschlichen Geistes so gewaltig auf alle Verhältnisse unseres Culturlebens eingewirkt, als Stephenson's Erfindung, die Verwendung des Dampfes zum Zwecke der Fortbewegung von Menschen und Gütern. Wie in eine Zauberwelt blicken wir, wenn wir uns den unendlichen Umschwung vergegenwärtigen, der seit jener Zeit in allen Verhältnissen unseres Lebens sich vollzogen hat, wenn wir daran denken, dass jetzt für die unermüdliche Dampfmaschine kein Berg mehr zu hoch, kein Thal zu tief ist, und man muss sich an einzelne Thatsachen halten, um die Grossartigkeit dieses Umschwunges voll und ganz zu erfassen. Der 9. Juni wurde in Newcastle-upon-Tyne besonders festlich begangen. Die Stadt prangte im Festesschmuck; alle Geschäfte ruhten. Die Feier des Tages wurde mit einem öffentlichen Frühstück in Bath-lan-Hall zu Gunsten des Stephenson'schen Stipendienfonds eröffnet, bei welchem Joseph Cowen, der Abgeordnete Newcastle's, die Festrede hielt. Hierauf begaben sich die Festgäste, worunter sich Vertreter fast sämmtlicher Britischen Eisenbahnen sowie der Belgischen Staatsbahnen befanden, unter Führung des Bürgermeisters von Newcastle nach dem 7 Meilen von Newcastle gelegenen kleinen Hüttendorfe Wylam, wo George Stephenson vor 100 Jahren das Licht der Welt erblickte, und nahmen die Geburtsstätte des berühmten Mannes in Augenschein. Der Bürgermeister pflanzte auf dem freien Platze vor dem Hause, in welchem George Stephenson geboren wurde, eine Eiche zur Verewigung des Ereignisses. An diese Feier knüpfte sich eine Ausstellung moderner Locomotiven, 16 an Zahl, und war fast jede Britische Eisenbahn durch ihre mächtigste Locomotive vertreten. Um 1 Uhr bewegte sich in Newcastle ein grosser Festzug, bestehend aus den Gewerkschaften, Vereinen, Clubs, den Bergleuten von Northumberland u. s. w., mit Musik und Bannern durch die Hauptstrassen der Stadt nach dem Tower Moor, wo von drei Tribünen herab Festreden gehalten und Resolutionen gefasst wurden, welche die grossen Verdienste anerkennen, die George Stephenson der Welt durch die Erfindung des Eisenbahnwesens und der Sicherheitslampe geleistet. Man schätzt die Zahl der Theilnehmer an dem Festzug auf etwa 100 000 Personen, worunter sich auch die fremden Consuln und die Vertreter aller wissenschaftlichen und technischen Institute von Newcastle befanden. Im Laufe des Tages wurde eine Locomotivenausstellung eröffnet, welche die Fortschritte des Eisenbahnwesens seit Erfindung des Dampfwagens durch Stephenson kennzeichnet. Abends fand im Stadthause ein grosses Festmahl statt, bei welchem der von Sir W. G. Armstrong ausgebrachte Hauptoast: „Ehre dem Andenken George Stephenson's!“ mit Begeisterung aufgenommen wurde. Die Säcularfeier endete mit einem Volksmusikfeste und einem glänzenden Feuerwerk. Es ist im Plane, in Newcastle das Andenken Stephenson's durch Gründung einer Lehranstalt für physische Wissenschaft zu ehren, welche den Namen „The Stephenson Memorial College“ führen soll. Die Kosten betragen circa 50 000 £, zu denen der König von Belgien bereits 500 £ beigesteuert hat.

Der Reichstag lehnte in voriger Woche den Nachtragsetat bezüglich des Volkswirthschaftsrathes ab. Den Höhepunkt der Verhandlungen bildete eine Rede des Abg. von Bennigsen, der Namens der Nationalliberalen die Gründe der Ablehnung darlegte. Die Interessen, die der Volkswirthschaftsrath vertreten solle, seien hinlänglich bereits im Reichstage vertreten. — Die erste Berathung des Reichstages nach den Pfingstferien galt dem Innungsgesetze. Die einzelnen Paragraphen wurden nach den Beschlüssen zweiter Lesung angenommen. Die allgemeinste Spannung war auf den entscheidenden § 100 e gerichtet, der von den Privilegien der „bewährten“ Innungen handelt. Die Abg. Ackermann, von Hertling und Stumm beantragten Wiederherstellung der No. 3, wonach Nichtinnungsmitgliedern das Halten von Lehrlingen untersagt werden kann. Der Antrag Ackermann wurde nach längerer Debatte in namentlicher Abstimmung mit 125 gegen 122 Stimmen abgelehnt. Die Majorität bestand aus sämmtlichen Liberalen, den Socialdemokraten, dem grösseren Theil der Deutschen Reichspartei, den Abg. Delbrück und Falk. § 100 e wurde alsdann mit 120 gegen 115 Stimmen angenommen. Ebenso das ganze Gesetz mit grosser Mehrheit, sowie auch die Resolution, betreffend die Einführung von Gewerbekammern. Von conservativer Seite ist der Wunsch geäussert worden, der Bundesrath möge das Innungsgesetz nach Ablehnung des § 100 e No. 3 zurückweisen, da es ohne diese Bestimmung practisch fast werthlos sei. — Die Zolltarifnovelle, betreffend die Gewebezölle, wurde unverändert angenommen. Am Sonnabend fand die zweite Lesung des Unfallversicherungsgesetzes statt. Nach nochmaliger Ablehnung des Staatszuschusses darf man wohl die Zurückziehung des Gesetzes erwarten. — Die Handelsverträge mit Oesterreich-Ungarn, mit Belgien, der Schweiz und Rumänien sind in voriger Woche dem Reichstage zugegangen. — Im Vordergrund des öffentlichen Interesses in Deutschland stand auch in voriger Woche die Hamburger Zollanschlussfrage und so sehr die Meinungen auch darüber auseinander gingen, ob der Zollanschluss Hamburgs für die wirthschaftliche Entwickelung des Reiches unumgänglich nothwendig ist, so machte sich doch überwiegend die Ansicht geltend, dass die in dem zwischen der Reichsregierung und Hamburg getroffenen Uebereinkommen stipulirten Bedingungen derartig sind, um die Stellung Hamburgs als Welthandelsplatz nicht in Frage zu stellen.

Die Generalconferenz der Deutschen Eisenbahnen — so wird in einer offiziösen Note der heutigen „N. A. Z.“ geschrieben — hat am 20. Mai d. J. über eine grössere Anzahl von Abänderungsanträgen zu dem einheitlichen Tarifschema — meist unerheblicher Natur — berathen. Die Beschlüsse bedürfen zu ihrer Perfection noch der Zustimmung von vier Fünfteln der auf die Verwaltungen vertheilten Stimmen. Den Vertretern der Preussischen Staatsbahnen gelang es, gestützt auf die Voten des Ausschusses der Verkehrsinteressenten, in einigen Fällen eine Abänderung der Commissionsanträge zu Gunsten des allgemeinen Verkehrs durchzusetzen. So wurde auf ihren Antrag in Rücksicht auf die landwirthschaftlichen und gewerblichen Interessen der östlichen Landestheile die Versetzung des Artikels „nasse Stärke“ und im Interesse der einheimischen Cichorienindustrie die Versetzung von „fabricirten Cichorien und Cichorienmehl“ in niedrigere Tarifclassen beschlossen. Anträge der Preussischen Staatsbahnen auf Declassification von Bleiweiss und Bleimennige und auf eine in Handelskreisen lebhaft gewünschte Erleichterung der Bestimmungen für den Transport einzelner Gegenstände von ungewöhnlicher Länge (langer Eisenstangen, Leitern u. dergl., für welche zur Zeit noch die Wagenladungsfracht berechnet wird), blieben indessen in der Minderheit. Im Uebrigen ist die Declassification des Artikels „Rohjute“, sowie die präcisere und vielfach günstigere Fassung der Positionen „Asphalt etc. und Thonwaaren“ (Steingut, Porzellan u. s. w.) und die Feststellung einheitlicher Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement hervorzuheben.

Eine Eisenbahnconferenz in München fand in voriger Woche statt. Dieselbe war beschickt von Commissarien des Preussischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten und des Reichsamts für die Verwaltung der Reichseisenbahnen einerseits und von Commissarien des Bayerischen auswärtigen Ministeriums andererseits. Es handelte sich um die Besprechung über schwebende Instradirungs- und Tariffragen. Als Commissarien fungirten aus Berlin die Geh. Regierungsräthe Dr. Schulz und Fleck, als Bayerische Commissarien Generaldirector v. Hocheder und Ministerialrath Oswald.

Die Kronstadter Eisenbahnconferenz, welche, wie schon kurz erwähnt, am 31. v. M. stattfand, beschäftigte sich vorbeigehend auch mit einer Zuschrift der Direction der Köln-Mindener Eisenbahn, betreffend die Kündigung der Prager Convention, welche bekanntlich Garantien gewisser Differentialtarife für die Relationen nach den Nord- und Ostseehäfen festsetzt. Die Angelegenheit kam, wie die „W. Allg. Z.“ meldet, nicht zur Verhandlung, sondern wurde auf die Tagesordnung der Seehafencommission gesetzt, welche demnächst zusammentritt, und an der auch die Holländischen und Belgischen Bahnen sich betheiligen. Die Zuschrift der Köln-Mindener Bahn bietet daher über die Absichten der Deutschen Regierung keinerlei Aufklärung. Augenscheinlich hängt jedoch diese Massregel mit der seitens der Reichsregierung beabsichtigten Reform des gesammten Tarifwesens zusammen.

Wie nämlich der „P. Ll." meldet, soll demnächst in Berlin eine Conferenz der Vertreter sämmtlicher Deutscher Eisenbahnen stattfinden, welche die Angelegenheit der Differentialtarife einer Beiathung unterziehen wird. Man erwartet in den massgebenden Kreisen eine Rückkehr zur Differentialtarifpolitik (?). In der Conferenz wurde beschlossen, für den Transport von Wein und Mais aus Ungarn Ausnahmetarife auf Basis einer Einheit von 3,2 ₰ pro Tonne und Kilometer zu etabliren. Man hofft auf Zustimmung seitens der Preussischen Regierung. Die „Presse" bemerkt zur oben erwähnten Kündigung der Prager Convention, dass dieselbe, welche den Zweck hat, die Frachtsätze der einzelnen Häfen (Stettin, Hamburg, Amsterdam, Antwerpen) zu regeln, ersichtlich nur darum erfolgte, um eine Aenderung zu Gunsten von Stettin contra Hamburg herbeizuführen.

Ein gemeinschaftlicher Wagenpark der Thüringischen Eisenbahnen behufs Erzielung einer besseren Ausnützung der Güterwagen, wie auch zur besseren Vermeidung zeitweisen Mangels an solchen ist zwischen der Thüringischen Bahn, der Saalbahn, der Weimar-Geraer Eisenbahn vom 1. September 1880 ab versuchsweise ins Leben getreten. Nach dem betr. Uebereinkommen sind die Wagen der verbundenen drei Bahnen, excl. der Personen- und Gepäckwagen, sowie excl. der Postbeiwagen und der Arbeitswagen, für einen gemeinschaftlichen Wagenpark vereinigt worden. Im Bereich der verbundenen Bahnen werden demnach deren Wagen als eigene betrachtet und es findet für deren Benutzung innerhalb der Grenzen derselben eine Vergütung von Lauf- und Zeitmiethe nicht statt. Dagegen erfolgt beim Uebergange dieser gemeinschaftlichen Wagen auf fremde Bahnen die Miethberechnung nach Massgabe des Wagenregulativs des Vereins Deutscher Eisenbahnen. Für den Lauf fremder Wagen auf den verbundenen Bahnen findet ebenfalls Miethvergütung nach dem Wagenregulativ statt. Die hieraus entstehenden Schuld- und Guthabenbeträge trägt resp. bezieht die Gemeinschaft. Nach Schluss des Kalenderjahres erfolgt die Ausgleichung zwischen den verbundenen Bahnen nach einem aus den Durchschnittssaldobeträgen der Jahre 1877, 1878 und 1879 ermittelten Antheilsverhältniss. Die Vermittelung der Abrechnung mit den fremden Bahnen besorgt die Thüringische Bahn. Die dadurch entstehenden Kosten, wobei wegen der ausser der Gemeinschaft gebliebenen Personen- etc. Wagen 20 pCt. abgesetzt werden, kommen nach dem nämlichen Antheilsverhältniss zur Repartition. Die Ausführung der Reparaturen und die Revision der Wagen bleibt jeder Wageneigenthümerin nach den bezüglichen Bestimmungen des Wagenregulativs vorbehalten. Vom 1. Januar 1881 ab sind auch die Güterwagen der Berlin-Anhaltischen Bahn, sowie diejenigen der Oberlausitzer Bahn der Gemeinschaft angeschlossen worden. Für Benützung dieser Wagen innerhalb der Gemeinschaft findet indess eine besonders normirte Miethvergütung statt. — Ueber die finanziellen Ergebnisse der qu. Massnahmen lässt sich wegen des verhältnissmässig kurzen Zeitraums ihres Bestehens ein genügendes Urtheil noch nicht aussprechen; zu bemerken ist indess, dass die Deckung des Bedarfs an Güterwagen der verschiedenen Arten bisher ohne Schwierigkeiten und mit genügender Promptheit hat bewirkt werden können. Die Arbeiten zur Unterhaltung der Betriebsmittel werden, insoweit sie Hauptreparaturen an Locomotiven und Dreherarbeiten umfassen, in den Reparaturwerkstätten der Thüringischen Eisenbahn zu Erfurt und der Saal-Eisenbahngesellschaft zu Jena ausgeführt.

Sogenannte „Tränkestationen" sind behördlicherseits bestimmt worden. In Gemässheit des § 6 der laut Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 13. Juli 1879 vom Bundesrathe beschlossenen Bestimmungen über die Verladung und Beförderung von lebenden Thieren auf Eisenbahnen hat das Reichseisenbahnamt folgende Stationen als solche, welche für Viehzüge mit Tränkevorrichtungen auszustatten sind (Tränkestationen), festgesetzt: Schneidemühl, Bischofsheim, Neuss, Magdeburg, Deutsch-Avricourt, Metz, Mülhausen, Amanweiler, ferner die Grenzstationen Myslowitz, Wamdrup, Schopinitz, Prostken.

Dem Geschäftsbericht der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft für das Jahr 1880 entnehmen wir Folgendes: Das finanzielle Ergebniss des Jahres 1880 hat sich nach dem Bericht sehr günstig gestaltet. Die Einnahmen erscheinen zwar in Folge der zum Zwecke einer einheitlichen Deutschen Statistik nothwendig gewordenen veränderten Buchungsgrundsätze um 318 798 ℳ höher, als dies nach dem Buchungsverfahren der früheren Jahre der Fall sein würde, während die Ausgaben aus dem gleichen Grunde nur um 122 668 ℳ höher sich darstellen. Nach Abzug vorstehender Summen verblieb aber gegen das Jahr 1879 immerhin noch eine ansehnliche Mehreinnahme, welche nur zum Theil durch höhere Ausgaben in Anspruch genommen worden ist. Da ausserdem der Abschluss des Reservefonds erheblich günstiger als im Vorjahre war und demzufolge die Rücklage in den Reservefonds niedriger bemessen werden konnte, ergab sich ein Ueberschuss, welcher es ermöglichte, die höchste Dividende (14,25 pCt.), welche das Unternehmen seit seinem Bestehen aufgebracht hat, an die Actionäre zu vertheilen. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr, welcher von der Concurrenz am wenigsten beeinflusst wird, sind nicht unwesentlich höher, als im Vorjahr. Es deutet dies einestheils auf eine grössere Lebhaftigkeit im geschäftlichen Verkehr hin, ist aber andererseits auch der starken Auswanderung, welche zur Zeit noch anhält, zuzuschreiben. Die Einnahmen aus dem Güter- und Viehverkehr sind hinter den Ergebnissen des Vorjahres nur wenig zurückgeblieben. Der Local-Güterverkehr, einschliesslich des directen Verkehrs mit den Secundärbahnen Parchim-Ludwigslust und Paulinenaue-Neu-Ruppin ergab eine Mehreinnahme von rund 33 000 ℳ. Dieses Resultat darf umsomehr als ein befriedigendes bezeichnet werden, als sich im vorigen Jahre der Kartoffelexport in bescheidenen Grenzen hielt, während die Saison des Jahres 1879 sehr bedeutende Kartoffeltransporte auch im Localverkehr gebracht hatte. Bei dem Mangel aussergewöhnlicher Conjuncturen kann aus den erhöhten Einnahmen auf eine Besserung der Verkehrsverhältnisse im Allgemeinen geschlossen werden; auch lässt sich schon jetzt erkennen, dass die beiden Secundärbahnen zur Entwickelung des Verkehrs der Berlin-Hamburger Hauptbahn in erfreulicher Weise beitragen.

An Personen wurden befördert in 1880 auf der Berlin-Hamburger Eisenbahn: im gewöhnlichen Verkehr 1 941 845 Personen (gegen in 1879 1 887 115 Personen), in bestellten Extrazügen 8 708 Personen, Militärs 113 649 Personen, in Summa 2 064 202 Personen, und dafür vereinnahmt 3 836 206 ℳ. Es wurden in 1880 Güter befördert: Eilgüter 21 948 Tonnen, Stückgüter 178 100 Tonnen und andere Güter, zusammen 1 278 280 Tonnen, und dafür vereinnahmt 10 902 622 ℳ, dazu noch für Postgüter, Militärgut, Leichen etc. 174 801 ℳ und 346 552 ℳ, in Summa 11 423 975 ℳ. Die Gesammteinnahme stellt sich auf 17 591 768 ℳ (gegen 16 825 653 ℳ in 1879), die Gesammtausgabe auf 12 260 756 ℳ (gegen 11 982 828 ℳ in 1879), der Ueberschuss demnach auf 5 331 012 ℳ (gegen 4 842 825 ℳ in 1879).

Die Betriebsausgaben setzen sich zusammen aus: Besoldungen 2 058 652 ℳ, andere persönliche Ausgaben 2 234 218 ℳ, allgemeine Kosten der Unterhaltung und Erneuerung der Bahnanlagen 1 010 828 ℳ, Kosten des Bahntransports 2 287 808 ℳ, Kosten der Erneuerung bestimmter Gegenstände 889 810 ℳ, Kosten erheblicher Ergänzungen etc. 163 249 ℳ, Kosten der Benutzung fremder Bahnanlagen 900 868 ℳ, Kosten der Benutzung fremder Betriebsmittel 393 841 ℳ, zusammen 10 704 188 ℳ; dazu kommen statutenmässige Rücklagen in den Reservefonds 1 556 568 ℳ, in Summa 12 260 756 ℳ.

Der Ueberschuss wurde verwandt: zur Verzinsung der Prioritäts-Obligationen 2 304 771 ℳ, zur Tilgung der Prioritäts-Obligationen 325 470 ℳ, zur Deckung des Verlustes beim Betriebe der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn 10 889 ℳ zur Zahlung der Staatseisenbahnsteuer 356 250 ℳ, endlich zur Zahlung der Dividende auf die Stammactien Litt. A. von 15 000 000 ℳ à 14¼ pCt. — 2 137 500 ℳ. Aus dem Baufonds waren, wie der Bericht ausführt, ausser den Baukosten für die Wittenberge-Buchholzer Zweigbahn, in Gemässheit der in der 32. ordentlichen Generalversammlung der Actionäre der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft gefassten Beschlüsse auch diejenigen Beträge zu entnehmen, welche die Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft zu den von der Hannoverschen Staatsbahn, der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft und der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft gemeinschaftlich zu tragenden Kosten des Baues der Elbbrücke bei Lauenburg zu leisten hatte. Bis zum 31. December 1880 waren für die Wittenberge-Buchholzer Zweigbahn 31 796 324,75 ℳ, für die Elbbrücke bei Lauenburg 391 476,80 ℳ, zusammen 32 187 801,55 ℳ verausgabt. Im Jahre 1880 sind diejenigen Theile der definitiven Bahnhofsanlagen in Lüneburg, welche noch rückständig waren, im Grossen und Ganzen fertig gestellt worden.

Dem Geschäftsbericht der Saal-Eisenbahn-Gesellschaft für das Jahr 1880 entnehmen wir folgende Daten: Die Betriebs-Einnahmen und Ausgaben der Saal-Eisenbahn betrugen für das Jahr 1880: die Einnahmen 816 893 ℳ gegen 743 470 ℳ im Jahre 1879, die Ausgaben 630 141 ℳ gegen 592 952 ℳ im Jahre 1879, der Reinertrag 186 752 ℳ gegen 150 518 ℳ im Jahre 1879, so dass sich gegen das Jahr 1879 eine Mehreinnahme von 73 422 ℳ, eine Mehrausgabe von 37 188 ℳ, ein Mehrbetrag des Reinertrags von 36 234 ℳ ergiebt. Die Mehrausgabe und die entsprechende Mehreinnahme von ca. 37 000 ℳ haben nur eine durch das neue Buchungsformular bedingte rechnerische Bedeutung, indem jetzt die Einnahmen und Ausgaben für den Erneuerungsfonds in die Hauptrechnung aufgenommen werden müssen. Wenn, wie bei den früheren Buchungen, diese Summe in Einnahme und Ausgabe der Hauptrechnung aufgenommen wäre, so würde sich gegen das Jahr 1879 eine Mehreinnahme von nur 35 835 ℳ und eine Minderausgabe von 398 ℳ, Summa-Mehrbetrag des Reinertrages 36 234 ℳ ergeben haben. Der Betriebsüberschuss für 1880 nach Bezahlung der 4½pCt. Prioritäts-Obligationen und des Betrags zur Tilgung dieser Obligationen ist nach den Bestimmungen der betheiligten Regierungen zu vertheilen gewesen: zu dem Reservefonds 5 000 ℳ, zu dem Erneuerungsfonds 60 000 ℳ, zu dem Garantiefonds 103 453 ℳ, zu dem Baunachtragsfonds 17 587 ℳ, als Vortrag für das Betriebsjahr 1881 711 ℳ = Summa 186 752 ℳ; die drei erstgenannten Fonds hatten Ende des Jahres 1880 folgende Bestände: Reservefonds 28 459 ℳ, Erneuerungsfonds 245 567 ℳ, Garantie-

fonds 400 000 ℳ, Summa 674 026 ℳ. Die gesammten Verkehrsverhältnisse haben sich, wie der Bericht ausführt, den gehegten Erwartungen entsprechend, für das Jahr 1880 günstig gestaltet. Es sind in 1880 auf der Saal-Eisenbahn 441 678 Personen befördert für 310 324 ℳ, gegen in 1879 464 754 Personen für 296 646 ℳ.

Die Halberstadt - Blankenburger Eisenbahn erzielte 1880 (incl. 13 148 ℳ Vortrag von 1879) 306 716 ℳ Einnahmen. Die Betriebsausgaben betragen 204 023 ℳ, die Prioritäten erforderten für Zinsen und Amortisation 19 598 ℳ. Der Ueberschuss stellt sich somit auf 83 094 ℳ gegen 35 148 ℳ im Vorjahr. Die Einnahmen scheinen ganz gewaltig angewachsen zu sein, daher das so wesentlich bessere Resultat. Sie betrugen pro 1879 nur 197 000 ℳ, sind also um 109 000 ℳ gewachsen. Aus dem Gewinn von 1880 wird eine Dividende der Stammprioritätsactien von 5 pCt. vertheilt, gegen 1 pCt. pro 1879. Der Grund des plötzlichen Aufschwunges ist unbekannt. Der Gewinn pro 1880 wird auf den ältesten rückständigen Coupon bezahlt, den von 1874. Rückständig sind nun die Coupons von 1875—80 mit je 5 pCt., d. h. insgesammt 30 pCt. Die Gen.-Vers. von 1881 sollte ein Procent der Bezahlung der Rückstände berathen; nur ist darüber noch nichts bekannt geworden. Da sowohl Actien als Stammprioritätsactien wohl noch in erster Hand, dürfte sich das Arrangement hier sehr leicht bewirken lassen.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Tarif-Bekanntmachungen.

I. Localtarife.

Zu § 40 des Betriebsreglements tritt folgende — hinter dem zweiten Absatz der jetzigen Zusatzbestimmung No. 3 einzuschaltende — weitere Zusatzbestimmung in Kraft:

Den hiernach (Absatz 1 und 2) zuzulassenden Begleitern wird, insofern nicht im Interesse der Sicherheit des Transports oder des Betriebes deren Aufenthalt im Viehwagen gefordert wird oder wenn die Viehwagen, z. B. doppelbödige, ihrer Bauart nach zur Aufnahme von Personen nicht geeignet sind, die Fahrt in anderen, dem Zuge beigegebenen Wagen, und zwar in dem Packwagen oder in Personenwagen IV. oder III. Classe ohne Erhöhung des Fahrgeldes von 0,02 ℳ pro Kilometer gestattet.

Diese Zusatzbestimmung gilt zunächst in folgenden Verkehren:

a) Localverkehr der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn, Berliner Nordbahn, Halle-Sorau-Gubener und Berlin-Dresdener Eisenbahn (Tarif vom 1. Januar 1880),

b) Localverkehr der Berlin - Stettiner Eisenbahn und directer Verkehr zwischen der Berlin-Stettiner und der Hinterpommerschen Bahn (Tarif vom 1. Januar 1880),

c) zwischen der Niederschlesisch-Märkischen und der Berlin-Stettiner Eisenbahn (Tarif vom 1. März 1880),

d) zwischen der Oberschlesischen und der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn (Tarif vom 20. April 1878),

e) zwischen den Directionsbezirken Berlin, Frankfurt a. M., Hannover, Elberfeld (Tarif vom 1. Januar 1880),

f) zwischen den Deutschen Reichsbahnen und den Preussischen Staatsbahnen (Tarif vom 20. Januar 1880),

g) zwischen Stationen der Ostbahn und der Berlin-Stettiner Eisenbahn (Tarif vom 15. Februar 1880),

h) zwischen Stationen der Oberschlesischen und der Berlin-Stettiner Eisenbahn (Tarif vom 1. October 1880),

i) zwischen Stationen der Oberschlesischen und der Niederschlesisch - Märkischen Eisenbahn im Posen - Schlesisch-Märkischen Verbande (Tarif vom 1. Juni 1879).

Berlin, den 11. Juni 1881. Königliche Eisenbahndirection. (1450)

Die Haltestelle Arnshagen (Strecke Neustettin - Stolp - Stolpmünde) wird vom 16. Juni cr. ab bezüglich der Abfertigung von Gütern den Stationen gleichgestellt und findet auf derselben vom gedachten Tage ab eine unbeschränkte Güterabfertigung statt. Bromberg, 10. Juni 1881. Königliche Eisenbahn-Direction. (1461 J)

Märkisch-Posener Eisenbahn. Im diesseitigen **Localgüterverkehre** werden vom 1. Juli d. J. an die Transportfristen

a) für Eilgüter für je angefangene 300 km mit 1 Tag,

b) für Frachtgüter bis zu einer Entfernung von 100 km mit 1 Tag und für je angefangene weitere 200 km mit 1 Tag

gerechnet.

Bezüglich der Expeditionsfristen und der Zuschlagslieferfrist für unsere Station Frankfurt a. O. bleiben die bisherigen Bestimmungen in Kraft. Guben, den 4. Juni 1881. Die Direction. (1448)

II. Tarife für directe Verkehre mit besonderen Namen.

Den tarifmässig zum Fahrpreise von 0,02 ℳ pro Kilometer zu jeder Sendung resp. Wagenladung lebender Thiere zugelassenen Begleitern wird in unserm **Localverkehr** und im wechselseitigen Verkehr der Staats- und unter Staats-Verwaltung stehenden Bahnen sowie auf unsern Strecken im Verkehr mit andern Bahnen, insofern nicht im Interesse der Sicherheit des Transports oder des Betriebes deren Aufenthalt im Viehwagen gefordert wird, oder wenn die Viehwagen z. B. doppelbödige, ihrer Bauart nach zur Aufnahme von Personen nicht geeignet sind, die Fahrt in anderen, dem Zuge beigegebenen Wagen und zwar in dem Packwagen oder im Personenwagen IV. oder III. Classe ohne Erhöhung des Fahrgeldes von 0,02 ℳ pro Kilometer gestattet. Frankfurt a/M., den 11. Juni 1881. Königliche Eisenbahndirection. (1451)

Berlin - Hannover - Oldenburgischer Verband. Am 15. Juni cr. tritt zum Tarif für die Beförderung von Leichen, Equipagen und anderen Fahrzeugen, sowie von lebenden Thieren im oben bezeichneten Verbande der II. Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält Tarifvorschriften für halbe Ladungen Vieh und Berichtigungen. Exemplare des Nachtrags sind bei den Verbandsexpeditionen zum Preise von 0,10 ℳ käuflich zu haben. Magdeburg, den 9. Juni 1881. Namens der Verbandsverwaltungen: Königl. Eisenbahndirection. (1447)

Berlin - Magdeburg - Halle - Casseler Verband. Am 15. Juni cr. tritt zum Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren etc. der Nachtrag II in Kraft. Derselbe enthält Bestimmungen über die Frachtberechnung für halbe Ladungen Vieh.

Exemplare des Nachtrags sind bei den betreffenden Expeditionen käuflich zu haben. Magdeburg, den 7. Juni 1881. Königliche Eisenbahn-Direction. (1445)

Am 1. August gelangt an Stelle des bisherigen Tarifs vom 10. August 1877 und der zu demselben erschienenen Nachträge ein neuer Tarif für den **Bayerisch-Sächsischen Güterverkehr** zur Ausgabe.

Derselbe enthält für einzelne Stationen um ein Geringes erhöhte Frachtsätze und für die Bayerischen Stationen: Adelschlag, Altenmuhr, Ampfing, Bernau, Deining, Deisenhofen, Eltersdorf, Feldkirchen, Gessertshausen, Grosshesselohe, Haspelmoor, Heigenbrücken, Irrenlohe, Laaber, Oberdorf b. Immenstadt, Ostermünchen, Röthenbach b. Lauf, Sauerlach, Sinzing, Stephanskirchen, Stetten, Thalham und Zorneding sind die directen Taxen überhaupt in Wegfall gekommen.

Exemplare des neuen Tarifs sind durch die betheiligten Güterexpeditionen und durch unser Verkehrsbüreau käuflich zu erlangen. Dresden, am 18. Juni 1881. Königl. Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen. von Tschirschky. (1467)

Mit 1. August d. J. kommt die im **Bayerisch - Sächsischen Güterverkehre** bestehende Einrichtung in Wegfall, nach welcher die für die Bayerische Station Würzburg bestehenden Frachtsätze in gewissen Fällen auch für die Badische Station Würzburg zur Anwendung gelangten. Dresden, am 18. Juni 1881. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen. von Tschirschky. (1466)

Deutsch - Russischer Eisenbahnverband. Mit dem 1. August 1881 neuen Styls scheidet die Station Bremen des Königl. Eisenbahndirectionsbezirks zu Köln (rechtsrheinisch) und die Route Lüneburg-Wittenberge-Berlin im Verkehr der Stationen Hamburg des Königl. Eisenbahndirectionsbezirks zu Köln (rechtsrheinisch) und Harburg, Bremerhafen und Geestemünde des Königl. Eisenbahndirectionsbezirks zu Hannover aus dem Deutsch-Russischen Eisenbahnverbande aus und werden daher die für die Station Bremen (K. M. E.) im Deutsch-Russischen Gütertarif vom 1. Januar 1880 n. St., sowie die im V. und VI. Nachtrage und im Anhang IV zu dem gedachten Gütertarif enthaltenen Frachtsätze für diese Station vom obigen Tage ab aufgehoben. Bromberg, den 7. Juni 1881. Königliche Eisenbahndirection als geschäftsführende Verwaltung. (1460 J)

Harz-Nordsee-Verband. Am 15. Juni cr. tritt zum Tarif für die Beförderung von Leichen, Equipagen und anderen Fahrzeugen, sowie von lebenden Thieren im oben bezeichneten Verbande der Nachtrag I in Kraft.

Derselbe enthält Tarifvorschriften für halbe Ladungen Vieh im Verbandsverkehre, Transportpreise für Einzelvieh im Verkehre zwischen Hannoverschen und Braunschweigischen Stationen und Berichtigungen.

Exemplare des Nachtrags sind bei den Verbands - Expeditionen zum Preise von 0,10 ℳ käuflich zu haben. Magdeburg, den 9. Juni 1881. Namens der Verbands-Verwaltungen Königliche Eisenbahn-Direction. (1446)

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach Stationen der Dux-Bodenbacher und Aussig - Teplitzer Eisenbahn. Am 1. Juli cr. tritt an Stelle des Specialtarifs für Cokestransporte vom 1. Februar 1877 nebst Nachtrag I ein neuer Tarif für den directen Transport Niederschlesischer Steinkohlen und Cokes von den Stationen des Waldenburger Grubenreviers, sowie Wenzeslausgrube, Neurode, Mittelsteine und Möhlten bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Bezahlung der Fracht für dieses Quantum, in Kraft.

Der neue Tarif enthält durchweg ermässigte Frachtsätze und sind Exemplare desselben bei unseren Versandgüterexpeditionen zu haben. Berlin, den 3. Juni 1881. Königliche Eisenbahndirection. (1462)

Posen - Schlesisch - Märkischer Verband. Mit sofortiger Giltigkeit tritt zu den besonderen Bestimmungen sub 2 A. Tarifvorschriften No. 12 im rubricirten Verbande folgende Zusatzbestimmung in Kraft:

„Den hiernach zuzulassenden Begleitern wird, insofern nicht im Interesse der Sicherheit des Transports oder des Betriebes deren Aufenthalt im Viehwagen gefordert wird oder wenn die Viehwagen, z. B. doppelbödige, ihrer Bauart nach zur Aufnahme von Personen nicht geeignet sind, die Fahrt in anderen, dem Zuge beigegebenen Wagen, und zwar in Packwagen oder in Personenwagen IV. oder III. Classe ohne Erhöhung des Fahrgeldes von 0,02 ℳ pro Kilometer gestattet". Breslau, den 8. Juni 1881. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn als geschäftsführende Verwaltung. (1443)

Posen - Schlesisch - Märkischer Verkehr. Zwischen Station Neuhof B. F. einerseits und den Stationen Arnsdorf, Bunzlau, Göllschau, Hainau, Kaiserswaldau, Maltsch, Neumarkt und Spittelndorf andrerseits treten im obenbezeichneten Verkehr vom heutigen Tage ab directe Frachtsätze der regulären Tarifclassen, sowie Ausnahmesätze für Holz des Specialtarifs II in Kraft, welche bei den vorbezeichneten Stationen und den Verkehrs- bezw. Tarifburaus der betheiligten Verwaltungen eingesehen werden können. Breslau, den 10. Juni 1881. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn als geschäftsführende Verwaltung. (1444)

Rheinisch - Köln - Minden - Belgischer Güterverkehr. Am 15. Juni cr. wird ein Ausnahmetarif für die Beförderung von Borke (Gerberlohe) bei Aufgabe in Wagenladungen von 5 000 kg oder bei Zahlung der Fracht für dieses Gewicht zwischen Stationen der Grossen Belgischen Centralbahn einerseits und Stationen der Eisenbahndirectionsbezirke Köln (rechts- und linksrheinischer) andererseits via Aachen-Lanaeken resp. Venlo-Roermonde in Kraft treten. Köln, den 11. Juni 1881. Königl. Eisenbahndirection (linksrheinische). (1453)

1. Im **Rheinischen Nachbarverkehr** kommen vom 10. d. Mts. ab für die diesseitige Station Essen Rh. im Verkehr mit den Stationen Bochum, Dortmunderfeld, Grafenberg, Hochdahl, Neheim-Hüsten, Oberhausen, Schwerte und Witten der Bergisch-Märkischen Eisenbahn directe Frachtsätze zur Einführung Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Güterexpeditionen.

2. Der durch Nachtrag V zum Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen etc. im Hessisch-Rheinisch-Westfälischen Verkehre für Steinkohlen etc. Sendungen von Bruch nach Homburg v. d. H. eingeführte Frachtsatz von 0,82 ℳ pro 100 kg wird vom 1. August d. J. ab auf 0,84 ℳ pro 100 kg berichtigt. Köln, den 10. Juni 1881. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische). (1468)

Mit dem 1. August cr. werden im **Rumänisch-Galizisch-Deutschen Getreide-** sowie im **Galizisch-Deutsch- resp. Galizisch-Niederländischen Holz-Verkehr** die Frachtsätze für die Station Mainz (Nassauische Staatsbahn) aufgehoben. Frankfurt a/M., den 11. Juni 1881. Königliche Eisenbahndirection. (1452)

Am 1. Juli cr. treten Nachtrag XII zu Theil II und Nachtrag IX zu Theil III des **Sächsisch-Oesterreichischen Verbandstarifs** vom 1. Januar 1878 in Kraft. Exemplare der Nachträge sind bei den Verbandsstationen zu erhalten. Dresden, den 9. Juni 1881. Königliche General - Direction der Sächs. Staatseisenb. v. Tschirschky. (1442)

Am 1. August d. J. erfolgt die Herausgabe eines neuen Gütertarifs für den **Stettin-Märkisch-Sächsischen Verbandsverkehr,** welcher neben wesentlichen Ermässigungen auch einzelne Erhöhungen der bisher massgebend gewesenen Frachtsätze enthalten wird.

Der neue Tarif zerfällt in Heft 1: Tarifsätze für den Güterverkehr zwischen Stationen des Königlich Preussischen Staatseisenbahndirectionsbezirks Berlin (Berlin-Stettiner, Berliner Nordbahn, Halle-Sorau-Gubener und Niederschlesisch-Märkische Linie), sowie der Breslau - Schweidnitz - Freiburger Eisenbahn einerseits und Stationen der Königlich Sächsischen Staats-, sowie der in Verbindung mit denselben verwalteten Privateisenbahnen andererseits, und in Heft 2: Tarifsätze für den Güterverkehr zwischen Stationen des Königlich Preussischen Staatseisenbahndirectionsbezirks Berlin (Berlin-Stettiner, Berliner Nordbahn, Halle-Sorau-Gubener und Niederschlesisch-Märkischen Linien), sowie der Breslau - Schweidnitz - Freiburger Eisenbahn einerseits und Stationen der Cottbus-Grossenhainer, der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn (Station Leipzig, sowie Linie Kohlfurt-Falkenberg), der Berlin-Görlitzer Eisenbahn und Station Reichenberg der Südnorddeutschen Verbindungsbahn andererseits. Durch diesen Tarif werden die nachstehend aufgeführten Tarife nebst den dazu erschienenen Nachträgen, soweit darin Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Heft 1 und 2 bezeichneten Stationen enthalten sind, ausser Geltung gesetzt: 1. Tarif des Stettin-Märkisch-Sächsischen Verbandes, giltig vom 1. Juni 1879; 2. Tarif des Märkisch-Sächsischen Verbandes, giltig vom 1. November 1877 (bezüglich des Verkehrs mit Stationen der Halle-Sorau-Gubener und Niederschlesisch - Märkischen Eisenbahn); 3. Tarif des Neumärkisch-Niederschlesisch-Sächsischen Verbandes, giltig vom 15. October 1878; 4. Tarif des Schlesisch-Sächsischen Verbandes, giltig vom 1. Februar 1878 (bezüglich des Verkehres mit Mallmitz, Modlau, Oberlesche und Reisicht); 5. Tarif für den directen Güterverkehr zwischen Stationen der Berlin-Görlitzer Eisenbahn einerseits und Stationen der Halle-Sorau-Gubener und Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn etc. andererseits, giltig vom 10. September 1877 (bezüglich des Verkehres zwischen Halle-Sorau-Gubener Stationen einerseits und Oberlausitzer, sowie Cottbus-Grossenhainer Stationen andererseits). Bis zu der noch besonders bekannt zu machenden Herausgabe des neuen Tarifs wird auf specielle Anfragen Auskunft über die Höhe einzelner Tarifsätze durch unser Verkehrsbureau in Dresden ertheilt. Dresden, am 11. Juni 1881. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung. (1456)

Schlesisch - Niedersächsischer Verband. Am 1. August 1881 treten die directen Tarifsätze für den Güterverkehr

a) zwischen der Berlin-Görlitzer Station Calau einerseits und den Berlin-Potsdam-Magdeburger Stationen Dreileben-Drakenstedt, Eilsleben, Helmstedt, Königsborn, Magdeburg {Centralbahnhof / Friedrichstadt}, Neustadt-Magdeburg, Niederndodeleben, Ochtmersleben, Offleben, Schöningen, Sudenburg, Völpke, Wefensleben; den Magdeburg-Halberstädter Stationen Barleben, Blumenberg, Buckau, Clausthal-Zellerfeld, Crottorf, Dodendorf, Eggersdorf, Eickendorf, Förderstedt, Gnadau, Grauhof, Gröbers, Gr. Ammensleben, Hadmersleben, Halberstadt, Heudeber-Dannstedt, Langelsheim, Langenweddingen, Lautenthal, Magdeburg, Meitzendorf, Minsleben, Neuhaldensleben, Neustadt-Magdeburg, Nienhagen, Oschersleben, Rogätz, Schkeuditz, Schönebeck, Silberhütte, Stassfurt, Thale, Vienenburg, Wasserleben, Wegeleben, Wernigerode, Westerhüsen, Wildemann, Wolmirstedt; den Halberstadt-Blankenburger Stationen Blankenburg a/H., Langenstein; den sämmtlichen Braunschweigischen Stationen, den Hannover-Altenbekener Stationen Altenbeken, Baddekenstedt, Derneburg, Elze, Emmerthal, Hameln, Nordstemmen, Oeynhausen, Othfresen, Pyrmont-Lügde, Ringelheim, Rinteln, Steinheim, Vlotho und den Hannoverschen Staatsbahn-Stationen Alfeld, Banteln, Freden, Lehrte andererseits;

b) zwischen der Berlin-Görlitzer Station Cottbus einerseits und der Berlin-Anhaltischen Station Luckenwalde, den Berlin-Potsdam-Magdeburger Stationen Dreileben-Drakenstedt, Eilsleben, Helmstedt, Königsborn, Magdeburg {Centralbahnhof / Friedrichstadt}, Neustadt-Magdeburg, Niederndodeleben, Ochtmersleben, Offleben, Schöningen, Sudenburg, Völpke, Wefensleben; den Magdeburg-Halberstädter Stationen Barleben, Blumenberg, Buckau, Clausthal-Zellerfeld, Crottorf, Dodendorf, Eggersdorf, Eickendorf, Förderstedt, Gnadau, Grauhof, Gr. Ammensleben, Hadmersleben, Halberstadt, Heudeber-Dannstedt, Langelsheim, Langenweddingen, Lautenthal, Magdeburg, Meitzendorf, Minsleben, Nachterstedt, Neinstedt, Neuhaldensleben, Neustadt-Magdeburg, Nienhagen, Oschersleben, Schönebeck, Silberhütte, Stassfurt, Thale, Vienenburg, Wasserleben, Wegeleben, Wernigerode, Westerhüsen, Wildemann, Wolmirstedt; den Halberstadt-Blankenburger Stationen Blankenburg a/H., Langenstein; sämmtlichen Braunschweigischen Stationen; den Hannover-Altenbekener Stationen Altenbeken, Baddekenstedt, Derneburg, Elze, Nordstemmen, Othfresen, Ringelheim und den Hannoverschen Staatsbahn-Stationen Alfeld, Banteln, Freden, Kreiensen, Salzderhelden andererseits ausser Kraft.

Dagegen findet eine directe Expedition von Gütern zwischen den Halle-Sorau-Gubener Stationen Calau und Cottbus einerseits und den vorgenannten Stationen andererseits im Schlesisch-Niedersächsischen beziehungsweise im Berlin-Braunschweig-Halberstadt-Lausitzer Verbande zu Frachtsätzen statt, welche theils von gleicher Höhe, theils niedriger als die zur Aufhebung kommenden Tarifsätze für die Berlin-Görlitzer Stationen Calau und Cottbus sind. Magdeburg, den 25. Mai 1881. Namens der Verbandsverwaltungen Königliche Eisenbahn-Direction. (1459)

West-Nordwestdeutscher und Hanseatisch-Rheinisch-Westdeutscher Eisenbahn-Verband. Die nach den Tarifen des West-Nordwestdeutschen und Hanseatisch-Rheinisch-Westdeutschen Verbandes für den Güterverkehr und bezw. für den Transport von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren bestehenden directen Frachtsätze im Verkehr zwischen Wiesbaden, Station der Hessischen Ludwigsbahn einer- und den Stationen der Bergisch-Märkischen Bahn nebst den Stationen Cassel (Ober- und Unterstadt), Fronhausen, Guntershausen, Kirchhain, Marburg, Münden, Neustadt, Treysa und Wabern andererseits, sowie im Verkehr nach und von Mainz, Station der früheren Nassauischen Staatsbahn, werden hiermit vom 1. August cr. ab aufgehoben. Hannover, den 10. Juni 1881. Namens sämmtlicher Verbandsverwaltungen Königliche Eisenbahn-Direction. (1463)

West-Nordwestdeutscher und Hanseatisch-Rheinisch-Westdeutscher Eisenbahn-Ver-

band. Eiserne Brückentheile, welche zur Seeausfuhr über die Deutschen Nord- und Ostseehäfen bestimmt sind, tarifiren vom 15. d. Mts. ab zu den Sätzen des Specialtarifs II bezw. zu den für Eisen- und Stahlwaaren des Specialtarifs II bereits bestehenden Ausnahmefrachtsätzen. Hannover, den 10. Juni 1881. Namens sämmtlicher Verbandsverwaltungen Königliche Eisenbahn-Direction. (1464)

West- und Nordwestdeutscher Eisenbahn-Verband. Zum Tarif für Personenbeförderung vom 1. März 1877 ist mit Gültigkeit vom 1. k. Mts. ab der 38. Nachtrag erschienen, welcher directe Personenfahrpreise und Gepäcktaxen nach und von Mannheim enthält und der bei den Billet- und Gepäck-Expeditionen eingesehen werden kann. Hannover, den 4. Juni 1881. Namens sämmtlicher Verbandsverwaltungen Königliche Eisenbahn-Direction. (1457)

IV. Specialtarife für bestimmte Transport-Artikel.

Für Graphittransporte von Wien nach Dresden-Elbquai ist ein Frachtsatz von 2,24 *M.* pro 100 kg zur Einführung gekommen, welcher für Quantitäten von 10 000 kg pro Wagen oder bei Zahlung der Fracht hierfür pro Wagen in Anwendung gelangt. Dresden, am 11. Juni 1881. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen. v. Tschirschky. (1465)

Der Kopekenantheil im **Ausnahmetarif für Salz** zwischen Inowrazlaw, Station der Oberschlesischen Eisenbahn einerseits und Warschau, Stationen der Warschau-Wiener Bahn und der Weichselbahn andererseits — cfr. Tarifheft 1 des Deutsch-Polnischen Verbandes — wird vom 1. Juni cr. bis zum 31. October d. J. von 32,38 auf 29,82 Kopeken pro 100 kg ermässigt. Bromberg, den 5. Juni 1881. Königliche Eisenbahndirection als geschäftsführende Verwaltung. (1440 J)

5. Submissionsresultate.

Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn. Submissionsresultate. Breslau, den 8. Juni 1881.

Offerte pro Wagen ohne Bremse *M.*	Offerte pro Wagen mit Bremse *M.*	Submittent, Name und Domizil	Lieferort Station	Lieferzeit
I. 9 Personenwagen I. und II. Classe, 5 Stück mit und 4 Stück ohne Bremse, 2achsig.				
11950	12700	Gebrüder Gastell in Mainz	Mombach	Die Wagen mit Bremse 8 Monate und die ohne Bremse 7½ Monate nach Zuschlag.
9765	10500	F. Wöhlert'sche Maschinenbauanstalt und Eisengiesserei, Actiengesellschaft, Abtheilung: Eisenbahnwaggonfabrik in Elbing	Elbing	5 Monat nach Zuschlag 5 Stück monatlich.
11045	11600	Actiengesellschaft für Fabrikation von Eisenbahnmaterial in Görlitz	Görlitz	7 Monat nach Zuschlag.
12690	13490	Waggonfabrik Gebr. Hofmann & Co., Actiengesellschaft in Breslau	Oberschles. Bahnhof Breslau	8 Monat nach Zuschlag.
10949	11699	Breslauer Actiengesellschaft für Eisenbahnwagenbau in Breslau	Oberschles. Bahnhof Breslau	7 Monat nach Zuschlag.
II. 12 Passagiergepäckwagen mit Bremse, 2achsig.				
—	5200	„Saxonia", Eisenwerke und Eisenbahnbedarfsfabrik in Radeberg	Radeberg	6 Monat nach Zuschlag.
—	4800	Friedr. Deicke in Wittenberge	Wittenberge	6 Stück in 5 Monaten und 6 Stück in 7 Monaten nach Zuschlag.
—	6500	Gebrüder Gastell in Mainz	Mombach	6½ Monat nach Zuschlag.
—	5085	L. Steinfurt in Königsberg i/Pr.	Königsberg	7 Monat nach Zuschlag.
—	4795	F. Wöhlert'sche Maschinenbauanstalt und Eisengiesserei, Actiengesellschaft, Abtheilung: Eisenbahnwaggonfabrik in Elbing	Elbing	4½ Monat nach Zuschlag 6 Stück monatlich.
—	5100	Actiengesellschaft für Fabrikation von Eisenbahnmaterial in Görlitz	Görlitz	6½ Monat nach Zuschlag.
—	4996	Waggonfabrik Gebr. Hofmann & Co., Actiengesellschaft in Breslau	Oberschles. Bahnhof Breslau	6 Monat nach Zuschlag.
—	5099	Breslauer Actiengesellschaft für Eisenbahnwagenbau in Breslau	Oberschles. Bahnhof Breslau	7 Monat nach Zuschlag.
III. 275 offene Güterwagen, 65 Stück mit und 210 Stück ohne Bremse, 2achsig.				
1375 50Stck	—	„Saxonia", Eisenwerke und Eisenbahnbedarfsfabrik in Radeberg	Radeberg	6 Monat nach Zuschlag.
1350	1915	L. Steinfurt in Königsberg i/Pr.	Königsberg	4 Monat nach Zuschlag 35 Stück monatlich.
1490 50Stck	—	Gustav Talbot & Co. in Aachen	Aachen	20 Stück im October, demnächst wöchentlich 10 Stück.
1395	1810	F. Wöhlert'sche Maschinenbauanstalt und Eisengiesserei, Actiengesellschaft, Abtheilung: Eisenbahnwaggonfabrik in Elbing	Elbing	4 Monat nach Zuschlag 30 Stück monatlich.
80Stck à 1385 130 St. à 1445	1870	Actiengesellschaft für Fabrikation von Eisenbahnmaterial in Görlitz	Görlitz	5 Monat nach Zuschlag 40 Stück monatlich.
1490	2080	J. Goossens Waggonfabrik in Aachen	Aachen-Templerbend	Mitte October ab 40 Stück monatlich.
80Stck à 1388 130 St. 1432	1860	Waggonfabrik Gebr. Hofmann & Co., Actiengesellschaft in Breslau	Oberschles. Bahnhof Breslau	5 Monat nach Zuschlag 40 Stück monatlich.
1334	1719	Killing & Sohn in Hagen	Hagen	Von September bis Ende November d. J.
1429	1829	Breslauer Actiengesellschaft für Eisenbahnwagenbau in Breslau	Oberschles. Bahnhof Breslau	5 Monat nach Zuschlag 20 Stück, demnächst monatlich 40 Stück.

2. Eröffnungen etc.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Nach einer Mittheilung der Crefelder Eisenbahngesellschaft ist die früher ausser Betrieb gesetzte 4,5 km lange Strecke Süchtelnvorst-Grefrath u. die 5,9 km lange Theilstrecke von Hüls nach Niep (der Linie Hüls-Mörs) mit der Station Niep am 15. Mai d. Js. für den Personen- und Güterverkehr eröffnet worden.
Berlin, den 15. Juni 1881.
Die geschäftsführende Direction des Vereins.

3. Stations-Benennung etc.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Berlin, den 7. Juni 1881. Auf Antrag der Kaiserlichen Generaldirection der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen theilen wir den geehrten Vereinsverwaltungen ergebenst mit, dass die bisherige Station „Stieringen in Lothringen" fortan den Namen: „Stieringen-Wendel" führen wird.

Berlin, den 9. Juni 1881. Die seitherige Bezeichnung der Bahnhöfe „Coblenz (Rheinisch) und Coblenz (Staatsbahnhof)" ist in die Bezeichnungen „Coblenz (Rheinbahn) und Coblenz (Moselbahn)" oder abgekürzt „Coblenz Rh." und „Coblenz M." umgeändert worden.

A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn. Mit Bewilligung des hohen K. K. Handelsministeriums vom 28 April 1881 No. 8973 wird der Stationsname
Mrakau
mit 1. Juli 1881 in
Smecna Sternberg
abgeändert. Prag, im Mai 1881. Die Generaldirection (1454)

4. Auszahlungen.

Bergisch-Märkische Eisenbahn. Die Zahlung der am 1. Juli dieses Jahres fälligen Zinsen für die Bergisch-Märkischen, Düsseldorf-Elberfelder, Dortmund-Soester, Aachen-Düsseldorfer und Ruhrort-Krefeld-Kreis-Gladbacher Prioritäts-Obligationen wird vom 1. Juli cr. ab gegen Einlieferung der Zinscoupons erfolgen: in **Berlin** bei der Direction der Disconto-Gesellschaft, bei der Berliner Handelsgesellschaft, bei dem Herrn S. Bleichroeder, bei der Bank für Handel und Industrie und bei der Deutschen Bank, in **Köln** bei dem A. Schaaffhausen'schen Bankverein, bei den Herren Sal. Oppenheim jun. & Comp. und bei den Herren Deichmann & Comp., in **Bonn** bei dem Herrn Jonas Cahn, in **Aachen** bei der Aachener Disconto-Gesellschaft und bei der Königlichen Eisenbahn-Betriebscasse, in **Crefeld** bei dem Herrn von Beckerath-Heilmann, in **Düsseldorf** bei der Bergisch-

Märkischen Bank und bei der Königlichen Eisenbahn-Betriebscasse, in **Frankfurt am Main** bei den Herren M. A. von Rothschild & Söhne und bei der Filiale der Bank für Handel und Industrie, in **Leipzig** bei dem Herrn H. C. Plaut, in **Breslau** bei dem Schlesischen Bankverein, in **Hamburg** bei den Herren Haller, Söhle & Comp., in **Magdeburg** bei dem Herrn F. A. Neubauer, in **Elberfeld** bei den Herren von der Heydt-Kersten & Söhne, bei der Bergisch-Märkischen Bank und bei unserer Hauptcasse, und in **Essen, Hagen, Cassel** und **Altena** bei den Königlichen Eisenbahn-Betriebscassen daselbst; — die Coupons zu den Bergisch-Märkischen Prioritäts-Obligationen VII. Serie können jedoch in **Berlin** ausschliesslich nur bei der Direction der Disconto-Gesellschaft und in **Frankfurt am Main** ausschliesslich bei den Herren M. A. von Rothschild & Söhne, und die Coupons zu den Bergisch-Märkischen Prioritäts-Obligationen VIII. Serie ausschliesslich nur bei unserer Hauptcasse, sowie bei den obengenannten Königl. Eisenbahn-Betriebscassen zu **Aachen, Düsseldorf, Essen, Hagen, Cassel** und **Altena** und bei der Direction der Disconto-Gesellschaft in **Berlin** eingelöst werden.

Werden mehrere Zinscoupons zusammen zur Einlösung präsentirt, so sind dieselben mit einem Verzeichniss einzureichen.

Elberfeld, den 11. Juni 1881. Königliche Eisenbahn-Direction. **Jonas.** (1458)

6. Bilanzen.

Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn. Bilanz pro 31. December 1880.

Activa.

1	Eisenbahnanlage von Halberstadt nach Blankenburg incl. Betriebsmittel	2 433 623	87		
	Dazu im Jahre 1880 gemachte Auslagen	7 198	54	2 440 822	41
2	Hüttenbahn			187 798	29
3	Langenstein-Derenburg bis 31. December 1880 gezahlt			173 504	90
4	Reservefonds laut Statut			60 000	—
5	Magazinbestand, Reservetheile am 31. December 1879	31 728	12		
	Zugang pr. 1880	16 743	50	48 471	62
6	Effecten-Conto			63 394	25
7	Nicht emittirte Prioritätsobligationen II. Emission			63 000	–
8	Cassabestand am 31. December 1880 (davon *M.* 130 000 in Leihhausobligationen angelegt)			241 631	35
9	Debitoren			28 400	25
	Summa			3 307 023	07

Passiva.

1	Actien-Capital			1 200 000	—
2	Stamm-Prioritäts-Actien			1 200 000	—
3	Prioritäts-Obligationen I. Emission			290 700	—
4	Amortisirte Prioritäts-Obligationen			9 300	—
5	Prioritäts-Obligationen II. Emission			165 000	—
6	Subventionen der Stadt Derenburg und Zuckerfabrik Derenburg			70 000	—
7	Reservefonds			77 836	33
8	Zuschuss des Reservefonds zu beschafften Erweiterungen p. 1879/80			20 380	89
9	Erneuerungsfonds			24 000	–
10	Creditoren			163 771	29
11	Nicht erhobene Dividende pr. 1878/79			2 940	—
12	Betriebs-Ueberschuss: Brutto	102 639	31		
	Davon ab: Verzinsung und Amortisation der Prioritäts-Anleihe	19 598	75	83 094	56
	Summa			3 307 023	07

Braunschweig, den 13. Mai 1881.
Der Verwaltungsrath:
Gravenhorst. M. Eltzbacher.

Vorstehende Bilanz mit den von dem ständigen Revisor zuvor revidirten Büchern übereinstimmend befunden.
Blankenburg, den 16. Mai 1881.
Die von der General-Versammlung gewählten Revisoren:
G. Runde. Carl Uhl. Eduard Spiegelberg.

Blankenburg, den 13. Mai 1881.
Der Betriebs-Director:
A. Schneider.

Mit den von mir revidirten Büchern übereinstimmend befunden.
Blankenburg, den 13. Mai 1881.
Ziermann.

(1433)

Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn. Abrechnung der Betriebs-Einnahmen und Ausgaben vom 1. Januar bis 31. December 1880.

Einnahmen.

1	Uebertrag vom Jahre 1879			13 148	33
2	Titel I. Aus dem Personen- und Gepäck-Verkehre				
	a) Halberstadt-Blankenburg	54 296	31		
	b) Hüttenbahn	—	—		
	c) Langenstein-Derenburg	1 45[illegible]	80	55 752	11
3	Titel II. Aus dem Güterverkehre				
	a) Halberstadt-Blankenburg	147 543	80		
	b) Hüttenbahn	34 728	75		
	c) Langenstein-Derenburg	20 628	02	202 900	57
4	Titel III. Vergütung für Ueberlassung von Bahnanlagen etc.			4 750	31
5	Titel IV. Vergütung für Ueberlassung von Betriebsmitteln			16 885	11
6	Titel V. Erträge aus Veräusserungen			9 018	24
7	Titel VI. Verschiedene sonstige Einnahmen			4 261	67
				306 716	34

Ausgaben.

1	Abtheilung I. Persönliche Ausgaben.				
	Titel I. Besoldungen	46 641	32		
	„ II. Andere persönliche Ausgaben	22 830	79	69 472	11
2	Abtheilung II. Sachliche Ausgaben.				
	Titel III. Allgemeine Kosten	14 442	93		
	„ IV. Kosten der Unterhaltung und Erneuerung der Bahnanlagen etc.	15 033	66		
	„ V. Kosten des Bahntransports	45 134	34		
	„ VI. Kosten der Erneuerung bestimmter Gegenstände	30 974	44		
	„ VII. Kosten erheblicher Ergänzungen, Erweiterungen, Verbesserungen	—	–		
	„ VIII. Kosten der Benutzung fremder Bahnanlagen	22 420	90		
	„ IX. Kosten der Benutzung fremder Betriebsmittel	6 544	65	134 550	92
	Summa der Betriebs-Ausgaben			204 023	03
	Dazu Verzinsung und Amortisation der Prioritäts-Anleihe			19 598	75
	Tot. Summa			223 621	78

Einnahmen	*M.*	306 716,34
Ausgaben incl. Verzinsung und Amortisation der Prioritätsanleihe	„	223 621,78
Ueberschuss	*M.*	83 094,56

Braunschweig, den 13. Mai 1881.
Der Verwaltungsrath:
Gravenhorst. M. Eltzbacher.

Vorstehende Abrechnung mit den von dem ständigen Revisor zuvor revidirten Büchern übereinstimmend gefunden.
Blankenburg, den 16. Mai 1881.
Die von der General-Versammlung gewählten Revisoren:
G. Runde. Carl Uhl. Eduard Spiegelberg.

Blankenburg, den 13. Mai 1881.
Der Betriebsdirector:
A. Schneider.

Mit den von mir revidirten Büchern übereinstimmend befunden.
Blankenburg, den 13. Mai 1881.
Ziermann.

(1434)

(Fortsetzung der offiziellen Anzeigen auf Seite 643.)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin SW. (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 11. Jahrgang 1881. Berlin, am 17. Juni 1881.

Anzeiger
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Redaction bis zum 10. Juni incl. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2mal im Monat und ist als selbstständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von 75 Pfg. zu beziehen.

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Colli mit Buchstaben sign.:

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A	1	1	Ballen	Wolle —	69	1	Köln Gereon	K.E.D. linksrhein.	
2	A	3/12	13	Colli	Möbel —	—	2	Bingerbrück	„	
3	A C	98	1	Kiste	Maschinerie —	315	3	Fyenoord	Niederl. Staatsb.	
4	A K	2291	1	Ballen	gefüllt —	3	4	Bingerbrück	K. E.D. linksrhein.	
5	B	—	1	Sack	Zucker —	16	5	Aachen	„	
6	B	4017/18	2	—	eiserne Räder —	154	6	Berlin	Magdeb.-Halberst.	
7	B B	1	1	Kiste	gefüllt —	18	7	Aachen	K. E. D. linksrhein.	bekl.: Hamburg,
8	B C	1422	1	Fass	anschein. Schmieröl —	271	8	Hamburg	K. E. D. Hannover	beschr.: Altona,
9	B C	8368	1	Korbflasche	unbekannt —	40	9	Dudweiler	K E.D. linksrhein.	Schuppenrevis.
10	B & Co.	6030	1	Ballen	unbekannt —	22	10	Mittelwalde	Oberschlesische	
11	B G	109	1	Fass	? —	31	11	Hanau	K.E.D. Frankf. a/M.	bez.: Kreuznach.
12	B H	3274/5	2	Ballen	Tapeten —	86	12	Barmen, Mittel-	K. E. D. r. Köln	
13	B J	1877	1	Ballen	? —	29	13	Aachen	K.E.D. linksrhein.	
14	B M	—	2	Fass	leer —	14	14	Hannover	K. E.-D. Hannover	
15	B M	3564	1	Fass	leer —	14	15	Hannover	K. E.-D. Hannover	
16	B M	8499	1	Wagen	Kohlen —	10 000	16	Altenessen K.M.	K. E. D. r. Köln	
17	C H	—	32	Colli	Guss —	—	17	Bingerbrück	K.E.D. linksrhein.	
18	C P	144/5	2	Colli	Möbel —	—	18	„	„	
19	C S C G H S	393 4339	1 1	Kiste Ballen	gefüllt —	61 32	19	Aachen	„	
20	D B B D B G	4254 2231	2	Fass	leer —	26	20	Hannover	K. E. D. Hannover	
21	D L	3602	1	Kiste	anscheinend leer —	8	21	Salzwedel	Magdeb.-Halberst.	beschr.: Berlin.
22	E E R	2944 49	6	Pack	emballirte Gabeln —	32	22	Frankfurt a/M.	K. E. D. Hannover	bez.: Hagen-Frauenfeld.
23	E K	3456	1	Zarge	Eisenwaaren —	73	23	Magdeburg	Magdeb.-Halberst.	
24	F H	382	1	Fass	? —	38	24	Hanau	K.E.D. Frankf. a/M.	
25	F J	3465	1	Kiste	? —	35	25	Vienenburg	Braunschweig.	
26	F M	—	1	Pack	Kohlensäcke —	23,5	26	Osterode a/H.	K. E.-D. Hannover	
27	F S	1,2,3 4,5,6 7,7,7	9	Colli	Umzugsgut —	175	27	Aachen	K.E.D. linksrhein.	
28	G K	1067/1071	5	Kisten	? —	952	28	Myslowytz	Oberschlesische	
29	G K	1072	1	Collo	Holzrahme —	11,5	29	Myslowytz	Oberschlesische	
30	G K	3269	1	Kiste	? —	39	30	Halle a/S.	K.E.D. Frankf. a.M.	
31	G R	902/3	2	Colli	Möbel —	—	31	Bingerbrück	K.E.D. linksrhein.	
32	G R	10740	1	Fass	Wagenfett —	79	32	Speldorf	K. E D. r. Köln	
33	H K	14	1	Pack	Säcke —	—	33	Nordhausen	K.E.D. Frankf. a/M.	bez.: Berlin.
34	H W	244	1	Ballen	Wolle —	23	34	Halle a/S.	Magdeb.-Halberst.	
35	J E	819	1	Kiste	Spielwaaren —	145	35	Fyenoord	Niederländ. Stsb.	
36	J R	5686	1	„	? —	56	36	Magdeburg	Magdeb.-Halberst.	
37	K	I	1	Sack	Kartoffeln —	56	37	Buckau	„	
38	K	423	1	Kiste	? —	10	38	Neuenahr	K.E.D. linksrhein.	
39	K M	141	1	—	Wagendecke —	—	39	Breslau	Oberschlesische	
40	K O K O F K	— 3	2	—	Vorlegebretter —	—	40	Magdeburg	Magdeb.-Halberst.	
41	K S St	41	1	—	Bindseil —	5	41	Oberndorf Schwft.	Bayer. Staatsb.	Sächs. Staatsb.
42	L S	—	6	Rollen	Papier —	38	42	Köln Gereon	K.E.D. linksrhein.	
43	M B	2181	1	Fass	Wein —	48	43	Aachen	„	
44	M B B	351	1	Ballen	Wollengarn —	290	44	Oderberg	Oberschlesische	
45	ME	5383	1	Kiste	unbekannt —	39	45	Mittelwalde	„	
46	M L	—	1	Bürde	Eisen —	56	46	Luxemburg	Elsass-Lothring.	
47	M S	4016	1	Kiste	? —	164	47	Berlin	Magd.-Halberstadt	
48	N S	8587/90	4	Fass	gefüllt —	1 100	48	Aachen	K.E.D. linksrhein.	
49	R	1	1	„	Fische —	5	49	Leipzig	Magdeb.-Halberst.	
50	R C	1936	1	Ballen	Cocosmatten —	15,5	50	Nordhausen	K.E.D. Frankf. a/M.	
51	R E G	188/189	2	—	Ketten —	?	51	Oberlahnstein	„	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können.)
52	Rh B	13001	1	Wagen	30 Kisten Chamottesteine, beschr. Fabrik von P. C. Forsbach & Comp. Mülheim a.Rh.	—	52	Münster	K. E.-D. r. Köln	
53	R R	½	2	Kisten	? —	220	53	Leipzig	Magd.-Halberstadt	
54	S	1309	1	Kiste	gefüllt —	112	54	Bingerbrück	K. E. D. linksrhein.	
55	S S	566	1	„	leer —	5	55	Posen	Oberschlesische	
56	S S	1357	1	„	leere Kisten —	36	56	Köln Gereon	K. E. D. linksrhein.	
57	S S.	5340	1	Ballen	Wollwaaren —	20	57	Hamburg	K. E. D. Hannover	
58	S T	61	1	Korb	Eisenwaaren —	31	58	Köln Gereon	K. E. D. linksrhein.	
59	T K HB	492 766 646 787	4	—	leere Fässer —	52	59	Buckau	Magd.-Halberstadt	
60	W	I	1	Korb	unbekannt —	33	60	Mittelwalde	Oberschlesische	
61	W D	4671	1	Fass	Wein —	84	61	Neuss	K. E. D. linksrhein.	
62	Z	—	5	Colli	Stahl —	139	62	Trier R.	„	
					B. Colli mit Adressen sign.					
63	Actien-Brauerei Moabit	—	19	Fässer	leer —	256	63	Berlin	Magdeb.-Halberst.	
64	Dortmund	2101	1	Fass	leer —	36,5	64	Oberndorf Schwft.	Bayerische Stsb.	
65	J B und LasardCoerf	—	1	Pack	leere Säcke —	25	65	Diedenhofen	Elsass-Lothring.	
66	Kulmbach	14367	1	Fass	leer —	45	66	Würzburg	Bayerische Stsb.	I. Culmbacher Actienbrauerei
67	Lewinsohn et Mannheim	560 540 hh 1876	1	Spritfass	leer —	85	67	Posen	Oberschlesische	
68	Sossler	682	1	Sack	leere Säcke —	11	68	Crailsheim	Bayerische Stsb.	Sossler & Söhne, Tyrnau
69	Wittwe Stolze Sprit-Bank Oschersleben	—	1	Pack	2 Stück leere Säcke —	1	69	Nordhausen	K. E. D. Hannover	
					C. Colli m. Nummern sign.:					
70	—	2	1	—	Viehgitter —	—	70	Steinheim	K. E. D. Hannover	
71	—	34	1	Ballen	Baumwolle —	195	71	Hamburg	„	Bodensturz
72	—	2993 6542	2	Bund	Eisendraht —	50	72	Leeuwarden	Niederl. Staatsb.	
73	—	6960	1	Fass	gefüllt —	100	73	Crefeld	K. E. D. linksrhein.	
					D. Colli mit Figuren sign.:					
74	1 weiss	—	1	—	Unterbalkenthür —	3	74	Posen	Oberschlesische	
75	2 rothe Striche	—	1	Stange	Rundeisen, ca. 1 m lang	7	75	Cassel	K. E. D. Hannover	
76	P	3	1	Pack	Papier —	—	76	Köln Gereon	K. E. D. linksrhein.	
77	RC	14005	1	Ballon	? —	28	77	Stendal	Magdeb.-Halberst.	beschrieben Stickhausen
78		—	2	—	Eisentheile —	4,5	78	Crailsheim	Bayerische Stsb.	15 cm hoch, 10 cm breit
					D. Colli ohne Signatur:					
79	—	—	1	—	kupferne Bohle —	—	79	Eisleben	K. E.-D. Frankf. a/M.	
80	—	—	1	Collo	2 Bindetaue —	—	80	Langendreer	K. E.-D. r. Köln	
81	—	—	1	Butterfaass	leer —	2	81	Rheine	„	
82	—	—	1	—	Contre-Gewichtstück	5,5	82	Wickede Asseln	„	
83	—	—	1	—	lebendes Ferkel (ca. 7 Wochen alt)	—	83	Hassbergen	„	
84	—	—	1	—	alte Feuerzange —	1,5	84	Posen	Oberschlesische	
85	—	—	2	—	Gaisfelle —	—	85	Würzburg	Bayerische Stsb.	Wohl einem Ballen entfallen
86	—	—	1	—	grau leinener Handkoffer	7	86	Hannover	K. E. D. Hannover	Lagert seit 12/4. cr. zu Schein No. 117. Braunschweig-Hannov. Unabgefordertes Gepäck.
87	—	—	1	—	Kette mit 2 Haken —	—	87	Neustadt M.	Magd.-Halberst.	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
88	—	—	1	—	Kette, 9 m lang	—	88	Emmerich	Kgl. E.-D. r. Köln	
89	—	—	1	Kiste	Flaschen mit Saft	30	89	Hannover	K. E.-D. Hannover	Lagert seit 5./4. 81 zu Gepäckschein No. 154. Cassel-Hannover.
90	—	—	2	—	Leinen	—	90	Magdeburg	Magdeb.-Halberst.	
91	—	—	1	Sack	Nägel	12	91	Colmar	Elsass-Lothring.	
92	—	—	1	„	Oelkuchen	54	92	Wabern	K. E.-D. Hannover	
93	—	—	3	„	Weizen	—	93	Schiltigheim	Elsass-Lothring.	
94	—	—	1	Collo	3 eiserne Stangen	2	94	Wanne	Kgl. E.-D. r. Köln	
95	—	—	4	—	ganze Schwellen	344	95	Breslau	Oberschlesische	
			2	—	halbe Schwellen					
			20	—	Vorleger					

II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	Æ S	30596	1	Kiste	Cichorien	45,5	1	Suczawa	L.-C.-J. E.	
2	B L	882	1	„	Parafinkerzen	56	2	Stanislau	„	
3	P K	8	1	Ballen	Barchent	82	3	Suczawa	„	
4	S	2/3	2	Sack	Pflaumen	166	4	Hadikfalva	„	
5	S H B	4894	1	Fass	Zuckerwaare	171	5	Suczawa	„	
6	S L K	—	2	Colli	alte Säcke	23	6	„	„	
7	—	1	1	Ballen	leere Säcke	14	7	Czernowitz	„	
8	—	2	1	„	leere Säcke	20	8	„	„	
9	—	3	1	„	leere Säcke	18	9	„	„	

Nachtrag.

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	A Y	—	1	Kiste	unbekannt	17	1	Karlsruhe	Badische	
3	G W S	3328	1	Fass	leer	19	2	Frankfurt a. M.	K.E.-D.Frankf.a.M.	
3	M C	2570	1	„	?	44	3	Salmünster	„	
4	P E	4838	1	Fässchen	?	87	4	Limburg	„	
5	—	9	1	Kette	—	—	5	Halle a. S.	„	
6	—	65	1	—	leeres Petroleumfass	32	6	Pforzheim	Badische	
7	—	—	4	Stangen	Stahl	35	7	„	„	
8	—	—	1	—	Theil eines eisernen Radreifens	—	8	Göttingen	K.E.-D.Frankf.a.M.	
			1	—	Theil eines Bremsklotzes					

Fortsetzung der offiziellen Anzeigen von Seite 640.

Auszahlungen (Schluss).

Von den bei Einlösung des Zins- und Dividendenscheins Serie IV No. 8 zu den Stammactien der Berlin-Stettiner Eisenbahn ausgegebenen Extracoupons über die Nachtragsdividende pro 1875 von 2,20 pCt., welche gegen Rückgabe dieser Coupons mit 6 ℳ 60 ₰ pro Stück vom 9. April 1877 ab zu erheben war, sind bisher 639 Stück nicht zur Einlösung gekommen.

Wir ersuchen die Inhaber dieser Scheine, die darauf fälligen Beträge bei Vermeidung der im § 17 der Statuten der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft gedachten Nachtheile hier bei unserer Hauptcasse oder in Stettin bei der vereinigten Betriebscasse zu erheben. Berlin, den 9. Juni 1881. Königliche Eisenbahn-direction.

Breslau-Warschauer Eisenbahn. Die Zahlung der Dividende pro 1880 mit 9 ℳ pro Stück der diesseitigen Stammprioritätsactien erfolgt vom 15. Juni cr. ab

1. bei der Gesellschaftshauptcasse hierselbst, sowie
2. in Berlin: bei Gebrüder Guttentag, Französische Strasse, und bei Born & Busse, Behrenstrasse,
3. in Breslau: bei der Breslauer Discontobank Friedenthal & Co., und bei Gebrüder Guttentag,

und zwar gegen Einlieferung des Dividendenscheins pro 1880. Die Dividendenscheine sind mittelst doppelten Nummerverzeichnisses, in der Nummerfolge geordnet, einzureichen, und werden nach erfolgter Abstempelung gegen Rückgabe des Duplicatverzeichnisses an den Stellen, wo sie präsentirt worden, wieder ausgehändigt werden.

Eine Geldsendung resp. Rücksendung der Dividendenscheine per Post kann nur auf vorherige Rückgabe des Duplicatverzeichnisses und auf Kosten des betreffenden Empfängers erfolgen. P.-Wartenberg, den 11. Juni 1881. Direction. (1449)

7. Submissionen.

Westholsteinische Eisenbahn. Durch Aenderung unseres Signalsystems sind 20 Stück elektrisch-optisch-akustische Streckensignale (Eiserne Säulen mit Glocken und Haltscheibe) sowie 7 Induktionsapparate zum Abmelden der Züge — Alles im Jahre 1877 von Siemens & Halske gefertigt und pp. 3 Jahre im Gebrauch — disponibel geworden und stehen zum Verkauf bereit. Neumünster, im Juni 1881. Die Direktion. (1428)

Die Lieferung von:
1. 250 000 kg Petroleum,
2. 210 000 „ rohem Rüböl,
3. 80 000 „ raffinirtem Rüböl
soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die Lieferungsbedingungen liegen während der Dienststunden in dem diesseitigen Materialienbureau, Fürstenwallstrasse 10 hier aus, können auch von demselben gegen Einsendung von 80 ₰ und event. 20 ₰ für Porto bezogen werden.

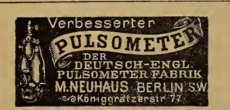
Reflectanten haben ihre Offerten mit der Bezeichnung:
„Offerte auf Lieferung von Petroleum resp. rohem und raffinirtem Rüböl“
bis Mittwoch, den 22. Juni cr., Vormittags 10 Uhr an das genannte Bureau einzureichen, wo sie in Gegenwart der etwa erschienenen Offerenten eröffnet werden. Magdeburg, den 7. Juni 1881.
Königliche Eisenbahndirection. (1439)

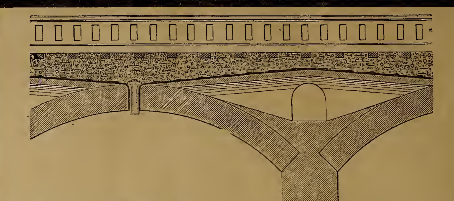
Privat-Anzeigen (Schluss).

Allgemeiner Submissions-Anzeiger
mit Beilage:
Centralblatt f. d. deutschen Holzhandel
VIII. Jahrgang. Amtliches Insertionsorgan. Vereinsorgan des Holzhändlervereins.
Erscheint in **Stuttgart** 4mal pro Woche.
Reichhaltigstes Fachblatt. Grösste Verbreitung in gewerblichen Kreisen. Abonnementspreis incl. Submissions-Ergebnisse, Patent-Anzeiger und Transport-Nachrichten 5½ ℳ pro Quartal bei jeder Postanstalt. Inserate 25 ₰ pro Zeile.



Oefen für Waggons
(Normalöfen),
Locomotivschuppenöfen,
wie solche in vielen Exemplaren bereits geliefert, empfiehlt die Fabrik für Heizungs-, Ventilations- und Koch-Anlagen von
Emil Rudolph Damcke,
Berlin NW.,
44 Dorotheen Str.





BÜSSCHER & HOFFMANN

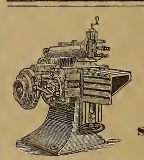
Bahnhof Eberswalde,
Halle a/S. und Mariaschein in Böhmen.

Die älteste aller Dachpappenfabriken, empfiehlt:

Steinpappen
zu flachen und feuersicheren Bedachungen, concessionirt durch die Königl. Regierung zu Potsdam unterm 23. Juni 1854.

Asphaltplatten
ihrer Elastizität u. Dehnbarkeit halber das vorzüglichste Material für absolut dichte und dauerhafte Gewölbeabdeckungen von Brücken, Tunnels, Kellereien — sowie zur Isolirung von Mauern und Gebäuden.

Asphalt, Asphaltlack, Holzcement, Steinkohlentheer, Deckleisten, Drahtnägel etc. etc. Fertige Eindeckungen in Steinpappe nach bewährter Methode unter langjähriger Garantie.



Kalker Werkzeugmaschinen-Fabrik

L. W. Breuer, Schumacher & Co.,
Kalk bei Köln a. Rh.
Sämmtliche Werkzeugmaschinen, Dampfhämmer, Federhämmer, Ventilatoren, Dampfmaschinen, Transmissionen.

UNION

Actien-Gesellschaft für Bergbau, Eisen- und Stahlindustrie zu Dortmund

liefert:

Kohlen und **Coaks. Erze.**
Puddelroheisen, Bessemerroheisen, Giessereiroheisen,
Eisenbahnschienen und **Pferdebahnschienen** aus Bessemerstahl,
Laschen aus Schweisseisen, Flusseisen und Bessemerstahl.
Unterlagsplatten für Schienen aus Schweiss- und Flusseisen.
Lang- und **Querschwellen** aus Schweiss- u. Flusseisen.
Kleineisenzeug zum eisernen Bahnoberbau.
Bandagen aus Bessemer- und Martinstahl.
Achsen aus Bessemer-, Martinstahl und Flusseisen.
Radsätze für Waggons, Tender und Locomotiven.
Grubenschienen aus Eisen und Stahl.
Grubenschwellen aus Schweiss- und Flusseisen:
Grubenwagen-Räder und **complete Sätze** etc. aus Temperstahl.
Fliegende Geleise, Schachtgestänge, Schachtringe, eiserne **Streckenbögen.**
Brücken, Dächer, Drehscheiben, Eisen-Constructionen, Weichen, Kreuzungen.
Giesserei-Producte jeder Art. Potterieguss.
Geschosse.

Schmiedestücke.
Geschmiedete Karren- und **Wagenachsen** aus Eisen und Stahl nach Profilbuch und in jedem vorgeschriebenen Facon.
Stabeisen: Rund, Vierkant, Flach, auch in Flusseisen, Bessemerstahl, Feinkorn, Puddelstahl, Hufstab- Mutter- Felgen- Reifen- Roststab-Eisen.
Geschmiedetes Eisen.
Universaleisen.
Profilirtes Eisen aller Art als:
Winkeleisen, T Eisen, Ɪ Trägereisen, ∏ Eisen, Fenstereisen u. s. w. — nach Profilbuch.
Kesselbleche in Prima, Feinkorn- Holzkohlen- Lowmoor- Flusseisen- Martinstahl- Bessemerstahl-Qualität.
Reservoirbleche.
Sturz- und **Feinbleche.**
Walzdraht in Eisen, Flusseisen, Martinstahl und Bessemerstahl.

H. S. HERMANN. BUCHDRUCKEREI. LITHOGRAPHISCHE ANSTALT & STEINDRUCKEREI. VERLAGS-BUCHHANDLUNG. PHOTOLITHOGRAPHIE & LICHTDRUCK-ANSTALT. BUCHBINDEREI. BERLIN SW., BEUTH-STRASSE 8.

Die im Jahre 1837 begründete Anstalt, welche vorzüglich für Druck von Formularen, Tarifen, Billets sowie von Steindruck-Arbeiten, wie Bau- und Situations-Plänen eingerichtet ist, empfiehlt sich den geehrten Bahn-Verwaltungen zur Lieferung des Drucksachen-Bedarfs bei schleuniger Herstellung zu billigsten Preisen.

☛ *Annahme der Privat-Anzeigen für diese Zeitung, welche für Fabrikanten und Lieferanten von Eisenbahn-Bedarf ein geeignetes Insertions-Mittel bietet.* ☚

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin SW. (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 46. Zeitung des Vereins 1881.

Die Zeitung erscheint Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction: Dr. jur. W. Koch, Berlin SW., Kleinbeerenstr. 3.
Commissionär für den Buchhandel: Adolph Kefelshöfer, Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuth-Strasse 8, einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3000 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Einundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 20. Juni 1881.

Tagesordnung der am 28. Juli 1881 in Köln zusammentretenden Generalversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

I. Vortrag des Jahresberichts der geschäftsführenden Direction.

II. Ernennung von 5 Eisenbahnverwaltungen, welche gemeinschaftlich mit der geschäftsführenden Direction 6 Mitglieder der Prämiirungscommission zu wählen haben.

III. Begutachtung des Schweizerischen Entwurfs der Herstellung technischer Einheit im Eisenbahnwesen. (Commission für technische und Betriebsangelegenheiten.)

IV. Antrag des Vereins Deutscher Spediteure bezw. der Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahngesellschaft, betreffend die Zulassung gewisser Vermerke der Versender in den Frachtbriefen. (Commission für Angelegenheiten des Güterverkehrs.)

V. Antrag der Königlichen Eisenbahndirection zu Magdeburg, betreffend die eilgutmässige Beförderung der nur bedingungsweise zum Transport zugelassenen Gegenstände. (Commission für Angelegenheiten des Güterverkehrs.)

VI. Antrag der Direction der K. K. priv. Kaiserin Elisabethbahn, betreffend die Verantwortlichkeit der Empfangsbahnen für die Richtigkeit der Frankatur- und Ueberweisungsfrachten im Güterverkehre. (Commission für Angelegenheiten des Güterverkehrs.)

VII. Anträge der Generaldirection der K. K. priv. Oesterreichischen Staatseisenbahngesellschaft und der Direction der Thüringischen Eisenbahngesellschaft, betreffend die Verjährung der Forderungen wegen zu gering oder zu hoch berechneter Frachtgebühren. (Commission für Angelegenheiten des Güterverkehrs.)

VIII. Antrag der Direction der K. K. priv. Kaiserin Elisabethbahn auf Erstreckung der Geltung des Vereinsbeschlusses in Betreff der Gewährung von Abschlagszahlungen auf Guthaben aus den Abrechnungen über den Güterverkehr. (Commission für Angelegenheiten des Güterverkehrs.)

IX. Anträge der Generaldirection der Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen, betreffend die authentische Interpretation einiger Bestimmungen des Uebereinkommens über die Verschleppung von Gütern und Reisegepäck. (Commission für Angelegenheiten des Güterverkehrs.)

X. Antrag der Generaldirection der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn, betreffend die Uebernahme der Generalsaldirungsstelle auf den Verein. (Commission für Angelegenheiten des Güterverkehrs.)

XI. Antrag der Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahngesellschaft, betreffend die Abstellung von Missbräuchen im Retour- und Rundreisebilletverkehre. (Commission für Angelegenheiten des Personenverkehrs.)

XII. Anträge verschiedener Verwaltungen, betreffend die Beförderung von Reisenden bei verfehltem Zuganschlusse (cfr. No. VI der Tagesordnung der vorjährigen Generalversammlung). (Commission für Angelegenheiten des Personenverkehrs.)

XIII. Antrag der Königlichen Eisenbahndirection zu Bromberg, betreffend die Gültigkeitsdauer für Retour-, Rundreise- und einfache Billets. (Commission für Angelegenheiten des Personenverkehrs.)

XIV. Antrag der Generaldirection der Königlich Bayerischen Verkehrsanstalten, betreffend die Tarifbestimmungen über die Beförderung von Extrafahrten etc. (Commission für Angelegenheiten des Personenverkehrs.)

XV. Antrag der Königlichen Eisenbahndirection zu Bromberg, betreffend Massregeln zur Sicherung alsbaldiger Rücksendung der in den Wagenpark der Eisenbahnverwaltungen eingestellten, zur Beförderung bestimmter Transportgegenstände eingerichteten Privatwagen. (Commission für das Vereinswagenregulativ.)

XVI. Antrag der Generaldirection der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn, betreffend die Aufstellung eines Vereinswagenparkverzeichnisses sämmtlicher dem Vereine angehörigen Verwaltungen. (Commission für das Vereinswagenregulativ.)

XVII. Antrag der Königlichen Eisenbahndirection zu Berlin, betreffend die definitive Aufnahme der versuchsweise angenommenen Bestimmungen über die Reinigung und Desinfection der zum Viehtransport verwendet gewesenen Wagen in das Vereinswagenregulativ, bezw. Erweiterung dieser Bestimmungen. (Commission für das Vereinswagenregulativ.)

XVIII. Antrag der Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft, betreffend die Ermittelung des zweckmässigsten Verfahrens zur Desinfection der Viehwagen. (Commission ad hoc.)

XIX. Antrag der Direction der a. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, betreffend die Ergänzung und Revision der Instruction und des Formulars für die Aufschreibung der Achsbrüche. (Commission für technische und Betriebsangelegenheiten.)

XX. Antrag der Direction der a. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, betreffend die Ergänzung des Verzeichnisses der Normalpreise für kleine Reparaturen an fremden Wagen. (Commission für technische und Betriebsangelegenheiten.)

XXI. Anträge der Generaldirection der Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen und der Königlichen Eisenbahndirection zu Elberfeld, betreffend die Festsetzung von Normalien für die Kuppelungsstücke der Verbindungsschläuche zu den Wagen mit Dampfheizung resp. für die Profile der Presskohlenkasten und der Kohlensteine, sowie für die Verbindungstheile der continuirlichen Bremsen. (Commission für technische und Betriebsangelegenheiten.)

XXII. Antrag der Königlichen Eisenbahndirection (rechtsrheinischen) zu Köln, betreffend Schutzmassregeln gegen Entzündung von Baumwollsendungen während des Eisenbahntransportes. (Commission für technische und Betriebsangelegenheiten.)

XXIII. Antrag der Commission, betreffend Reform der Mortalitäts-, Invaliditäts- und Krankheitsstatistik des Vereins. (Commission für die Statistik.)

XXIV. Antrag der Königlichen Eisenbahndirection zu Hannover, betreffend Ueberweisung der zwischen Vereinsmitgliedern entstehenden Streitigkeiten aus den Vereinsbestimmungen über die Regulirung der Entschädigungsreclamationen an die Commission für Angelegenheiten des Güterverkehrs zur schiedsrichterlichen Entscheidung. (Commission für das Vereinsstatut.)

XXV. Antrag der Generaldirection der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn, betreffend Modification der Bestimmungen des § 4 des Vereinsstatuts. (Commission für das Vereinsstatut.)

XXVI. Antrag des Directoriums der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahngesellschaft, betreffend Abänderung des § 2 (No. 1 alin. 3) des Vereinskartenreglements. (Vereinskartencommission.)

XXVII. Neuwahl der ständigen Commissionen des Vereins (cfr. No. II der Tagesordnung).

XXVIII. Rechnungslegung der geschäftsführenden Direction über die Verwaltung der Vereinscasse.

XXIX. Bericht des Curatoriums (Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft und Königliche Eisenbahndirection zu Berlin) über die Verwaltung des Pensionsfonds für Vereinsbeamte.

XXX. Wahl einer neuen geschäftsführenden Direction des Vereins für die nächsten drei Jahre.

XXXI. Wahl des Ortes und Bestimmung der Zeit für die nächste ordentliche Generalversammlung des Vereins.

Berlin, den 9. Juni 1881.

Die geschäftsführende Direction des Vereins.
Fournier.

Aus dem Deutschen Reich.

Der Geschäftsbericht der Weimar-Geraer Eisenbahn weist auf: Einnahme im Jahre 1880 712 487 *M.*, Ausgabe 587 792 *M.*, der Ueberschuss beziffert sich sonach auf 124 694 *M.*; das neue Buchungsverfahren lässt eine directe Vergleichung mit den Ueberschüssen der Vorjahre nicht zu. Nachdem der Erneuerungsfonds mit 75 000 *M.* dotirt, dem Capitalconto des Bau- und Betriebsergänzungsfonds, welches dagegen Verzinsung und Amortisation der Prioritätsanleihe trägt, 80 000 *M.* zugetheilt und die Tantièmen ausgeschieden worden sind, bleiben 42 893 *M.* zur Verfügung, die auf 1881 vorgetragen sind. Der Erneuerungsfonds schliesst mit einem Bestand von 143 395 *M.*, die Pensions- und Unterstützungskassen mit einem solchen von 55 781 *M.* Den Bankhäusern Bleichröder und Landau in Berlin sind am 1. Juli 1880 auf deren Darlehen in Höhe von 400 000 *M.* 60 000 *M.* gezahlt worden. In Folge einer am 1. Februar 1881 geschehenen weiteren Abschlagszahlung in Höhe von 40 000 *M.* und einer für den 1. Juli 1881 in Aussicht genommenen weiteren Abzahlung mit 50 000 *M.* wird sich die Darlehensschuld bis auf 250 000 *M.* ermässigen. Da die Gesellschaft ein Guthaben aus der Prioritätsanleihe an den pro futuro abgetretenen Staatsgarantiezinsen von 1 316 250 *M.* mit einem Werthe von 1 095 000 *M.* hat und erhebliche Ausgaben für die Zukunft nicht mehr vorkommen, so wird es in einigen Jahren möglich gemacht werden können, die vorhandenen schwebenden Schulden ganz zu beseitigen, insbesondere also auch die Guthaben des Erneuerungsfonds und der Hülfskassen auszusondern und für sich zu dotiren. Die gesammten schwebenden Schulden beziffern sich am 1. Januar 1881 auf 540 598 *M.* gegen 648 922 *M.* am 1. Januar 1880. — Die Generalversammlung ist nunmehr auf den 30. d. M. anberaumt und befinden sich auf der Tagesordnung ausser den gewöhnlichen Gegenständen die beiden bereits von uns mitgetheilten, aus Actionärkreisen gestellten Anträge: a) Erhöhung der Prioritätsanleihe von 1 500 000 *M.* auf 2 000 000 *M.* zur Begleichung der Passiven mit den Actien des Unternehmens, b) Revision der Statuten. Das „Leipz. Tagebl." schreibt: Im Juli 1886 läuft die Staatsgarantie für die Actien-Zinsen ab. Wer heute eine Weimar-Geraer $4^1/_2$ pCt. Stammactie zu 300 *M.* mit 52 verkauft und zu dem erlösten Betrage noch 15 *M.* zulegt, verschafft sich durch die Erwerbung von 2 Stück $2^1/_4$ pCt. Stammactien die gleichen Zinsen und verdoppelt sich hierdurch das Capital, weil mit der Beendigung der Staatsgarantie die verschiedenen Actien ganz gleichen Werth haben. Am billigsten stellen sich die Actien, die ganz auf die garantirten Zinsen verzichtet haben und welche augenblicklich 15,50 notiren; denn am 1. Juli 1886 kommen die $4^1/_2$ pCt. Actien mit 41,15 pCt. und die $2^1/_4$ pCt. mit $24,17^1/_2$ pCt. aus.

Die Werrabahn erzielte im Jahre 1880 an Betriebseinnahmen 2 921 124 *M.*; die Betriebsausgaben betrugen 1 911 629 *M.*; es verblieb sonach ein Ueberschuss von 1 009 495 *M.* Nach Dotirung des Reservefonds mit 32 450 *M.* verblieben 977 044 *M.*, deren Verwendung wie folgt stattfindet: Verzinsung der Prioritätsobligationen 423 819 *M.*, Staats-Eisenbahnsteuer 7 444 *M.*, Zahlung der Dividende für 50 069 Stammactien zu 3 pCt. 450 621 *M.* Aussergewöhnliche Rücklage in den Reservefonds 62 100 *M.*, dem Reservefonds zugewiesen nicht vertheilter Ueberschuss pro 1880 33 060 *M.* Der Bestand des Reservefonds bezifferte sich Ende März 1880 auf 331 881 *M.* und der des Versicherungsfonds auf 174 438 *M.* — Das Jahr 1880 zeigte in allen Zweigen eine Zunahme des Verkehrs und der Einnahmen, nur im Viehverkehr sind die letzteren gesunken. Die Entwickelung der Verkehrsverhältnisse der Werrabahn hat sich im Allgemeinen nach den gehegten Voraussetzungen vollzogen. Der Uebergang eines grossen Theiles der Preussischen Privatbahnen in den Besitz des Preussischen Staates hat Vereinbarungen zwischen den Verwaltungsorganen des letzteren und den Verwaltungen anderer Bahnen über die fernere Instradirung des Verkehrs im Gefolge gehabt, von deren Wirkung auch die Werrabahn nicht unberührt bleiben wird. Der Umfang dieses Einflusses wird im laufenden Jahre sich erst voll bemessen lassen.

Der Geschäftsbericht der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahngesellschaft bezeichnet die Betriebsergebnisse des Jahres 1880 als überaus zufriedenstellende. Der Bericht schreibt das stetige Wachsen der Einnahmen der Halle-Sorau-Gubener Bahn in erster Linie dem Transitgüterverkehr zu, eine Folge der in Kraft getretenen Instradirungsvereinbarungen, nach welchen die von Osten nach Westen und umgekehrt laufenden Transporte, die früher fast durchweg über Berlin und über Görlitz Beförderung fanden, zum grossen Theile die Linie über Cottbus passiren, andererseits ist aber auch der durch eine allmälig reger werdende Entwickelung der wirthschaftlichen und industriellen Verhältnisse hervorgerufene directe Güterverkehr erheblich gewachsen. Die Einnahmen betrugen im Jahre 1880 aus dem Personenverkehr 1 210 297 *M.* (1879 1 166 559 *M.*), aus dem Güterverkehr 4 869 875 *M.* (1879 4 811 615 *M.*) und aus sonstigen Titeln 252 290 *M.* (1879 382 949 *M.*), zusammen 6 332 462 *M.* (1879 6 361 123 *M.*) Die Ausgaben betrugen dagegen für den Betrieb 3 223 807 *M.* (1879 3 225 543 *M.*), zur Dotirung des Reservefonds 60 843 *M.* (1879 23 612 *M.*), zur Dotirung des Erneuerungsfonds 345 033 *M.* (1879 420 453 *M.*), zus. 3 629 683 *M.* (1879 3 669 608 *M.*). Die Einnahmen überstiegen somit die Ausgaben um 2 702 779 *M.* (1879 2 691 515 *M.*). Die Ausgaben ohne Dotirung des Reserve- und Erneuerungsfonds beanspruchten 50,9 pCt. (1879 50,7 pCt.) und incl. dieser Dotirung 57,3 pCt. (1879 57,6 pCt.) der Einnahmen. Der Personenverkehr umfasste im Vorjahr 1 061 711 (1879 1 044 282) Reisende. An Gepäck wurden expedirt 2 248 t. An Eilgut und gewöhnlichem Frachtgut wurden befördert 989 209 t (1879 936 575 t). Die Mindereinnahme aus sonstigen Erträgnissen um 112 102 *M.* gegen 1879 resultirt daraus, dass dem Jahre 1879 allein 150 929 *M.* zu Gute gekommen sind, welche an Beiträgen zu den Kosten der allgemeinen Verwaltung der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn für die Jahre 1877 und 1878 zuviel gezahlt und 1879 auf Grund späterer Vereinbarungen erstattet worden sind. Von diesem Betrage abgesehen, ergiebt sich eine Mehreinnahme im Jahre 1880 von 38 827 *M.* gegen 1879 und von 58 203 *M.*, welche sich als höhere Zinsenerträge aus disponiblen und zinsbar angelegten Geldern haben ermöglichen lassen und zum Theil eingehobene Conventionalstrafen repräsentiren. Der Abschluss der Betriebsrechnung pro 1880 weist eine Gesammteinnahme incl. der Reste des Vorjahres und incl. 19 458 *M.* nicht verwendeten Ueberschusses aus dem Jahre 1879 nach von 6 409 020 *M.* Die gesammten Ausgaben der Betriebsrechnung pro 1880 incl. der Reste aus dem Vorjahre und einschliesslich 13 351 *M.* noch nicht liquide gestellter Restausgaben pro 1880 betragen dagegen 3 275 700 *M.* (In diesen Ausgaben sind diejenigen nicht enthalten, welche aus Reserve- und Erneuerungsfonds bestritten werden.) Der Ueberschuss beträgt daher 3 133 319 *M.* Hierauf sind zur Verrechnung gekommen: 1. Rücklage in den Reservefonds pro 1880 79 730 *M.*, 2. Rücklage in den Erneuerungsfonds pro 1880 513 699 *M.*, 3. Zinsen der Prioritätsobligationen pro 1880 (incl. des Theilbetrages pro IV. Quartal 1880 der am 1. April 1881 fälligen Coupons der Anleihen I. und II. Emission Lit. B. und C. 1 203 761 *M.*, 4. Amortisation der Prioritätsobligationen I. und II. Emission Lit. B. und C. 188 039 *M.*, zusammen 1 985 229 *M.* Das Betriebsjahr 1881 schliesst sonach mit einem Ueberschuss von 1 148 090 *M.*, welcher Verwendung findet zur Zahlung einer Dividende von 5 pCt. auf die Stammprioritätsactien 1 012 500 *M.*, zur Zahlung der Eisenbahnsteuer 28 425 *M.*, zur Disposition der Generalversammlung 11 085 *M.*, Fonds für Dividendenrückstände 96 080 *M.*

Die Tilsit-Insterburger Eisenbahn vereinnahmte im Jahre 1880 522 961 *M.*, woran der Personenverkehr mit 192 596 *M.* und der Güterverkehr mit 234 378 *M.* participirt. Die Ausgaben beliefen sich auf 366 761 *M.*; hiervon entfallen auf die allgemeine Verwaltung abzüglich der Communalsteuer 48 727 *M.*, auf die Bahnverwaltung abzüglich der von dem Erneuerungsfonds getragenen Kosten im Betrage von 39 529 *M.* 58 184 *M.*, auf die Transportverwaltung 129 080 *M.*, auf die Staatseisenbahnsteuer, Zinsen der schwebenden Schuld 21 493 *M.*, Rücklage zum Reservefonds 6 000 *M.*, Rücklage zum Erneuerungsfonds 91 754 *M.*, auf Communalsteuern 11 520 *M.* Zieht man die verhältnissmässig bedeutenden Summen, welche im Gesammtbetrage von 77 484 *M.* pro 1880 zum Reserve- und Erneuerungsfonds zurückgelegt sind, von der Gesammtausgabe ab, so betragen die Ausgaben pro Kilometer 5 363 *M.*, pro Nutzkilometer 3,47 *M.* Es ist sonach trotz der geringen Einnahmen, der verhältnissmässig grossen Rücklage zum Reserve- und Erneuerungsfonds und der

Verzinsung der schwebenden Schuld bei den letztgedachten Fonds gelungen, einen Ueberschuss von ca. 156 200 *M.* zu gewinnen, welcher die Vertheilung einer Dividende von 3,1 pCt. an die Inhaber der Stamm-Prioritäts-Actien gestattet und noch den Betrag von ca. 11 529 *M.* zum Uebertrag auf das Jahr 1881 gewährt. Der Reservefonds schloss Ende 1880 mit einem Bestande von 47 650 *M.* und der Erneuerungsfonds mit einem solchen von 471 870 *M.* ab.

Dem Geschäftsbericht der Aachen - Mastrichter Bahn, welcher der am 8. Juni in Mastricht abgehaltenen Generalversammlung der Actionäre vorgelegt wurde, entnehmen wir Folgendes: Die Eisenbahn Grand Central Belge exploitirte während des Jahres 1880 die alten Linien, die inzwischen an den Belgischen Staat abgetretene Strecke Antwerpen - Moerdyck - Breda jedoch nur bis zum 1. Juli 1880; ferner die neue Linie Antwerpen-Gladbach. Die Einnahme der letzteren betrug 1 766 676 Frcs. und die Einnahme der alten Linie 13 359 018 Frcs., zusammen 15 125 694 Frcs. Unsere Strecke Aachen-Mastricht-Hasselt participirt an dieser Einnahme mit 1 259 351 Frcs., folglich mit 159 507 Frcs. weniger als im Vorjahre, in welchem die Einnahme 1 418 858 Frcs. betrug. Während nämlich die Einnahme aus dem Personenverkehr von 378 386 Frcs. auf 398 973 Frcs. stieg, verminderte dieselbe sich nicht durch die neue Strecke Antwerpen-Gladbach, sondern anscheinend in Folge der durch die Deutsche Zollgesetzgebung eingetretenen Begünstigungen der Deutschen gegen die Belgischen Häfen und der erschwerten Concurrenz Antwerpens mit Bremen und Hamburg, im Güter- und Viehverkehr dermassen, dass die vorangegebene Mindereinnahme von im Ganzen 159 507 Frcs. verblieb. Ohne Rücksicht hierauf zahlte die Eisenbahn Grand Central Belge vertragsmässig das in minimo auf 650 000 Frcs. jährlich festgesetzte Aversum an die Aachen-Mastrichter Eisenbahngesellschaft und, nach ebenmässiger Befriedigung aller anderen zum Grand Central gehörigen Gesellschaften und nach gehöriger Dotirung des Reservefonds, 24 Frcs. = $9^3/_5$ pCt. Dividende pro Actie von 250 Frcs. an ihre Actionäre. Die Zuschüsse, welche die Eisenbahn Grand Central Belge seit der Betriebsübernahme im Jahre 1867 bis Ende des Jahres 1880 zur Completirung jenes Aversums leistete, betragen incl. Zinsen 2 358 414 Frcs. Die planmässige Ausloosung und Tilgung der Prioritäten hat stattgefunden. Ende 1880 waren ausgeloost 1 047 939 Frcs. Die 8 km lange Zweigbahn von Station Simpelveld nach der Steinkohlengrube Kirchrath wird seit dem 16. October statt durch Pferde durch eine Borsig'sche Locomotive befahren. Der Kohlenverkauf betrug auf der Grube 353 632 hl, auf der Eisenbahn 347 500 hl, zu eigenen Zwecken verbraucht 61 960 hl.

Ueber den Werth der Deutschen Eisenbahnactien

äussert sich der Berliner Actionär in folgender bemerkenswerther Weise:

Die Bahnactien gelten mit Recht seit langen Jahren und noch heute als besonders bevorzugte Anlage, namentlich der allersolidesten Capitalien. Wie wenige andere Geschäftsbetriebe eignen sich gerade die Eisenbahnunternehmen zur Leitung durch Actiengesellschaften. Nicht so, wie beim Betrieb von industriellen Unternehmen, nicht einmal in dem Maasse, wie es bei Bankgeschäften der Fall ist, hängt die Rentabilität einer Bahn von schnell wechselnden Conjuncturen, und von der Tüchtigkeit, Geschicklichkeit, ja Vertrauenswürdigkeit einzelner leitenden Personen ab; der Eisenbahntransport, kann er durch intelligente Leitung erhöht und verbilligt werden, ist doch zumeist, namentlich in seinem localen Theil, an ein bestehendes Netz gebunden, und dort von der Concurrenz verhältnissmässig nur sehr wenig umworben. Ist einmal durch die Erfahrung einer Reihe von Jahren festgestellt, dass eine Bahn, und in welchem Grad sie rentabel sei, so ist auch ohne besondere technische Kenntnisse, ohne genaues Vertrautsein mit den Büchern der Gesellschaft, ein ungefähr richtiges Urtheil über die fernere Rentabilität ermöglicht. Momente, welche die Rente des Capitals erhöhen oder erniedern, namentlich, wenn sie von dauerndem Einfluss sind, treten dann nicht mehr plötzlich und überraschend ein; man kann beispielsweise eine Concurrenzlinie nicht planen, erbauen und in Betrieb setzen, ohne dass wenigstens der umsichtige Capitalist Zeit gewönne, sich darauf vorzubereiten.

Das Alles hat die Bahnactien besonders beliebt gemacht, und macht sie noch heute beliebt. Die ungünstige Periode, in der die Bahnen sich selbst ruinirten, indem sie sich auf Neubauten stürzten, die fast gänzlich unrentabel waren ist überwunden und zwar namentlich durch die Verbilligerung der Betriebskosten in Folge von Reductionen in Preisen und Löhnen, in Folge sparsamerer Verwaltung, und in Folge von geringeren Dotirungen der Reserve- und Erneuerungsfonds.

Fernere günstige Aussichten für die Bahnen im Allgemeinen liegen vor in der Chance eines Ankaufes derselben durch den Staat, und in der Verbilligerung des Zinsfusses, der wenigstens für künftige Anleihen wesentliche Ersparnisse herbeiführen kann.

Zur Oeconomie der Locomotivfeuerung.

Die Möglichkeit, die Locomotivfeuerung durch Verwendung billiger Kohlensorten öconomischer zu gestalten, nimmt seit Jahren die Aufmerksamkeit der Eisenbahn-Verwaltungen in Anspruch. Von der früheren Königlichen Direction der Saarbrücker Eisenbahn war diese Frage schon vor sechs Jahren angeregt und verfolgt worden; einige Locomotivführer der Saarbrücker Bahn wurden für längere Zeit nach Belgien kommandirt, um dort das Feuern mit Staubkohlen zu lernen. Die Verwendung von Staubkohlen liess sich jedoch bei den Locomotiven der Saarbrücker Bahn nicht einführen, weil damit bei den Güterzügen so wenig wie bei Personen- und Schnellzügen die erforderliche Dampfspannung erzielt werden konnte. Bei dem hieraus gezogenen Schlusse, dass dies nur bei den grossen Belpaire'schen Feuerkisten und grossen Rostflächen möglich sei, musste man sich damals beruhigen. — Später jedoch nahm der Betriebs-Maschinenmeister Nepelly in Saarbrücken die betreffenden Versuche wieder auf und ist es ihm nach längerem Experimentiren endlich gelungen, eine Feuerungs-Construction zu finden, deren Bewährung nach den vorliegenden Betriebs-Resultaten von nahezu einem Jahre nunmehr ausser Zweifel zu stehen scheint.

Einem Aufsatze des Eisenbahn-Betriebsdirectors, Regierungs- und Bauraths Bormann, in den „Analen für Gewerbe und Bauwesen" entnehmen wir über diesen Gegenstand Folgendes:

Bei 24 Locomotiven des Bezirks der ehemaligen Eisenbahn-Direction zu Saarbrücken werden jetzt unter Verwendung von Förderkohle dieselben Leistungen erzielt, wie sie früher nur unter Verwendung von gerätterter Stückkohle erreicht werden konnten und zwar unter Verbrauch derselben Quantitäten. Die Preisdifferenz zwischen beiden Kohlensorten, welche pro 100 kg durchschnittlich über 26 Pf. und pro Nutzkilometer durchschnittlich über 2 Pf. beträgt, stellt das Object der erzielten „Oeconomie" dar.

Berücksichtigt man, dass mit diesen öconomischen Vortheilen die nahezu vollständige Vermeidung des Qualmens sowohl wie des Funkenauswurfes Hand in Hand geht, was bei den Belpaire'schen Locomotiven nicht der Fall ist, so darf wohl das Resultat als ein befriedigendes bezeichnet werden.

Jede Steinkohle und besonders die Saar-Kohle mehr wie jede andere hat gerade die unangenehme Eigenschaft, beim Verbrennungsprocesse in der Locomotive viel Rauch zu entwickeln. Der Rauch entsteht aus der unvollständigen Verbrennung des Heizmaterials in Folge unzureichenden Luftzutritts; Funkenauswurf ist die Folge des starken für die Dampfentwickelung erforderlichen Luftzuges oder besser der bis jetzt noch unentbehrlichen heftigen Respirationsschläge der Locomotive.

Rauch und Funkenwurf sind die Schrecken aller Locomotivführer und Eisenbahn-Maschinenmeister, da die Schädlichkeit dieser Erscheinungen in vieler Beziehung eine sehr weittragende ist.

Die unmittelbarste Folge des Qualmens ist einmal die sehr unangenehme physische Belästigung des reisenden Publikums. Der Qualm der Locomotive kann aber auch den Genuss schöner Gegenden beim Fahren auf der Eisenbahn vollständig trüben, wie dies in der Schweiz wegen der dort üblichen Verwendung der Saarkohle schon sehr häufig beklagt worden ist. Unter Umständen kann der Rauch auch dem Locomotivführer den freien Ausblick auf die Strecke benehmen und damit die Betriebssicherheit benachtheiligen. Der Funkenauswurf verursacht bekanntlich den Eisenbahn-Verwaltungen durch Veranlassung von Feuersbrünsten und Waldbränden nicht selten bedeutende Geldopfer für Schadenersatz. Eine nicht zu bestreitende Thatsache ist es, dass es trotz zahlloser und zum Theil sehr sinnreicher Constructionen zur Vermeidung des Funkenwurfs, noch immer kein vollkommen wirkendes Mittel dagegen giebt, welches nicht gleichzeitig die Dampfentwicklung benachtheiligt. Zwar ist nach dem Bahnpolizei-Reglement eine Vorrichtung zum Funkenfangen für jede Locomotive obligatorisch und dient z. B. hierzu nach den Preussischen Locomotiv-Normalien ein gelochtes, in der Rauchkammer horizontal befestigtes Blech. Dieses entspricht jedoch dem beabsichtigten Zweck nicht, denn einerseits beseitigt dasselbe den Funkenwurf auch nicht, annähernd vollständig, andererseits beeinträchtigt dasselbe den zur Dampfentwickelung unerlässlichen Zug in hohem Grade und befindet sich darum trotz aller Strenge seitens der Vorgesetzten meist nicht an seinem Platze.

Am fühlbarsten aber sind die directen öconomischen Nachtheile, welche aus dem Qualmen und Funkenwurfe den Eisenbahnverwaltungen erwachsen. In der missliebigen Gestalt des Rauches geht eine nicht unerhebliche Menge Heizstoff unausgenutzt verloren; allein diese Menge ist verschwindend klein gegen diejenige, welche in Gestalt von Funken oder unverbrannten glühenden Kohlenstücken bis zur Haselnussgrösse zur Locomotiv-Esse hinausfliegt. Das Quantum dieser längs der Bahnstrecken weit hinausgeschleuderten Kohlen-Massen annähernd zu taxiren, ist schwierig; jedoch erhält man davon einen ungefähren Begriff, wenn man in dunkler Nacht eine schwer arbeitende Locomotive dahineilen und endlose Feuergarben ausstossen sieht.

Eine sehr beträchtliche Menge unverbrannter Kohlenstücke sammelt sich aber auch in der Rauchkammer an und wirkt hier nicht weniger verhängnissvoll, wie die durch die Esse entweichenden Funken, welche dann und wann auch beträchtliche Feuerschäden anrichten können. Die in der Rauchkammer sich ansammelnden Kohlentheile glühen nämlich weiter, veranlassen durch Ausglühen und Werfen der Rauchkammerthür deren undichten Verschluss und beeinträchtigen so die nothwendige Respiration. Andererseits zerstört die glühende Kohle vor der Zeit die vordere Rohrwand und den Rauchkammerboden, wodurch sehr kostspielige Reparaturen herbeigeführt werden. Durch Einspritzen von Wasser in die Rauchkammer wird dieser Uebelstand wegen Behinderung der Rostbildung nur verschlimmert. Das Uebel des Auswurfs unverbrannter Kohlen nimmt zu mit der Stärke und Anzahl der Respirations-schläge, also stets mit der Grösse der Leistungen bezüglich Zugkraft oder Schnelligkeit der Fortbewegung.

Andererseits aber nimmt dies Uebel gleichfalls zu mit der mangelhaften Qualität des Heizmaterials und ist am meisten fühlbar bei Verwendung von Staubkohlen, weil die kleinen und leichten Kohlentheile selbstverständlich am leichtesten durch Respirationsschläge vom Roste unverbrannt aufgewirbelt und durch die Siederohre fortgerissen werden. Hierin liegt die Hauptursache, dass geringere Kohlensorten sich bisher zum Locomotivbrand nicht mit Vortheil verwenden liessen.

Wegen der unentbehrlichen starken Respiration und des dadurch herbeigeführten starken Auswurfs wurde bei allen derartigen Versuchen im Vergleiche zur Feuerung mit Stückkohle soviel Staubkohle mehr verbraucht, dass trotz des geringeren Preises derselben ein öconomischer Vortheil nicht resultiren konnte.

Wenn sich daher die Verwendung der Staubkohle gleichwohl als öconomisch erweisen sollte, so musste unter allen Umständen der Auswurf der leichten Kohlentheile verhindert werden. Herr Belpaire erreichte dieses Ziel, wenn auch nicht vollkommen, dadurch, dass er die directe Feuerfläche sowohl, wie die Rostfläche in colossalem Maasse vergrösserte, damit konnte derselbe die Stärke der Respirationsschläge gleichzeitig durch Erweiterung des Exhaustors entsprechend abschwächen. Die übergrossen Feuerkisten aber haben andere so zahlreiche und allgemein anerkannte Nachtheile, dass es sich in Deutschland in erster Linie darum handelte, bei den vorhandenen Locomotiven mit kleineren Feuerkisten die Verwendung der Staubkohle zu ermöglichen.

Man war hier von vornherein nicht in der Lage, die Respiration abschwächen zu dürfen und musste sich darauf beschränken, die üblen Folgen der starken Schläge zu bekämpfen oder aber den Zufluss der zur vollständigen Verbrennung erforderlichen Luftquantitäten in anderer Weise zu ermöglichen.

Um die Staubkohle durch die Respiration möglichst wenig in Bewegung zu bringen, ordnete nun Herr Nepelly einen Rost mit möglichst engen Spalten an, und um andrerseits gleichwohl die zur völligen Verbrennung nothwendige Luft herbeizuführen, wurde derselben vorn an der Rohrwand in der ganzen Breite der Feuerkiste freier Zutritt gewährt. Ein an der unteren Seite mit hohen Querrippen versehener Feuerschirm, welcher unterhalb der Siederohre dicht an die Rohrwand anschliesst, bewirkt, dass die vorn einströmende Luft sich an demselben stösst und durch ihren Rückschlag die kleinen Kohlentheile verhindert, sich vom Roste zu erheben, der Feuerschirm dient gleichzeitig dazu, die gleichwohl noch emporwirbelnden Kohlentheile zurückzuhalten.

Demnach besteht die ganze Feuerungsanlage aus folgenden Haupttheilen:

1. Einem mehrtheiligen gusseisernen Bündel-Rost von verschiedener Spaltenweite Der hintere an der Feuerthür gelegene, am besten etwas geneigte und ca. $^{2}/_{3}$ des ganzen Rostes betragende Theil hat 9 mm Stegbreite uud 3, höchstens 4 mm Spaltenweite. Der vordere Theil hat 3 mm Stegbreite und Spaltenweite, liegt horizontal und kann durch einen einfachen, vom Führerstande aus bequem zu handhabenden Mechanismus herabgelassen oder geöffnet werden, um das bei Verwendung schlacken- und schieferreicher Kohle häufig erforderliche Ausschlacken auch während der Fahrt leicht bewerkstelligen zu können. Aus dem Aschkasten können die Schlacken beim nächsten fahrplanmässigen Aufenthalt durch eine seitlich am Aschkasten angebrachte Thür in wenigen Augenblicken entfernt werden.

2. Einem ca. 80 mm breiten Raum zwischen dem vorderen Roste und der Rohrwand, welcher durch eine rostartig durchbrochene, verticale gusseiserne Wand von ca. 200 mm Höhe vom eigentlichen Roste getrennt wird. Oben lehnt sich diese Scheidewand mit einer leichten Krümmung an die Rohrwand an.

3. Dem eigenthümlich geformten, unten mit Querrippen versehenen, in der Regel aus aneinander geschobenen Chamottesteinen bestehenden Feuerschirm, der sich unterhalb der Siederohre dicht an die Rohrwand anschliesst und hinten unter der Feuerkistendecke nur einen Querschnitt frei lässt, welcher nicht grösser sein darf, als der Gesammtquerschnitt der Siederohre.

Der Vorgang beim Betriebe der Feuerung ist nun der, dass die auf den hinteren, engspaltigen Theil des Rostes aufgegrachte Kohle hier verkokt, d. h. wegen der hier in geringem Masse zutretenden Luft sehr allmählich ihre Gase abgiebt. Während dieser Verkokung bewegt sich das Feurungsmaterial wegen der Neigung dieses Rosttheils allmählich nach vorn, bis es auf dem vorderen, horizontalen und weitspaltigen Roste anlangt, wo es wegen der von vorn, unten und oben reichlich hinzuströmenden Luft unter stärkster Hitze-Entwickelung verbrennt. Die Luft, welche vorn an der Rohrwand einströmt, erhitzt sich über diesem intensiven Feuer sowohl wie an dem glühenden, mit Querrippen versehenen, also eine möglichst grosse Oberfläche darbietenden Feuerschein so stark, dass sie, wie der Erfolg lehrt, den sich auf dem schrägen Roste entwickelnden Rauch vollständig verbrennt.

Der Luftzutritt ist ein so reichlicher, dass bei den nach Preuss. Normalien gebauten Personenzug-Maschinen der Durchmesser der Exhaustor-Oeffnung um 10 mm vergrössert werden konnte und gleichwohl die Dampfentwickelung auch bei den stärksten Leistungen der Locomotive ausreichend blieb. Die so erzielte Milderung der Respirationsschläge bewirkt das bereits oben als unbedingt nothwendig bezeichnete ruhige Liegenbleiben der Kohlenstaubtheile auf dem Roste und Beseitigung des Funkenwurfs sowohl wie der Ablagerungen in der Rauchkammer. Andererseits ist der Lauf der Locomotive wegen Verringerung des Gegendampfes ein freierer, — ein gleichfalls nicht genug zu schätzender Vortheil.

Die durch die neue Construction bewirkte Ersparniss beträgt, wie bereits erwähnt und aus den Resultaten mehrerer Quartale amtlich festgestellt worden ist, pro Nutzkilometer etwas über 2 ₰. Bei einer durchschnittlichen Jahresleistung der betr. Normal-Personenzug-Locomotiven von 60 000 km ergiebt das eine Ersparniss von rund 1200 ℳ pro Maschine und Jahr, während die Neueinrichtung der Feuerung incl. feuerfestem Feuerschirm circa 500 ℳ Kosten verursacht. Der Feuerschirm, dessen Kosten ca. 25 ℳ betragen, bedarf etwa alle 4 Monate der Erneuerung. Aehnlich werden sich die Ergebnisse auch bei Verwendung anderer Kohlensorten stellen. Im Hinblick auf diese erfreulichen Resultate darf man wohl mit Recht die Nepilly'sche Construction als einen wichtigen und werthvollen Fortschritt in der „Oeconomie der Locomotiv-Feuerung bezeichnen.

Aus Bayern.

⊙ **München**, den 2. Juni 1881. (Lohr-Wertheim. Billetpreise. Münchener Pferdebahn.) Am 30. Mai d. Js. wurde mit dem Legen der Schienen auf der Lohr-Wertheimer Bahn begonnen. Der betreffende Zug besteht aus dem zum Legen bestimmten Wagen, 5 mit Schienen beladenen Güterwagen, dann einer kleinen Locomotive und einem Packwagen. Das Legen der Schienen, wie es nun vorgenommen wird, ist interessant. Der erste, eigens hierzu construirte Wagen, hebt mittelst Krahnens von dem folgenden Güterwagen die bereits auf den eisernen Langschwellen befestigten Schienen, bewegt sie schwebend vorwärts und lässt sie an der richtigen Stelle nieder, woselbst sofort von einigen Leuten die Befestigung auf den vorher bereit gehaltenen eisernen Querschwellen mittelst Schrauben vorgenommen wird. Sobald dies geschehen, ertönt die Signalpfeife und die Locomotive schiebt den Train über die soeben gelegten Schienen, worauf die Manipulation von Neuem beginnt. Täglich werden circa 1 000 m Schienen gelegt, so dass bei einer Neubaulänge von 35,07 km hierzu circa 5 Wochen nothwendig sein werden. Die Bauten der Haltestelle: Rodenbach, sowie der Stationen: Neustadt a/M, Rothenfels, Hasenlohr, Marktheidenfeld, Lengfurt und endlich der Haltestelle Kreuzwertheim sind bereits soweit vorgeschritten, dass die Eröffnung dieser Bahnlinie am 1. August d. J. in Aussicht genommen ist.

Der bereits erwähnten am 1. Juni ins Leben getretenen Aufrundungen der über eine Mark betragenden Billetpreise der Staatsbahnen auf 10 ₰ liegt eine Vereinbarung zwischen den Süddeutschen Eisenbahnverwaltungen zu Grunde und ist damit lediglich ein Verfahren adoptirt, welches auf den Reichseisenbahnen und den meisten Norddeutschen Bahnen längst in Geltung ist. Von einer Aufrundung der unter einer Mark betragenden Billetpreise wurde in Rücksicht auf die Interessen des Nachbarverkehrs abgesehen.

Den gepflogenen langwierigen Verhandlungen bezüglich der Münchener Pferdebahnangelegenheit zufolge wird nun vom Magistrate dahier der Pferdebahnausschuss ermächtigt, mit Herrn Ed. Otlet und einem Vertreter der Société anonyme de Tramway de Munich auf nachstehender Basis zu verhandeln: 1. Die Veräusserung des hiesigen Pferdebahnunternehmens an obige Gesellschaft wird vom Magistrat genehmigt und somit der genannten Gesellschaft unter den nachverzeichneten Bedingungen die Anerkennung ertheilt. 2. Die Gesellschaft ändert ihre Statuten nach Massgabe der zu Ziffer 13 der Bedingungen des Ausschusses vom 18. Februar l. J. aufgestellten Postulates, jedoch mit der Modification, dass die privilegirten Actien in 5procentige Prioritätsobligationen umge-

wandelt, dass sowohl diese als die eigentlichen Actien, nach einem vom Magistrat genehmigten Plan durch alljährliche Verloosung amortisirt werden und dass die Gesellschaft sich dem Deutschen Handelsgesetzbuch in allen Beziehungen so unterwirft, als würde sie unter dessen Herrschaft neu gegründet. 3. Die Gesellschaft baut die durch die Beschlüsse der beiden Collegien festgestellten neuen Linien, wobei die definitive Festsetzung der Detailtracirung vorläufig vorbehalten bleibt, sowie die Linie Burgfrieden-Nymphenburg. 4. Sie vergrössert zu diesem Behufe ihr Actiencapital um nicht mehr als 2 000 000 ℳ, womit sie die 4 Linien zu bauen und den Betrieb vollständig einzurichten und wenn nach Massgabe der vorzulegenden Ausweise obiges Capital nicht erschöpft wird, noch weitere vom Magistrate sich vorbehaltene Strecken zu bauen und in Betrieb einzurichten hat. 5. Als Bedingnissheft sowohl für die alten wie für die neuen Linien soll der vom Pferdebahnausschuss vorgelegte Revisionsentwurf, unter Berücksichtigung der Schlussbemerkung unter Ziffer 2 und 4 der Bedingungen vom 18. Februar l. Js. zu Grunde gelegt werden. Selbstverständlich sind die neuen Vertragsbestimmungen nicht in allen ihren Details als unverrückbare Grundlagen der Unterhandlungen zu betrachten, wie den beiden Collegien überhaupt die endgiltige Beschlussfassung in der ganzen Frage vorbehalten bleibt. Herrn Otlet ist eine Erklärungsfrist von 14 Tagen gesetzt. Danach würden für die bisher projectirten Linien mit Rücksicht auf die bereits bestehenden Linien folgende Strecken festgesetzt werden: 1. Maximiliansstrasse-Haidhausen-Ostbahnhof; 2. Kreuzung der Viehhofstr., Lindwurmstr., Sendlingerthorplatz, Reichenbachstr., Gärtnerplatz, Frauenhofer-Ohlmüller-Entenbach- bis zur Freibadstrasse; 3. Göthemonument, Barer- bis Theresienstr. einerseits abzweigend durch die Augusten- und Brennerstr. bis zum Riegelmaienplatz, andererseits abzweigend durch die Schelling- und Akademiestr. bis zum Siegesthor. 4. Vom Burgfrieden in der Nymphenburgerstr. durch Neuhausen (Neuwittelsbach) bis zum Schlossplatz in Nymphenburg.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Wien, 12. Juni 1881. (Bauwiederaufnahme. Die beiden Transversalbahnen. Westbahnverstaatlichung. Couponfrage und Rechtshilfe-Vertrag. Sequestrations-Gesetz. Frachtbrief-Stempel. Staatssecundärbahnen. Deutsche Tarifpolitik. Stephenson-Feier. Personalien. Traubenexport. Weltverkehr. Actiencourse.)

Die Wiederaufnahme des Eisenbahnbaues, welche durch die jüngste Concession der 4 Böhmischen Localbahnen inaugurirt wurde, erfährt die sympathischeste Begrüssung in den Organen der Oeffentlichkeit. Es handle sich zwar nur um ca. 140 km einfacher Schienenwege, aber damit sei die Stockung, unter welcher die Eisenbahnindustrie seit so vielen Jahren leidet, zum Aufleben der so sehr darniederliegenden Production und Consumtionsfähigkeit der Bevölkerung hoffentlich für lange beseitigt. Es sei wohl die Zeit des Baues grosser und weitverzweigter Bahnnetze vorüber, aber die bestehenden benöthigen zu ihrer Alimentirung dringend der verschiedenen Nebenlinien, welche als Flügel, Secundär- und Schleppbahnen die Verbindung und Verdichtung der Verkehrswege fördern; dadurch allein werde der Bodenwerth und die Eisenindustrie gehoben. Der „volkswirthschaftliche Aufschwung“ unseligen Andenkens hat nur der Börsenspeculation gedient; jetzt gelte es die productive Arbeitsleistung der Bevölkerung zu wecken und zu erhalten, dafür sei der Bau von Eisenbahnen und Canälen das vorzüglichste Mittel.

Die Galizische und Böhmisch-Mährische Transversalbahn, deren Bau durch den Abbruch der parlamentarischen Thätigkeit unserer Vertretungskörper für dieses Jahr unentschieden blieb, beschäftigt doch in hohem Grade die Thätigkeit des Handelsministeriums. Demnächst wird eine Ingenieurbrigade der Generalinspection der Oesterreichischen Eisenbahnen sich nach Galizien begeben, um die Trace der Galizischen Transversalbahn zu begehen und auszustecken, damit im Frühjahr 1882 dann unverweilt mit den Erdarbeiten, Grundeinlösungen etc. begonnen werden kann. Bezüglich der Arbeiten für die Böhmisch-Mährische Transversalbahn beschäftigt man sich in der Generalinspection mit der Ausarbeitung der Detailpläne für die Alternativprojecte Iglau-Budweis-Neuhaus, um bei Beginn der parlamentarischen Thätigkeit alle Vorlagen bereit zu halten. Die Regierung hält an der Anschauung fest, nicht das unter dem Namen Böhmisch-Mährische Transversalbahn bekannte, seit 1872 in einer Länge von 70 Meilen (Iglau-Furth) bestehende Eisenbahnproject in seiner Gesammtheit zur Vorlage zu bringen, sondern nur diejenigen Theilstrecken, deren Ertragsfähigkeit über allen Zweifel steht.

Die Verstaatlichung der Elisabeth Westbahn wird erst durch Wiederaufnahme dieser Gesetzesvorlage bei der Eröffnung des Reichsrathes im Herbst hoffentlich bejahend entschieden werden. Die Regierung wird jedenfalls bemüht sein, die Actionäre zu einer Verlängerung der am 30. d. M. ablaufenden Präclusivfrist zu bewegen, und eine besondere Generalversammlung der Elisabethbahn vom 31. Mai d. J. hat bekanntlich mit Rücksicht auf das Uebereinkommen mit der Regierung und auf die unmittelbar erwartete Entscheidung des Parlaments die nothwendigen Wahlen in den Verwaltungsrath nicht vorgenommen, sondern sich mit dem Beschlusse vertagt, die Generalversammlung sei bis längstens 30. Juni behufs Vornahme der Wahlen wieder einzuberufen. Diese Wahlen werden nunmehr, jedenfalls statutenmässig, vorgenommen werden. Die Regierung wird wahrscheinlich vorschlagen, dass die Actionäre noch ein halbes Jahr in obligo bleiben; dieselben werden das Interregnum nicht durch noch lästigere Bedingungen erschweren und damit das ganze hochwichtige Werk zu Falle bringen wollen. Die Regierung dürfte durch die ihr befreundete Länderbank, welche sich bis dahin in ihrem starken Besitze von Westbahnactien behaupten wird, die Handhabe gewinnen, um etwaigen Ausbeutungsgelüsten entschieden entgegen zu treten. Auch das Herrenhaus wird das Gesetz votiren, da es sich nicht um eine politische, sondern um eine hochwirthschaftliche Frage handelt, weil die Verstaatlichung der Elisabethbahn eigentlich die Vorbedingung für die Herstellung eines grossen südwestlichen Staatsbahnnetzes bildet, welches den Cerealienexport der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie, sowie den Transitverkehr mit dem Getreide Südosteuropas auf Wege zu lenken berufen ist, auf welchen sich beide Güterbewegungen vollkommen unabhängig von der Eisenbahntarifpolitik des Deutschen Reiches zu entwickeln vermögen. Der erste Schritt zur Ausführung dieses weitausgreifenden Planes ist ja bereits durch den Beginn des Baues der Arlbergbahn und ein zweiter durch die Betriebsübernahme der Rudolfbahn gethan worden. Diese beiden Schritte wären aber vergebliche, wenn sich ihnen nicht naturgemäss die Erwerbung der Westbahn anschliessen würde. Wollte man diese verhindern, dann müsste man consequenterweise auch die Verstaatlichung der Rudolfbahn auf unbestimmte Zeit vertagen und die Arlbergbahn würde sich dann als Staatsbahn in totaler Abhängigkeit von den Privatbahnen, an welche sie anschliesst, befinden.

Die Couponfrage und der Oesterreichisch-Deutsche Rechtshilfevertrag steht mit dieser Verstaatlichung im engsten Zusammenhange. Als der zwischen der Westbahn und ihren Gläubigern abgeschlossene Couponausgleich die gerichtliche Ratification und die staatliche Genehmigung erhielt, wendete sich die Oesterreichische Regierung an den Deutschen Reichskanzler mit dem Ansuchen, die Inartikulirung des erwähnten Couponausgleiches durch ein für das Deutsche Reich rechtswirksames Gesetz zu veranlassen. Monate verstrichen, ohne dass die Deutsche Reichsregierung sich über dieses Ansinnen geäussert hätte. Erst in den jüngsten Tagen ist nach Mittheilung der „N. Fr. Pr.“ an das Oesterreichische Ministerium des Aeussern eine Note des Deutschen Reichskanzlers gelangt, in welcher ausgeführt wird, dass Deutschland einen grossen Werth auf das Zustandekommen eines Rechtshilfevertrags zwischen Oesterreich und Deutschland lege. Denn es verkenne nicht, dass die Nichtexequirung der Urtheile Deutscher Gerichte in Oesterreich einen nicht zu unterschätzenden Nachtheil für Deutschland in sich berge. So sehr also die Deutsche Regierung das Zustandekommen eines Rechtshilfevertrags begrüssen und fördern würde, so könne sie dennoch, vorläufig wenigstens, die Sanctionirung des Couponausgleiches der Westbahn durch ein Deutsches Reichsgesetz nicht veranlassen, da sie sich bisher noch nicht die Gewissheit verschaffen konnte, ob die Majorität der Prioritätenbesitzer mit dem vereinbarten Ausgleiche einverstanden sei. Aus den Verhandlungen und Beschlüssen der vor Jahresfrist abgehaltenen Versammlung der Prioritätenbesitzer habe die Deutsche Regierung diese Ueberzeugung nicht schöpfen können, da in dieser Versammlung bei einem Gesammtbetrage von 83 Millionen Prioritäten nur 7½ Millionen vertreten waren. Die Deutsche Regierung ersucht daher, es möge die in dem Vergleiche festgesetzte Frist von einem Jahre, binnen welcher der Vergleich durch ein Deutsches Gesetz sanctionirt sein müsse, widrigenfalls der Couponausgleich als gescheitert anzusehen ist, um ein weiteres Jahr d. i. bis zum 13. Januar 1883 verlängert werden. Es wird also von Seite der Elisabethbahn beim Wiener Handelsgerichte um die geforderte Verlängerung der Frist eingeschritten werden müssen und das Curatelgericht wird wohl dem Ansuchen anstandslos willfahren. Es ist wohl kaum zu erwarten, dass eine Versammlung zu Stande komme, durch welche die Majorität des gesammten Prioritätencapitals — mehr als 40 Millionen — vertreten wäre. In massgebenden Kreisen fürchtet man, dass die Deutsche Regierung auch nach anderthalb Jahren den Ausgleich nicht sanctioniren wird und beräth eingehend die Mittel und Wege, um diese Genehmigung entbehrlich zu machen. Es wird daher auch eine Convertirungsoperation geplant, welche allerdings noch embryonischer Natur ist.

Ueber ein Ungarisches Eisenbahnsequestrationsgesetz hat der Communicationsminister vor der Schlussrechnungscommission die Erklärung abgegeben, dass die Regierung bestrebt sei, nicht nur auf dem Wege der strengeren Controle, sondern auch durch die Uebernahme in den Staatsbetrieb und bessere Gruppirung sowie durch die bereits erfolgte Verstaatlichung einzelner Bahnen das Verhältniss der Betriebseinnahmen zu den Ausgaben, wenn auch nicht allsogleich, doch allmälig günstiger zu gestalten. Der Minister erklärte zugleich, dass die Regierung in Betreff der Ver-

staatlichung oder zweckmässigeren Gruppirung der Bahnen künftighin mit genauer Würdigung der Verkehrsinteressen und der Lage der Staatsfinanzen vorzugehen gedenke; sie hat indess bereits in Erwägung gezogen: ob es nicht zweckmässig wäre, eine legislative Massregel in Anwendung zu bringen, durch welche die Regierung ermächtigt würde, solche garantirte Bahnen, die die Zinsen und Amortisationsbeträge des Baucapitals in einer gewissen Zeit aus den eigenen Erträgnissen zu decken nicht im Stande sind, in den Staatsbetrieb zu nehmen oder in den Betrieb anderer Bahnen zu geben.

Die Verwendung und Oblationirung der Stempelmarken auf den Frachtbriefen geschieht nach den Wahrnehmungen der Oesterreichischen Finanzbehörden sehr häufig in ordnungs- und gesetzwidriger Weise. Diese Uebelstände, insbesondere die geringe Vertrautheit der meisten Parteien mit den bezüglichen Gesetzen und Vorschriften, die Unaufmerksamkeit vieler Organe der Transportunternehmungen in Bezug auf die vorschriftsmässige Erfüllung der Stempelpflicht auf Frachtbriefen, die empfindlichen nachtheiligen Folgen bei Uebertretungen dieser Art in der fünfzigfachen Gebühr für die Parteien oder Transportanstalten, endlich das durch die zahlreichen Amtshandlungen aus Anlass solcher Uebertretungen verursachte bedeutende Erforderniss an Zeit, Arbeit und Material, haben das Finanzministerium veranlasst, die Frage in Anregung zu bringen, ob es nicht im Interesse des Aerars, der Parteien und der Eisenbahn- und Schifffahrtsunternehmungen gleichmässig gelegen wäre, anzuordnen, dass bei allen durch dieselben besorgten Sendungen, wie schon derzeit bei den Sendungen mit der Post, nur amtliche Frachtbriefblanquette mit eingedruckten Stempelzeichen zur Verwendung gelangen dürfen. Hierzu kommt noch, dass durch diese Einführung auch den Fälschungen vorgebeugt würde, welche durch die missbräuchliche Anbringung von Gesellschaftsstampiglien auf den jetzt zum Gebrauche zulässigen Blanquetten wiederholt versucht wurden. Hierüber wurden die Bahnverwaltungen zur Meinungsäusserung aufgefordert.

Das Studium eines Projectes, demzufolge auf Staatskosten eine grössere Anzahl von Secundärbahnen von der Franz-Josefbahn abzweigend gebaut werden sollen, um als Saugadern dieser Bahn neue Frachten zuzuführen, beschäftigt das Oesterreichische Handelsministerium schon seit längerer Zeit. Mit Hilfe dieses Mittels hofft man die allmälige Besserung, welche in den letzten Jahren in den Verhältnissen der Franz-Josefbahn eingetreten ist, zu beschleunigen und in dieser Weise nach durchgeführter Verstaatlichung der westlichen Bahnen der Elisabethbahn noch eine zweite active Bahn an die Seite zu stellen und mit den Ueberschüssen beider einen Theil des Deficits der Tiroler Linien und der Rudolfbahn zu decken.

Ueber die Deutsche Tarifpolitik und den Ungarischen Export sollen nach dem „P. Ll." die in den letzten Wochen zwischen den Oesterreichisch-Ungarischen und Deutschen Bahnen stattgefundenen Verhandlungen erwarten lassen, dass Deutscherseits bei allem Festhalten an der in Deutschland nun einmal inaugurirten agrarischen Schutzzollpolitik, wenigstens bezüglich des Transitos durch Deutschland, für mehrere wichtige Exportartikel, als z. B. Wein, Pflaumen, Mais etc., Differentialtarife genehmigt werden, welche der vorhandenen Concurrenz der Wassertransporte Rechnung tragen, und für Mais, welchen Artikel Deutschland nicht producirt, sollen auch für den Deutschen Binnenverkehr Concessionen gemacht werden. Es sind dies nun zwar nur sehr bescheidene, allein angesichts der bisher vollständig ablehnenden Haltung der Deutschen Bahnen immerhin erfreuliche Erfolge, da es für den Handel doch nicht gleichgiltig ist, ob gewisse Plätze nur auf grossen Umwegen und auf nicht immer benutzbaren und jedenfalls grössere Zeit erfordernden Wasserwegen oder auf den stets prompten und in jeder Beziehung grössere Vortheile bietenden Schienenstrassen erreicht werden können. Besonders gilt dies für den sich über die Ostseehäfen, insbesondere Stettin, bewegenden Verkehr, welche natürlichste, nördliche, Ungarische Exportrichtung auch durch den nunmehr baldigst zur Einführung gelangenden neuen Localtarif der Ungarischen Staatsbahnen am meisten günstig beeinflusst werden wird, während für die noch wichtigere südwestliche Route der Bau der Ofen-Fünfkirchener Bahn in Verbindung mit der leider erst im Sommer des nächsten Jahres zur Eröffnung gelangenden Gotthardbahn bedeutende Erleichterungen bringen wird.

Zur Säcularfeier von George Stephenson's Geburtstag hielt Prof. Radinger den Festvortrag in der technischen Lese- und Redehalle. Der Vortragende begann damit, dass es Pflicht der Dankbarkeit sei, den Mann zu feiern, dessen Genius Grosses für die ganze Menschheit ersonnen und gethan, der unermüdet ein ganzes Leben lang schuf und ein vollendetes Werk hinterliess, welches allen folgenden Generationen den Kampf um's Dasein erleichterte; denn gab uns Prometheus das Feuer, Watt den Dampf, so gab uns Stephenson die geflügelte Bahn. — Redner gab sodann eine Biographie des Gefeierten; auf der im Festsaale aufgestellten Tafel war das Vaterhaus Stephenson's gezeichnet. Er besprach, unter welch armseligen Verhältnissen Jung-Stephenson aufgewachsen, wie sein einziger Gedanke gewesen, Maschinist zu werden, wie er es aber bei seinem Fleisse und seiner Willenskraft so weit gebracht hat. Redner schilderte mit lebhaften und ergreifenden Farben die vielen Anfeindungen, welche die grossartigste Erfindung der Neuzeit erfahren hat, aber auch den Jubeltag der Erprobung des Dampfrosses Rocket und schloss den Vortrag mit den Worten: Unser Leben ist im Vergleiche länger geworden, seit wir dessen Zeit minder vergeuden. — Unsterblich aber, so lange unsere Cultur anhält und die Dankbarkeit nicht erstirbt in unserer und unserer Nachkommen Brust, ist Einer: „George Stephenson". Unter stürmischem Beifalle fand die Feier ihren Abschluss. — Auch der Club Oesterreichischer Eisenbahnbeamten feierte den 100. Geburtstag Stephenson's durch ein Banket. Regierungsrath Obermayer schilderte in kräftiger Rede die Bedeutung des Festes für die Culturentwickelung; Kaiserlicher Rath Dr. Libarzik hob in einem geistreichen Speech die Macht des Eisens hervor und trank auf die Epigonen Stephenson's. Director Zipperling toastirte auf den anwesenden Gefährten Stephenson's, Herrn John Hardy, der in dessen Locomotivfabrik in Newcastle bis 1845 beschäftigt war. Die Anwesenheit eines Mitarbeiters Stephenson's gab dem Banket ein besonderes Lustre und schloss dasselbe in animirter Stimmung.

Einer besonderen Auszeichnung wurde Sectionsrath Freiherr von Lilienau, einer der tüchtigsten und fleissigsten Beamten des Oesterreichischen Handelsministeriums, von Se. Majestät gewürdigt. — Hofrath Dr. Gross feierte am 15. d. Mts. mit der Südnorddeutschen Verbindungsbahn das 25jährige Jubiläum, deren von der „Eisenbahnzeitung" dargestellte Geschichte mit dem Wirken dieses um das Oesterreichische Bahnwesen so hochverdienten Generaldirectors der Nordwestbahn eng verbunden ist. — Centralinspector Kaiser der Ferdinands-Nordbahn erhielt zur Feier seines 30jährigen Jubiläums vielfache Beweise der Anerkennung für seine verdienstvolle und humanitäre Thätigkeit.

Die Deutsche Zollerhöhung auf 15 ℳ für Trauben würde einen sehr harten Schlag für den Traubenexport Ungarns bedeuten. Bisher war Deutschland neben Russland das ergiebigste Absatzgebiet für die frische Traube. Wenn Fürst Bismarck diese Vorlage ernst nimmt, schreibt der „Westungarische Bote", dann wird kein Ungarisches Traubenkorn fürderhin die Deutsche Grenze überschreiten können, da ja der geradezu exorbitante Zoll nahezu 75 pCt. des Werthes bildet. Der Fürst kann es aber nicht ernst meinen, wenn er eine Waare, die 12 fl. werth ist und bisher zollfrei war, mit einem Zolle von 8 fl. 60 kr. belegt.

Pfade des Weltverkehrs, Vortrag des Freiherrn v. Doblhoff im wissenschaftlichen Club, ist im Druck erschienen. Mit Ziffern, die bekanntlich am deutlichsten sprechen, erbringt der Verfasser die Beweise des internationalen und Weltverkehres, wie er derzeit mit allen seinen Factoren und Motoren thätig ist, und kennzeichnet die Nationen, die im „Weltumsatze" die erste Rolle zu spielen berufen sind. Diese Schrift gewinnt an Interesse noch durch die Beilage einer Illustration der ersten Dampfmaschine in Wien, „curieusen Feuermaschine", wie sie im Jahre 1722 genannt und auf Veranlassung des Landgrafen zu Hessen-Cassel von Fischer v. Erlach, dem berühmten Architecten, zur Verwendung für Bergwerke construirt wurde. Die Beschreibung der „Feuermaschine" ist nach „Kuchelbecker's Nachrichten" typengetreu wiedergegeben.

Ueber die Werthbewegung Oesterreichischer Eisenbahnactien bringt die „Presse" folgende Zusammenstellung, für welche der Tag der Generalversammlung der einzelnen Unternehmungen im vorigen und im laufenden Jahre für den Coursstand als Basis genommen wurde. Es notirten am Tage der Generalversammlung:

	1880	1881		1880	1881
Elisabethbahn .	187,25	208,—	Vorarlberger B. .	174,—	179,—
Südbahn . . .	83,75	129,50	Böhm. Westb. .	223,—	304,—
Staatsbahn . .	276,—	361,—	Böhm. Nordb. .	95,—	128,50
Nordwestbahn .	158,—	205,—	Turn.-Kralup. B.	191,—	293,—
Elbethalbahn . .	160,—	243,—	Kasch.-Oderb. B.	125,25	148,75
Karl-Ludwigb. .	265,25	305,75	Ungar.-Galiz. E. .	135,50	170,25
Lemb.-Czern. B. .	170,—	178,50	Dux-Bodenb. B. .	160,—	318,—
Franz-Josephb. .	167,—	188,25	Prag-Duxer B. .	35,50	55,—
Süd-Nordd. Verb.	128,75	158,75	Buschtěhrader E.	557,—	731,—
Mähr.-Schles. Cb.	11,75	35,75	K. Ferdin.-Nordb.	2437,—	2395,—
Mähr. Grenzb. .	19,50	40,—	Rudolfbahn . .	164,25	162,75

Denkschrift der Italienischen Eisenbahnverwaltungen, betreffend den Entwurf zu einem neuen Italienischen Handelsgesetz.

Seit längerer Zeit schon beabsichtigt die Italienische Regierung mit der Reform der Handelsgesetzgebung vorzugehen und wurde daher zuerst im Jahre 1873 ein vorläufiger Entwurf zu einem neuen Handelsgesetze (codice di commercio) veröffentlicht. Bei Aufstellung dieses ersten Entwurfs waren die Eisenbahnverwaltungen nicht gehört worden und sind dieselben erst jetzt durch den Minister der öffentlichen Arbeiten aufgefordert worden, ihre Meinung über den inzwischen in Folge vielfacher anderweitiger

Erörterungen wesentlich modificirten definitiven Entwurf zu äussern, nachdem derselbe bereits vom Senat genehmigt und der Deputirtenkammer zur Berathung vorgelegt worden ist. Die 3 bedeutendsten Italienischen Eisenbahnverwaltungen — die Verwaltungen der Oberitalienischen, der Römischen und der Südbahnen — sind der Aufforderung zur Aeusserung über den Entwurf, namentlich in Bezug auf den vom Frachtvertrage handelnden Abschnitt, nachgekommen und haben dem Minister eine bezügliche Denkschrift überreicht, aus welcher wir im Nachstehenden einzelne Punkte von allgemeinerem Interesse nach dem „Mon. d. Str. f." wiedergeben.

Die Verwaltungen ziehen zunächst im Allgemeinen die Frage in Betracht, ob es zweckmässig und schon an der Zeit sei, in Italien die für den Eisenbahntransport gültigen Regeln zu codifiziren, oder ob es vorzuziehen sei, ein besonderes Eisenbahngesetz zu schaffen, oder ob es drittens besser sei, vorübergehend das jetzige System der Specialreglements aufrecht zu erhalten, durch welche seither die verschiedenen Zweige dieser so ausgedehnten Materie geordnet wurden und noch geordnet werden. Die Verwaltungen sprechen sich dahin aus, dass im Princip als das Beste ein Specialgesetz zu bezeichnen sei, welches die gesammte Eisenbahnmaterie behandelt, indem es mit der Concession beginnend bis zu den allgemeinen Transportregeln herabgeht, alle verschiedenen Arten von Eisenbahnen und verwandten Dienstzweigen umfasst, die Modalitäten des Betriebes, sowie ein Normalbedingnissheft, nach Art der in Frankreich gültigen, feststellt, ferner die Normen für die Staatsaufsicht, sowie auch die Hauptgrundsätze für die Tarifbildung, den inländischen und den internationalen Verkehr präcisirt, den Reglements und der speciellen Genehmigung der Executivgewalt aber nur das unumgänglich Nothwendige überlassend, wie Tarifänderungen, Lieferfristbestimmungen und überhaupt alle diejenigen Anordnungen, welche von veränderlichen Umständen abhängend, ihrer Natur nach variabel sind. Ein Gesetz dieser Art oder auch nur ein solches, welches, wie das betreffende Schweizerische, lediglich den Eisenbahntransport behandelt, würde jedenfalls von grossem Vortheile sein und viele Zweifel bei dem Publikum, wie bei den Eisenbahnverwaltungen entfernen. Aber so gross auch der Vortheil eines solchen Gesetzes sein würde, es ist gegenwärtig in Italien noch nicht der Zeitpunkt für dasselbe gekommen. Der Eisenbahnbetrieb und die gesammten Eisenbahnverhältnisse haben gegenwärtig in Italien noch keine feste Gestalt angenommen, es wird vielmehr eine definitive Lösung der schwebenden Fragen noch erwartet; Aenderungen im Eisenbahnsystem finden fortwährend statt, wie z. B. durch die Einführung der Schmalspurbahnen und der Tramways; endlich ist grade jetzt auch der Berner Entwurf für einen den internationalen Eisenbahntransport betreffenden Vertrag von den Regierungen der Europäischen Staaten in Berathung gezogen, ein Vertrag, welcher, wenn er zu Stande kommt, voraussichtlich auch eine wesentliche Rückwirkung auf die Gesetzgebung der einzelnen Staaten ausüben wird.

Mit Rücksicht auf alle diese Schwierigkeiten sei es zur Zeit nicht angängig oder räthlich, ein Gesetz aufzustellen, das sich auch nur auf die Regelung der Eisenbahntransportverhältnisse beschränkt, viel weniger aber noch einen Codex, welcher feste Normen geben würde für Gegenstände, welche stetem Wechsel und Ergänzungen sich nicht entziehen können.

Die Verwaltungen besprechen sodann im Speciellen zunächst die Bestimmung des Entwurfs, nach welcher es zulässig sein soll, dass der Frachtbrief auf Ordre oder au porteur lautet. Die Nützlichkeit einer solchen Einrichtung in Bezug auf die Erleichterung kaufmännischer Transactionen und die Vereinfachung der Ablieferung der Güter an der Ankunftsstation wird in der Theorie anerkannt, mit Rücksicht auf die practischen Bedürfnisse des Eisenbahndienstes aber müsse man sich gegen die Uebertragbarkeit des Frachtbriefes aussprechen. Diese Uebertragbarkeit würde als Consequenz die längere Lagerung der Güter auf den Ankunftstationen mit sich führen, während für die Erhaltung eines flotten und regelmässigen Betriebes die rasche Entfernung der Güter von den Wagen und den Bahnhöfen eine der ersten Bedingungen ist. Aus der Uebertragbarkeit des Frachtbriefes würden aber noch weitere nicht unerhebliche Unzuträglichkeiten resultiren, wie die Erleichterungen von Fälschungen und Betrügereien, die Ungewissheit, in welcher die Ankunftsstation oft bezüglich des Empfangsberechtigten sein würde u. s. w. Die Verwaltungen sprechen sich daher für Beibehaltung des nach den jetzigen Eisenbahnreglements gültigen, auf den Namen lautenden Frachtbriefs aus und zwar um so mehr, als auch bei dieser Form der Absender es noch leicht in der Hand habe, über das Gut anderweitig zu disponiren, so lange der Adressat es noch nicht in Empfang genommen hat.

Artikel 397 des Gesetzentwurfs handelt von der Entschädigung für Lieferfristversäumniss und lautet: „Wenn bei Ausführung des Transportgeschäfts eine Verspätung eintritt, hat der Frachtführer nur Anspruch auf die Hälfte des Transportpreises; er verliert den ganzen Transportpreis, wenn die Verspätung das Doppelte der für den Transport festgesetzten Dauer beträgt, wobei der Anspruch auf Entschädigung für etwaigen erweisbaren höheren Schaden stets vorbehalten bleibt. Der Frachtführer ist nicht für die Lieferfristversäumniss verantwortlich, wenn er beweist, dass dieselbe durch höhere Gewalt oder durch eine Handlung des Absenders oder des Adressaten verursacht worden ist. Der Mangel an genügenden Transportmitteln genügt nicht zur Entschuldigung der Lieferfristversäumniss". Nach längerer Besprechung der Unzuträglichkeiten, welche aus dieser Fassung des Artikels zu erwarten sind, sowie der gegenwärtig bei den Italienischen Eisenbahnen üblichen bezüglichen Praxis, sprechen sich die Verwaltungen schliesslich dahin aus, „dass das Gesetz keine Reclamation zulassen solle bei nur geringfügiger Lieferfristversäumniss; dass die Rückerstattung der Fracht immer proportional der Dauer der Versäumniss sein solle und dass für die Vergütung höheren Schadens das System der „Lieferfristversicherung" eingeführt werde". Besonders inopportun erscheint den Verwaltungen der Schluss des Artikels, nach welchem der Mangel an Transportmitteln die Versäumniss nicht entschuldigen soll. Es müsse abschwächend mindestens gesagt werden, „dass die Lieferfristversäumniss nicht entschuldigt wird durch einen Mangel an denjenigen Transportmitteln, mit welchen der Frachtführer nach Massgabe der Gesetze, der Concessionen oder specieller Reglements ausgerüstet sein soll". Aber auch diese Fassung werde noch zu vielfachen Inconvenienzen Veranlassung geben.

Die Verwaltungen wenden sich hiernach gegen die Bestimmungen des Entwurfs, welche die bei Verlust oder Beschädigung des Gutes zu zahlenden Entschädigungen betreffen und darunter besonders auch gegen den Passus: „Das Mass der Entschädigung für verloren gegangenes Reisegepäck, welches dem Frachtführer ohne Inhaltsangabe überliefert worden ist, wird nach den besonderen thatsächlichen Umständen festgesetzt". Diese Bestimmung würde schon wegen der Schwierigkeit der Definition des Wortes „Reisegepäck" viele Streitigkeiten veranlassen. Ebenso wird die Bestimmung in Art. 109 des Entwurfs scharf verurtheilt, wonach die Klage gegen den Frachtführer zulässig sein soll, wenn binnen 10 Tagen nach der ohne Vorbehalt erfolgten Annahme eine Beschädigung des Gutes constatirt wird.

Der Art. 410 des Entwurfs lautet: „Bestimmungen, durch welche bei den Eisenbahntransporten die in den vorhergehenden Artikeln stipulirten Verpflichtungen aufgehoben oder beschränkt werden, sind null und nichtig, auch wenn sie durch allgemeine oder besondere Reglements zugelassen werden". Die Verwaltungen thun dar, dass der Betrieb der Eisenbahnen nicht ohne besondere Reglements geführt werden könne, und dass eine Bestimmung wie die vorstehende in Art. 10 des Entwurfs enthaltene, nur zum grössten Schaden der Eisenbahnen erlassen werden könnte. Sie regen hiernach den Gedanken an, dass für die Schlichtung aller Streitigkeiten, soweit dieselben aus der besonderen Natur des Eisenbahnbetriebes hervorgehen, ein besonderer Eisenbahngerichtshof constituirt werde, in ähnlicher Weise, wie dies in England der Fall sei.

Die Verwaltungen fassen schliesslich ihre Vorschläge, wie folgt, zusammen: „Alles, was die Eisenbahnen betrifft, muss in einem Specialgesetze behandelt werden. Will man auch in dem Handelsgesetze diesen Gegenstand aufnehmen, so ist ein neuer bezüglicher Titel aufzustellen, welcher einerseits die erforderliche Ausdehnung hat, andererseits aber auch die für den Eisenbahnbetrieb nöthige Freiheit lässt. Sollte man glauben, die Genehmigung des Handelsgesetzes nicht verzögern zu dürfen, so ist wenigstens der Art. 410 in folgender Weise zu fassen: „Die Bestimmungen, durch welche bei den Eisenbahntransporten die in den Artikeln . . . . festgesetzten Verpflichtungen aufgehoben oder beschränkt werden, sind null und nichtig, ausgenommen, wenn in Specialgesetzen oder in von solchen abhängigen Reglements anders bestimmt ist".

Amerikanische Correspondenz.

Frachtverhältnisse. In Folge des drohenden Verlustes von vielen Millionen Dollars sind die Vertreter der grossen Trunklinien schneller als zu erwarten war zusammengetreten, um die in unserer No. 40 erwähnte Herabsetzung der Durchgangsfracht für Getreide und Mehl von Chicago nach New-York rückgängig zu machen. In Folge dessen ist vorläufig auch die frühere Fracht wieder hergestellt, doch erscheint es sehr zweifelhaft, ob dieselbe aufrecht zu erhalten ist, da inzwischen zu dem ermässigten Frachtsatze wahrscheinlich schon bedeutende Abschlüsse gemacht sind.

Bahnen in Chili. Ueber die Bahnverhältnisse Chilis spricht sich ein in der „Railroad Gazette" abgedruckter Brief des Chilenischen Gesandten in Washington, Sennor M. Martinez, wie folgt aus:

„Chili hat sich zur Sicherheit für die Kriegsentschädigung einen kleinen Theil des Peruvianischen Territoriums gesichert, in welchem gewisse, nicht dem Staat gehörige Bahnen sich befinden.

Eine derselben verbindet den Hafen von Arica mit der Stadt Tacna. Ich halte es für sehr möglich, dass die Regierung oder eine Gesellschaft diese Linie nach dem Innern von Bolivia

verlängert, ein Unternehmen, welches gewiss einen Nutzen von nahezu 10 pCt. bringen würde.

Eine andere Bahn verbindet den Hafen von Pisagua mit verschiedenen Salpeteretablissements im Innern, und eine wichtigere Linie läuft vom Hafen von Iquique zu anderen Salpeterwerken.

Alles dies sind Privatbahnen. Die Pisagua- und Iquique-Bahnen sind zum Zweck des Salpetertransports nach der Küste gebaut und befördern nur gelegentlich auch Passagiere, doch ist letzterer Verkehr von untergeordneter Bedeutung.

Sicherlich werden diese beiden Linien bald verbunden werden, wozu nur 25 bis 30 Miles zu bauen wären, und wenn dies nicht von den Gesellschaften geschieht, so muss es die Regierung thun wegen der strategischen Wichtigkeit dieser Strecken. Es ist höchst wahrscheinlich, dass Chili auch die Ausdehnung der Iquique Bahn in das Innere des südlichen Bolivia bis nach den Städten Lucre und Potosi betreiben wird, um den Verkehr von Bolivia nach der Pacific Küste zu bringen.

Im alten Territorio von Chili befinden sich mehrere wichtige Bahnen. Die städtischen Bahnen von Santiago und Valparaiso, welche durch Thierkräfte betrieben werden, sind ansehnliche Unternehmungen.

In der Provinz Atacama verbindet die Bahn von Copiapó den Hafen von Caldera mit dem Hafen von Copiapó und mit wichtigen Kupfer- und Silberbergwerken. In dieser Provinz befinden sich ferner die Bahnen von Tuquios, Cerro Blanco und von Corrizal.

In der Provinz Coquimbo, südlich von Atacama gelegen, ist die Coquimbo Bahn die bedeutendste, eine andere in derselben Provinz ist die Tongoy Bahn. Coquimbo und Tongoy sind Hafenorte. Im Mittelpunkt der Republik ist die grosse und bedeutende Centralstaatsbahn, welche Santiago mit Valparaiso verbindet und verschiedene wichtige Abzweigungen hat.

Die längste Linie ist die Südbahn, ebenfalls dem Staat gehörig, welche mit ihren Nebenlinien circa 1 000 Miles (1 600 km) lang ist. Diese erstreckt sich von Santiago bis Angol an der Grenze von Arauco. Die Regierung hat beschlossen, diese Bahn bis Valdivia zu verlängern und lässt hierzu jetzt Vorarbeiten machen.

Ausserdem bestehen verschiedene andere Bahnen von geringerer Bedeutung — Tramways.

Die Hauptunternehmer beim Bahnbau waren Nordamerikaner.

Zwei noch bestehende Bahnprojecte sind wegen Geldmangels bisher nicht zur Ausführung gekommen. Gleichwohl scheinen mir beide ausgezeichnet zu sein, und ich glaube, dass ihr Ertrag sich auf 8 bis 10 pCt. stellen würde. Das erste ist für eine Bahn zwischen Lota (?) (einem grossen Kohlengebiet) und Concepcion. Dieselbe würde Kohlen in das Bereich der südlichen und Centralbahnen schaffen und alle Consumenten der bedeutendsten Städte damit versorgen. Das andere Project ist für eine Linie vom Hafen von Taltal oder Blanca Encalada nach den Cordilleras, zur Ausbeutung der in den dortigen Gegenden befindlichen grossen Salpeterlager, welche zwar jetzt schon eine erhebliche Production haben, diese aber weit ausdehnen könnten bei einer Bahnverbindung mit der Küste".

Anti-Monopol-Verein. In New-York hat sich zur Bekämpfung der Macht der grossen Eisenbahnverwaltung ein Anti-Monopoly-League unter Führung des Richters Mr. Black gebildet, zwischen welchem und dem Mr. Albert Fink, dem Leiter des Frachtvereins der Eisenbahnen, eine sehr ausgedehnte, viele grosse Zeitungsspalten in Anspruch nehmende Discussion besonders darüber stattfindet, ob die Bahnverwaltungen ihre Frachtsätze lediglich nach Willkür herauf- oder heruntersetzen können, oder ob sie hierbei durch Wasser- etc. Concurrenz- und sonstige Verkehrsverhältnisse bestimmt werden. Letztere Ansicht vertritt selbstredend Mr. Fink in seinen mit gründlicher Sachkenntniss geschriebenen Briefen, während Mr. Black's Auslassungen solche Kenntniss häufig vermissen lassen.

Die internationale Eisenbahnausstellung.

In der IV. ordentlichen Generalversammlung des Clubs Oesterreichischer Eisenbahnbeamten vom 16. Mai d. J. brachte der Vorsitzende, K. K. Regierungsrath Obermayer, zur Sprache, dass die Angelegenheit wegen Abhaltung einer internationalen Eisenbahnausstellung in Berlin anscheinend daselbst nicht weiter verfolgt werde. In der That hat man hier darüber nichts weiter vernommen. Es wäre zu bedauern, wenn der allseits als glücklich erkannte Gedanke einer solchen Ausstellung in Berlin nicht zur Ausführung kommen sollte. Kein Land ist mehr dazu geeignet als gerade Deutschland. Seiner centralen Lage wegen ist es das Herz Europas; es verknüpft die südlichen Glieder mit dem Skandinavischen Norden, das gebirgige Westeuropa mit den Sarmatischen Ebenen des Ostens und bildet so die Vermittelung zwischen den durch innere Gestaltung und Bevölkerung scharf individuell ausgeprägten Nachbarländern. Wie ein jedes einzelne derselben auf Deutschland von höherem oder niedrigerem Einfluss gewesen ist, und wie Deutschland wiederum Wechselbeziehung ausgeübt hat, das spiegelt sich in prägnanter Weise auch in dem Bilde wieder, welches das Eisenbahnwesen Deutschlands darbietet. Die Systeme fast aller Nachbarländer reichen auf den Deutschen Boden herüber; Deutschland hat von ihnen allen angenommen und in Deutschland findet ein jedes Land sein System in besonderer Art fortgebildet Dazu kommt, dass die Oberfläche Deutschlands eine so grosse Mannigfaltigkeit in geologischer Beziehung aufweist, wie wir sie kaum irgendwo auf der ganzen Erdoberfläche so dicht neben einander wiederfinden. Ebenso mannigfaltig sind auch die Bedingungen, unter denen die Deutschen Eisenbahnen entstanden und bestehen, Bedingungen, welche oft genug Gebirgsbahnen und Flachlandbahnen hart neben einander gruppiren; während andererseits der Wechsel von Gebirgen und Flachländern sich auch oft genug in so überraschender Weise zu einem neuartigen einheitlichen Ganzen vereint, dass unverhofft an das Genie der Eisenbahningenieure die schwierigsten Aufgaben herantreten. Unter solchen Umständen musste aber das Deutsche Eisenbahnwesen nothwendig jene hohe Stufe der Ausbildung erreichen, welche es trotz der Knappheit der Capitalien und des verhältnissmässig beschränkten Bodenreichthums erklommen hat. Wenn es auch mit Amerika nicht in der Kühnheit einzelner Bauwerke concurriren kann, wenn England seines grossartigen Weltverkehrs wegen mit grösseren Massen operirt und wenn seines natürlichen Reichthums wegen selbst Frankreich ihm in der Detailaufsammlung und Abstossung der Verkehrsmassen voraus ist, so marschirt doch Deutschland in der Ausnutzung der Betriebskräfte und des rollenden Materials, in der Organisation, in der wissenschaftlichen und technischen Behandlung, sowie endlich in der Betriebssicherheit an der Spitze! Kein Land kann deshalb einen günstigeren Boden für eine internationale Ausstellung bieten; kein Land werden die Ausländer eher geneigt sein zu acceptiren, weil hier alle mehr oder weniger profitiren können, sei es, dass sie darauf ausgehen zu kaufen, oder abzusetzen. Der Club Oesterreichischer Eisenbahnbeamten scheint nach dem Wortlaute der erwähnten Erklärungen seines Präsidenten nicht übel Lust zu haben, den Gedanken einer derartigen internationalen Ausstellung, der ja auch von ihm zuerst ausgegangen ist, jetzt, wo Deutschland mit der Ausführung zögert, seinerseits wieder aufzunehmen und zur That werden zu lassen. Auch im Auslande, namentlich in Nordamerika hat diese Idee volle Aufmerksamkeit gefunden und es steht zu befürchten, Amerika werde für den Fall, dass Deutschland die Angelegenheit aus der Hand lässt, selbst zu einer Eisenbahnausstellung schreiten, wie es ja in der That auch zur Zeit der Weltausstellung in Philadelphia bereits den Anfang zu einer Ausstellung der Verkehrsmittel gemacht hat. Eine internationale Eisenbahnausstellung in einem fremden Lande würde aber nicht nur Deutschland auf Jahrzehnte hinaus schädigen, sondern vielleicht auch das Deutsche Eisenbahnwesen von der hohen Stufe verdrängen helfen, welche dasselbe gegenwärtig einnimmt. Darum mögen alle Diejenigen, in deren Hand es steht für die baldige Verwirklichung einer „Internationalen Eisenbahnausstellung in Berlin“ beizutragen, Zeit und Stunde nicht versäumen, es zu thun. F. W.

Ein Herzog als Locomotivführer. Wie schon so manche Glieder des Englischen hohen Adels sich durch besondere Liebhabereien auszeichneten, so zeichnet sich jetzt der Herzog von Sutherland durch seine Vorliebe für den Locomotivführerdienst aus. Auf den seine weitläufigen Besitzungen in Nordschottland berührenden Linien machte er schon lange Bekanntschaft mit den Locomotivführern und wurde von denselben nicht nur zum Mitfahren auf Locomotiven zugelassen, sondern es wurde ihm auch gestattet, die Functionen des Führers selbst wahrzunehmen. Einige dieser Führer haben häufig erklärt, dass Se. Gnaden die Maschine in Bewegung setzen, den Dampf absperren, reversiren und die Allarmpfeife handhaben können ganz so geschickt, wie ein altgedienter Locomotivführer; es ist dieses Zeugniss in den Zeitungen oft wiederholt worden, was zur Folge hatte, dass der Herzog in der Londoner Gesellschaft ebenso angesehen ist wegen seiner Fähigkeiten als Ingenieur, wie wegen seines grossen Reichthums und seiner persönlichen Liebenswürdigkeit. Bei dem ersten Besuche des Prinzen und der Prinzessin von Wales auf Dunrobin Castle führte der Herzog die Maschine auf dem ganzen Wege von Inverness bis zu dem im „äussersten Norden“ gelegenen Terrain. Bei einer anderen Gelegenheit während der Reise des Prinzen von Wales in Hindostan sollte der Königliche Zug grade von Madura nach Trichinopoly abgehen, als Lord Suffield und andere Edelleute aus dem Gefolge des Prinzen den Herzog vermissten. Da der Prinz die Abreise nach Trichinopoly nicht mehr verzögern konnte, musste der Zug ohne den vermissten Herzog abfahren, von dem indessen Jeder sich dachte, dass er irgendwo schon wieder sicher auftauchen werde. Auf dem Bahnhof in Trichinopoly stieg ein lang gewachsenes, mit Russ bedecktes Individuum, mit dem Sonnenhelm auf dem Kopfe, von der Maschine und trat ohne Umstände zum Erstaunen der zum Empfang des Prinzen erschienenen Anglo-Indier mitten in den festlichen Kreis. Es war der verlorene Herzog, der sich das Vergnügen gemacht hatte, dem Locomotivführer bei dem Fahren

des Königlichen Zuges zu helfen. Se. Gnaden liebt es auch, den Feuerwehrmann zu spielen. Alle Londoner Feuerwehrleute kennen ihn wohl und geben ihm auf seinen Wunsch gern einen Platz auf dem Spritzenwagen. Der Herzog von Sutherland ist nun in Gemeinschaft mit dem Marquis von Stafford und Anderen auf dem Wege nach Amerika, um die Amerikanischen Eisenbahnen zu inspiciren und braucht sich Niemand zu wundern, wenn man ihn nächstens wird auf der Hochbahn eine Locomotive fahren oder bei einem Feuer den Schlauch einer Spritze handhaben sehen. (Newy. Times.)

Eisenbahnkarte. Die vom Reichseisenbahnamt herausgegebene Eisenbahnkarte (Berlin, Königliche Hofbuchhandlung von E. S. Mittler und Sohn, Kochstrasse 69) ist soeben, wesentlich vermehrt, neu erschienen. Die Karte enthält jetzt auch eine genaue Terraindarstellung, so dass sie ein Bild der Bodengestaltung von Deutschland bietet und sich hierdurch ebensowohl bei Projectirungen neuer Eisenbahnen als zum Gebrauch auf Reisen höchst nützlich erweist. Die Karte wird, um dieselbe für die Handels- und dienstlichen Interessen nutzbar zu machen, auf Wunsch eine farbige Abgrenzung der Preussischen Staatsbahndirectionsbezirke seitens der Verlagshandlung erhalten, so dass ein Uebersichtsbild der Organisation aller Staatseisenbahnen entsteht. Auf Verlangen werden auch in einer besonderen Ausgabe alle einzelnen Bahnverwaltungen Deutschlands durch besonderes Colorit ihrer Strecken kenntlich gemacht. Endlich sind alle bis 15. Mai 1881 eingetretenen Veränderungen nachgetragen.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Tarif-Bekanntmachungen.

I. Localtarife.

Am 1. August d. J. tritt für den diesseitigen Verwaltungsbezirk, welcher die Niederschlesisch-Märkische, Berlin-Stettiner (incl. Vorpommersche), Berliner Nord-, Halle - Sorau - Gubener, Berlin - Dresdener und Berliner Ringbahn umfasst, sowie für den Verkehr zwischen den Stationen unseres Verwaltungsbezirks und den Berliner Bahnhöfen der übrigen Staatsbahnverwaltungen (Lehrter, Potsdamer und Ostbahnhof), sowie Breslau, Oberschlesischer Bahnhof ein **neuer Localgütertarif** in Kraft, durch welchen folgende Tarife aufgehoben werden:

1. Der Localgütertarif der Königl. Niederschlesisch-Märkischen, Berliner Nord- und Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn vom 1. Juli 1877,
2. der Localgütertarif der Berlin-Stettiner Eisenbahn und Berliner Nordbahn vom 1. Juli 1880,
3. der Verbandgütertarif für den Posen-Schlesisch-Märkischen Eisenbahnverband vom 1. Juni 1879,
4. der Tarif für den directen Güterverkehr im Stettin-Märkisch-Sächsischen Verbande vom 1. Juni 1879,
5. der Verbandgütertarif für den Stettin-Schlesischen Verbandverkehr vom 1. Januar 1880,
6. der Tarif für den directen Güterverkehr zwischen Stationen der Berlin-Görlitzer Eisenbahn einerseits und der Halle-Sorau-Gubener und Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn andererseits vom 10. September 1877,
7. die Ausnahmetarife A. und B. für Niederschlesische Steinkohlen etc. vom 1. Juli 1878,

nebst sämmtlichen zu diesen Tarifen erschienenen Nachträgen bezw. Anhängen, die unter 3—7 bezeichneten Tarife nebst Nachträgen jedoch nur insoweit, als sie Bestimmungen und Tarifsätze für den Güterverkehr zwischen den in dem neuen diesseitigen Localgütertarife aufgeführten Stationen enthalten.

Durch den neuen Localgütertarif treten theils Ermässigungen, theils Erhöhungen gegen die zur Zeit bestehenden Tarifsätze ein.

Ueber die neuen Tarifsätze wird schon jetzt von unserem Verkehrsbureau hier, Leipziger Platz 17, Auskunft ertheilt; vom 20. Juli cr. an ist der neue Tarif bei den diesseitigen Güterexpeditionen, sowie dem Auskunftsbureau der Staatseisenbahnverwaltung auf dem Potsdamer Bahnhofe hierselbst käuflich zu haben. Berlin, den 11. Juni 1881. Königliche Eisenbahn-Direction. (1472 J)

Berlin-Hamburger Eisenbahn. Den tarifmässig zum Fahrpreise von 0,02 ℳ pro Kilometer zu jeder Sendung resp. Wagenladung lebender Thiere zugelassenen Viehbegleitern wird im diesseitigen **Localverkehre,** insofern nicht im Interesse der Sicherheit des Transportes oder des Betriebes deren Aufenthalt im Viehwagen gefordert wird, oder wenn die Viehwagen, z. B. doppelbödige, ihrer Bauart nach zur Aufnahme von Personen nicht geeignet sind, die Fahrt in anderen dem Zuge beigegebenen Wagen, und zwar in dem Packwagen oder in Personenwagen IV. oder III. Classe ohne Erhöhung des Fahrgeldes von 0,02 ℳ pro Kilometer gestattet. Berlin, den 15. Juni 1881. Die Direction. (1492)

Am 15. Juni d. J. tritt im **Localverkehre,** sowie im wechselseitigen Verkehre der Preussischen Staats- und unter Staatsverwaltung stehenden Bahnen folgende weitere Zusatzbestimmung zu § 40 des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands, und zwar als dritter Absatz zu der jetzigen Zusatzbestimmung No. 3 (cfr. Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren) in Kraft:

Den hiernach (Absatz 1 und 2) zuzulassenden Begleitern wird, insofern nicht im Interesse der Sicherheit des Transports oder des Betriebes deren Aufenthalt im Viehwagen gefordert wird oder wenn die Viehwagen, z. B. doppelbödige, ihrer Bauart nach zur Aufnahme von Personen nicht geeignet sind, die Fahrt in anderen, dem Zuge beigegebenen Wagen, und zwar in dem Packwagen oder in Personenwagen IV. oder III. Classe ohne Erhöhung des Fahrgeldes von 0,02 ℳ pro Kilometer gestattet. Magdeburg, den 14. Juni 1881. Königliche Eisenbahn-Direction. (1486)

Mit dem 1. August c. wird die Instradirung des Verkehrs zwischen den Stationen der Strecke Thorn (excl.) -Insterburg-Wirballen, Insterburg-Prostken, Tilsit-Memel, Thorn-Alexandrowo und Obornik einer- und den Stationen der Strecke Halle-Minden-Göttingen andererseits, sowie Obornik einer- und den westlich Blankenheim gelegenen Stationen andererseits, im **Staatsbahn-Verbande** über die Sorauer und Gubener Route aufgehoben und findet alsdann die Leitung der Transporte nur über Schneidemühl statt. Bromberg, den 14. Juni 1881. Königliche Eisenbahn-Direction. (1471 J)

Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn. Für die Beförderung von **Renn- und Vollblut-Mutterpferden** in gewöhnlichen Güterwagen wird unter den auf Seite 15 Abschnitt 4 C unseres **Localtarifs** für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren vom 1. März 1880 angegebenen Bedingungen von jetzt ab nur $^2/_3$ des für die Beförderung solcher Pferde in Stallungswagen bestehenden tarifmässigen Preises erhoben. Danzig, den 11. Juni 1881. Die Direction. (1470 J)

Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn. Wir bringen hiermit zur Kenntniss, dass an Stelle des **Localgütertarifs** vom 1. Juli 1877 und dessen sämmtlichen Nachträgen vom 1. August d. J. ab ein neuer Localgütertarif in Kraft tritt, welcher theils Erhöhungen, theils Ermässigungen der seitherigen Frachtsätze enthält.

Exemplare dieses neuen Tarifs werden bis spätestens den 15. Juli cr. käuflich zu haben sein.

Inzwischen wird auf mündliche und schriftliche Anfrage über die Höhe der Tarifsätze etc. unsere Obergüterverwaltung Auskunft ertheilen. Cottbus, den 16. Juni 1881. Die Direction. (1481)

Holsteinische Marschbahn. Zu unserm **Localtarif** für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren ist ein Nachtrag I erschienen, betreffend die Zulässigkeit der Beförderung von Viehbegleitern in Personenwagen III. oder IV. Classe ohne Erhöhung des Fahrgeldes von 0,02 ℳ pro Kilometer. Glückstadt, den 13. Juni 1881. Die Direction. (1485)

In Uebereinstimmung mit dem neuen Tarife für den Localverkehr des Königlich Preussischen Eisenbahndirectionsbezirks Berlin treten am 1. August d. J. nicht allein im **Localverkehre** der **Sächsischen Staatsbahnen** (zwischen Elsterwerda resp. Grossenhain und Dresden), sondern auch im **Magdeburg-Sächsischen Verkehre** (Halle-Dresden resp. Grossenhain) und im **Berlin-Sächsischen Verkehre** (Berlin-Grossenhain resp. Dresden loco et transito bezw. Elsterwerda transito, ferner Delitzsch-Grossenhain und Dresden) anderweite Frachtsätze in Kraft, mit welchen neben wesentlichen Ermässigungen auch einzelne Erhöhungen (für Holz, Getreide, Oelsamen, Malz, Mühlenfabrikate, Salz und Früchte) verbunden sind.

Bis zum Erscheinen der bezüglichen Tarifnachträge ertheilt unser Verkehrsbureau hier auf specielle Anfragen Auskunft über die neuen Frachtsätze und insbesondere über die eintretenden Erhöhungen. Dresden, am 14. Juni 1881. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenb. von Tschirschky. (1480)

Rumänische Eisenbahnen. Am 10. Juni l. J. tritt **Nachtrag XV zu den „Reglementarischen Bestimmungen und allgemeinen Tarifen** für Eilgüter und gewöhnliche Güter vom 15. März 1879" in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält:

1. Abänderung und Ergänzung der Tarifbestimmungen;
2. Abänderungen und Ergänzungen der Waarenclassification.
3. Einführung einer Verbindungsbahngebühr in Verciorova. (1503)

II. Tarife für directe Verkehre mit besonderen Namen.

Berlin-Hamburger Bahn. Die im **Berlin-Hannover-Oldenburgischen Verbande** für den Verkehr zwischen Lüneburg B. H. und Stationen der Strecke Achim-Bremerhafen und Wissingen-Rheine bestehenden Frachtsätze werden mit dem 1. August cr. in einigen Fällen um geringe Beträge erhöht. Berlin, den 18. Juni 1881. Die Direction. (1484)

Die in nachbezeichneten Verbandverkehren zwischen diesseitigen Stationen und den Stationen Dresden, Alt- und Neustadt, Grossenhain, Elsterwerda und Leipzig der Sächsischen Staatsbahn, Frankfurt a/O., Peitz, Cottbus und Grossenhain der Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn, Berlin, Falkenberg, Elsterwerda und Kohlfurt der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn, Berlin, Cottbus, Calau und Görlitz der Berlin-Görlitzer Eisenbahn, Breslau, Oberschlesischer Bahnhof, Stargard i. Pom. und Glatz der Oberschlesischen Eisenbahn, Breslau, Liegnitz, Stettin, Altwasser und Waldenburg der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn, und Berlin der Berlin-Hamburger Eisenbahn in Concurrenz gegen den diesseitigen Localgüterverkehr bestehenden Tarifsätze werden vom 1. August cr. an aufgehoben und treten an deren Stelle die in dem diesseitigen neuen Localgütertarif für die gleichnamigen Relationen enthaltenen Tarifsätze in Kraft.
Es kommen in Betracht:

1. **Berlin-Sächsischer Verbandgüterverkehr,** Tarif vom 1. Januar 1880,
2. **Stettin-Märkisch-Sächsischer Verbandgüterverkehr,** Tarif vom 1. Juni 1879,
3. **Schlesisch-Sächsischer Verbandgüterverkehr,** Tarif vom 1. Februar 1878,
4. **Posen-Schlesisch-Märkischer Verbandgüterverkehr,** Tarif vom 1. Juni 1879,
5. **Stettin-Schlesischer Verbandgüterverkehr,** Tarif vom 1. Januar 1880,
6. **Märkisch-Sächsischer Verbandgüterverkehr,** Tarif vom 1. November 1877,
7. **Berlin-Braunschweig-Halberstadt-Lausitzer Verbandgüterverkehr,** Tarif vom 1. Januar 1878,
8. **Nachbarverkehr zwischen der diesseitigen und der Berlin-Görlitzer Eisenbahn,** Tarif vom 10. September 1877,
9. **Directer Güterverkehr zwischen der Berlin-Stettiner und Berliner Nordbahn und Berlin-Hamburger Bahnhof,** gültig vom 24. April d. J.,
10. **Niederschlesischer Steinkohlen- etc. Verkehr,** Ausnahmetarif A und B vom 1. Juli 1878.

Hierdurch treten theils Ermässigungen, theils Erhöhungen gegen die zur Zeit bestehenden bezüglichen Tarifsätze ein.
Schon jetzt wird über die neuen Tarifsätze von unserm Verkehrsbureau hier, Leipziger Platz 17 Auskunft ertheilt, vom 20. Juli cr. an können dieselben auch bei den betreffenden Güterexpeditionen sowie dem Auskunftsbureau der Staatseisenbahnverwaltung auf dem Potsdamer Bahnhofe hier eingesehen werden. Berlin, den 11. Juni 1881. Königliche Eisenbahndirection zugleich Namens der übrigen betheiligten Verwaltungen. (1475 J)

III. Tarife für andere directe Verkehre.

Die zwischen Stationen des **diesseitigen Verwaltungsbezirks** und Station **Neu-Brandenburg** der Mecklenburgischen Friedrich-Franz Eisenbahn in Concurrenz gegen den diesseitigen Localverkehr via Pasewalk im Verbandverkehr zwischen der diesseitigen und der Mecklenburgischen Friedrich-Franz Eisenbahn, Tarif vom 20. Februar 1878, gegenwärtig bestehenden Tarifsätze werden vom 1. August cr. an aufgehoben und treten an deren Stelle die im diesseitigen neuen Localgütertarife für die gleichnamigen Relationen enthaltenen Frachtsätze in Kraft.
Hierdurch treten theils Ermässigungen, theils Erhöhungen gegen die zur Zeit bestehenden bezüglichen Tarifsätze ein.
Schon jetzt wird über die neuen Tarifsätze von unserem Verkehrsbureau hier, Leipziger Platz 17, Auskunft ertheilt, vom 20. Juli cr. an können dieselben auch bei den betreffenden Güterexpeditionen, sowie dem Auskunftsbureau der Staatseisenbahnverwaltung auf dem Potsdamer Bahnhofe hier eingesehen werden. Berlin, den 11. Juni 1881. Königliche Eisenbahn-Direction zugleich Namens der Direction. der Mecklenburgischen Friedrich-Franz Eisenbahn-Gesellschaft. (1474 J)

Mit dem 1. August 1881 tritt für den Güterverkehr zwischen den Stationen des Eisenbahndirectionsbezirks **Bromberg und der Marienburg-Mlawkaer Bahn** einerseits und den **Stationen des Eisenbahndirectionsbezirks Berlin andererseits** ein Kilometertarif (Theil II die besonderen Bestimmungen, sowie Kilometer-Entfernungen und Tarifsätze enthaltend) in Kraft.
Durch denselben werden theils Ermässigungen, theils Erhöhungen der bisherigen Sätze — letztere insbesondere für Getreidesendungen — eingeführt. Von dem genannten Tage ab treten ausser Kraft:
Die im Preussisch-Sächsischen, Stettin-Märkisch-Sächsischen, Stettin-Schlesischen Verkehr und im Anhange zum Gütertarif für den Eisenbahn-Directionsbezirk Bromberg zwischen den Stationen der Niederschlesisch-Märkischen Bahn (einschliesslich der Berlin-Stettiner, Halle-Sorau-Gubener, Berlin-Dresdener und Nordbahn) einerseits und den Stationen des Eisenbahndirectionsbezirks Bromberg und der Marienburg-Mlawkaer Bahn andererseits enthaltenen Sätze.
Ferner werden mit dem 1. August 1881 die in vorgenannten Verkehren für die Concurrenzstationen Cottbus, Delitzsch, Dresden, Elsterwerda, Görlitz, Grossenhain, Guben, Halle, Leipzig und Peitz bestehenden Sätze auf die für die betreffenden Stationen des Eisenbahn-Directionsbezirks Berlin zur Einführung gelangenden Sätze ermässigt resp. erhöht.
Schliesslich erfolgt eine Uebertragung der im Gütertarif für den diesseitigen Directionsbezirk bestehenden Sätze zwischen Stargard und den Stationen der Strecken Caulsdorf-Döllens-Radung und Cüstrin-Lebus, sowie zwischen Frankfurt a/O. und mehreren Stationen der Hinterpommerschen Bahn in den neuen Tarif. Exemplare des neuen Tarifs sind vom 25. Juli cr. ab bei den Billetexpeditionen zu Berlin K. O., Cüstrin, Schneidemühl, Danzig, Elbing, Königsberg i/Pr., Insterburg, Memel, Thorn, Bromberg, Neustettin und Cöslin, sowie durch Vermittelung der übrigen Billetexpeditionen käuflich zu beziehen. Bis dahin wird unterzeichnete Direction auf etwaige Anfragen über die Höhe der einzelnen Tarifsätze Auskunft ertheilen. Bromberg, den 13. Juni 1881. Königliche Eisenbahn-Direction, im Namen der betheiligten Verwaltungen. (1502 J)

Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn. Am 1. August cr. treten für den Verkehr zwischen **Stettin einerseits und Altwasser, Waldenburg, Liegnitz und Breslau andererseits** anderweite, theils erhöhte, theils ermässigte Frachtsätze in Kraft, welche bei den betheiligten Stationen und bei unserem Tarifbureau zu erfragen sind. Breslau, den 14. Juni 1881. Directorium. (1496)

Am 1. August cr. treten für den Verkehr zwischen **Frankfurt a. O. und Guben M. P. einerseits** und **Breslau, Liegnitz, Stettin, Waldenburg und Altwasser B. F. andererseits** anderweite, theils erhöhte, theils ermässigte Frachtsätze in Kraft, welche bei den betheiligten Stationen sowie bei unseren Tarifbureaus zu erfragen sind. Breslau und Guben, 14. Juni 1881. Direction der Märkisch-Posener Eisenbahngesellschaft. Directorium der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahngesellschaft. (1494)

Einführung neuer Tarife und Tarifnachträge. Mit 15. Juni l. J. wird ein neuer Tarif, Heft III, für den Oesterreichischen Eisenbahnverband in Wirksamkeit treten. Derselbe enthält directe Frachtsätze für den Verkehr der **Buschtêhrader Eisenbahn**, der **Kaiser Franz-Josefbahn**, der **Böhmischen Westbahn**, der **Rakonitz-Protiviner Staatsbahn**, der **Kaiser Ferdinands- und Mährisch-Schlesischen Nordbahn** und der **Mährisch-Schlesischen Centralbahn einerseits** und Stationen der **Aussig-Teplitzer, Böhmischen Nordbahn, Dux-Bodenbacher, Oesterreichischen Nordwestbahn,** der **Oesterreichischen Staatseisenbahngesellschaft** und der **Prag-Duxer Bahn andererseits.** Durch diesen Tarif wird der Anhang sammt Nachtrag I zum Tarifheft I des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes ausser Kraft gesetzt. Zum Tarif für den Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischen Eisenbahnverband, Theil II und IV wird ebenfalls mit 15. Juni l. J. je ein Nachtrag II eingeführt. Ersterer enthält die Ausdehnung der Specialtarife No. 2 (Holz), 3 (Kohlen und Coaks) und 4 (Kalk und Cement) auf Stationen der Ungarischen Staatsbahnen und der I. Siebenbürger Bahn, letzterer Aufnahme von Stationen der Ungarischen Staatsbahnen und Kaschau-Oderberger Bahn in den Tarif. Exemplare sind bei allen Verbandverwaltungen und namentlich auch bei der Verkehrsdirection der Oesterreichischen Staatseisenbahngesellschaft in Wien, Pestalozzigasse, erhältlich. (1478 R M)

IV. Specialtarife für bestimmte Transport-Artikel.

Vom 1. Juli cr. tritt ein **Ausnahmetarif** für den Transport von **Flachs, Hanf, Heede und Werg** im Verkehr zwischen Station Korschen transito des Eisenbahn-Directionsbezirks Bromberg einerseits und den im Deutsch-Russischen Gütertarif vom 1. Januar 1880 n. St. für den Ausnahmetarif I (für Flachs etc.) enthaltenen Deutschen resp. Niederländischen Stationen westlich ab Thorn andererseits und ein Ausnahmetarif für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren im Verkehr mit Korschen transito einerseits und den im Anhang II zum Deutsch-Russischen Gütertarif enthaltenen Rheinischen und Westfälischen Stationen andererseits in Kraft.
Dieser Tarif findet nur Anwendung für den Verkehr mit den südlich ab Brest gelegenen Stationen der Russ. Südwestbahn und deren Hinterbahnen resp. mit den im Anhang zum Königsberg-Moskauer Tarif via Grajewo-Brest, giltig vom 1. Juli cr. neuen Stils, enthaltenen Russischen Stationen und den an diese sich anschliessenden Hinterbahnen. Ab Korschen transito findet Umkartirung und Weiterbeförderung im Preussisch-Russischen Verbande resp. nach den Sätzen des Anhangs zum Königsberg-Moskauer Tarif statt.
Exemplare des Korschener Transittarifs sowie des Anhangs zum Königsberg-Moskauer Tarif sind vom 20. d. Mts. ab bei den Stationscassen der betheiligten Deutschen resp. Niederländischen Stationen käuflich zu haben. Bromberg, den 8. Juni 1881. Königl. Eisenbahndirection. (1490 J)

Am 1. Juli cr. treten im **Ausnahmetarif für verschiedene Artikel etc.** vom 10. October 1880 zwischen Stationen der unterzeichneten Bahnen neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs 10 (Zuckerrüben etc.) für Ebersdorf und Mittelwalde in Kraft.
Dieselben sind auf den betheiligten Stationen, sowie bei unseren Tarifbureaus zu erfahren. Breslau, den 13. Juni 1881. Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn. Directorium der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahngesellschaft. (1495)

Steinkohlen- und Coakstransporte aus Niederschlesien nach Stationen der Waagthallinie. Mit 20. Juni l. J. wird ein Nach-

trag I zu dem Specialtarife für den Transport mineralischer Kohle und Coaks aus dem Niederschlesischen Steinkohlenrevier nach Stationen der Oesterr. Staatseisenbahngesellschaft und der Waagthallinie der Königl. Ungar. Staatsbahnen, via Halbstadt dto. 1. Mai 1878, in Wirksamkeit treten. Dieser Nachtrag enthält geänderte Frachtsätze für Sendungen, welche nach Stationen der Waagthallinie der Königl. Ungar. Staatsbahnen bestimmt sind und ist bei den betheiligten Verwaltungen zu beziehen.

K. K. priv. Oesterreichische Staatseisenbahngesellschaft. Mit 1. Juli l. J werden in Wirksamkeit treten:
1. Ausnahmetarif für den Transport von **Getreide** im Rumänisch-Bayerischen Verkehre via Verciorova, enthaltend Frachtsätze im Verkehre zwischen Rumänischen Stationen und München Ost- und Südbahn. **2.** Nachtrag II zum Schweizer und Vorarlberg-Rumänischen Getreidetarife. **3.** Nachtrag II zum Tarife für den directen Getreideverkehr aus Rumänien nach der Schweiz und transito Schweiz für Frankreich, beide Nachträge enthalten Aenderung der Tarifbestimmungen, wodurch die Reexpedition auch auf die Lagerhäuser der Oesterreichischen Staatseisenbahngesellschaft in Budapest und Wien, auf jenes der Kaiserin Elisabethbahn in Wien, wie auch auf die Lagerhäuser in München Ostbahn und Südbahn ausgedehnt wird. **4.** Nachtrag I zu Theil III des Tarifes für den Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischen Eisenbahnverband, enthaltend Frachtsätze für die neu aufgenommene Station Halbstadt, Einbeziehung der Stationen Halbstadt und Bodenbach in den Ausnahmetarif No. 1 (für diverse Güter), Einbeziehung der Station Halbstadt in den Ausnahmetarif No. 5 (Eisen und Stahl), Ausdehnung und Ergänzung des Ausnahmetarifes No. 7 (Locomobilen, Dresch- und Säemaschinen) und endlich Tarifberichtigungen. Exemplare sind bei den betheiligten Bahnverwaltungen und namentlich auch bei der Verkehrsdirection der Oesterreichischen Staatseisenbahngesellschaft in Wien, I. Pestalozzigasse 8, erhältlich. (1479 RM)

2. Stations-Benennung etc.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Einer Mittheilung der Kgl. Eisenbahn-Direction zu Berlin zufolge hat die Station Wilmersdorf der Berliner Ringbahn die Benennung Wilmersdorf-Friedenau erhalten.
Berlin, den 14. Juni 1881.
Die geschäftsführende Direction.

3. Ausloosungen etc.

Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft. Die diesjährigen Ausloosungen der Prioritätsobligationen der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft I., II., III. und IV. Emission werden am 2. Juli d. J. Vorm. 11 Uhr im hiesigen Stationsgebäude in Gegenwart zweier Directionsmitglieder und des protocollführenden Notars stattfinden.
Den Inhabern der der Verloosung unterliegenden Prioritätsobligationen ist der Zutritt zu der Verloosung gestattet. Altona, den 16. Juni 1881. Die Direction. (1499)

4. Auszahlungen.

Braunschweigische Eisenbahn. Die Einlösung der am 1. Juli c. fälligen Zinscoupons der 4½ pCt. Prioritätsobligationen unserer Gesellschaft erfolgt von dem bezeichneten Tage an
in Braunschweig bei unserer Hauptcasse und dem Bankhause Lehmann Oppenheimer & Sohn,
in Berlin bei dem Bankhause Mendelssohn & Comp. und bei der Berliner Handelsgesellschaft.
Die Coupons müssen mit einem von dem Empfänger unterschriebenen Verzeichnisse eingeliefert werden, in welchem der Reihenfolge nach die Nummern der Coupons und deren Geldwerthe angegeben sind. Braunschweig, den 14. Juni 1881. Direction der Braunschw. Eisenbahngesellschaft. (1501)

K. K. priv. Kronprinz Rudolfbahn. Der Verwaltungsrath beehrt sich hiermit, zur Kenntniss zu bringen, dass der am 1. Juli 1881 fällige Coupon der gesellschaftlichen Actien vom Fälligkeitstermine an in Wien bei der Hauptcassa der K. K. Betriebsverwaltung der Kronprinz Rudolfbahn, I. Renngasse 5, über in der XIV. ordentlichen Generalversammlung der Actionäre am 2. Juni 1881 gefassten Beschluss mit
Vier Gulden Oe. W. in Silber
eingelöst wird.
Die zur Einreichung erforderlichen Begleitscheine werden bei der Liquidatur der K. K. Betriebs-Verwaltung der Kronprinz Rudolfbahn ausgefolgt. Wien, 11. Juni 1881. Der Verwaltungsrath. (Nachdruck wird nicht honorirt.) (1477 J)

5. Submissionen.

Westholsteinische Eisenbahn. Durch Aenderung unseres Signalsystems sind 20 Stück elektrisch-optisch-akustische Streckensignale (Eiserne Säulen mit Glocken und Haltscheibe) sowie 7 Induktionsapparate zum Abmelden der Züge, — Alles im Jahre 1877 von Siemens & Halske gefertigt und pp. 3 Jahre im Gebrauch, ferner etwa 1000 Stück Isolatoren — disponibel geworden und stehen zum Verkauf bereit. Neumünster, Juni 1881. Die Direction. (1500)

Die Lieferung von:
1. 250 000 kg Petroleum,
2. 210 000 „ rohem Rüböl,
3. 80 000 „ raffinirtem Rüböl
soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.
Die Lieferungsbedingungen liegen während der Dienststunden in dem diesseitigen Materialienbureau, Fürstenwallstrasse 10 hier aus, können auch von demselben gegen Einsendung von 80 ₰ und event. 20 ₰ für Porto bezogen werden.
Reflectanten haben ihre Offerten mit der Bezeichnung:
„Offerte auf Lieferung von Petroleum resp. rohem und raffinirtem Rüböl"
bis Mittwoch, den 22. Juni cr., Vormittags 10 Uhr an das genannte Bureau einzureichen, wo sie in Gegenwart der etwa erschienenen Offerenten eröffnet werden. Magdeburg, den 7. Juni 1881. Königliche Eisenbahndirection. (1439)

Oldenburgische Staatsbahn. Die in halbmonatlichen bezw. monatlichen Raten zu beschaffende Lieferung des im Laufe der Monate Juli bis December 1881 incl. erforderlich werdenden Beleuchtungs- und Schmier-Materials, nämlich:
17 100,00 kg Petroleum,
5 050,00 „ Rüböl, raff.,
8 250,00 „ do. roh,
soll im Wege der Submission verdungen werden.
Die Lieferungsbedingungen werden auf Anforderung mitgetheilt.
Lieferungserbietungen sind bis zum 20. d. M. an die Eisenbahnmaterialverwaltung einzusenden. Oldenburg, 1881. Juni 14. Material-Verwaltung. Wolff. (1469)

K. K. Betriebsverwalter der Kronprinz Rudolfbahn. Lieferungs-Ausschreibung. Auf die Lieferung des Jahresbedarfes d. i. vom 1. August 1881 bis 31. Juli 1882 von circa
40 000 kg Rübbrenn-Oel und
33 000 „ Oliven-Schmier-Oel

PRIVAT-ANZEIGEN.

werden vorschriftsmässig gestempelte, versiegelte und mit der Aufschrift: „Offert auf Oele" versehene Offerten bis längstens 27. Juni 1881 im Einreichungs-Protocolle der K. K. Betriebs-Verwaltung, I. Renngasse 5 angenommen, und ist gleichzeitig ein Vadium von 5 pCt. des Gesammtwerthes der offerirten Lieferung im Baaren, oder in solchen Effecten, welche von der priv. Oesterr.-Ung. Bank zur Belehnung zugelassen werden, bei der h. o. Hauptcassa zu erlegen.

Die allgemeinen und speciellen Lieferbedingnisse können im Bureau für Materialwesen, ebenfalls Renngasse 5, gegen Vergütung der Selbstkosten behoben werden.

Das Anbot ist nur franco einer Kronprinz Rudolfbahn-Station und franco Fass zu stellen.

Die K. K. Betriebsverwaltung behält sich die Entscheidung zwischen den betreffenden Offerenten vor und wird jedes Offert, welches den genannten Bedingungen nicht entspricht, unberücksichtigt lassen. Wien, am 11. Juni 1881. Der K. K. Betriebsverwalter der Kronprinz Rudolfbahn. (Nachdruck wird nicht honorirt.) (1476)

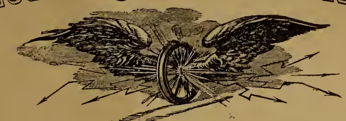
Privat-Anzeigen (Schluss).

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin SW. (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 47. 1881.

Die Zeitung erscheint Montags und Freitags.
Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes;
Kreuzband-Porto wird extra berechnet.
Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction: Dr. jur. W. Koch, Berlin SW., Kleinbeerenstr. 3.
Commissionär für den Buchhandel: Adolph Refelshöfer, Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.

Zeitung des Vereins



Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuth-Strasse 8, einsenden.
Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt.
Auflage der Zeitung: 3000 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.
Einundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 24. Juni 1881.

Dieser Nummer liegen die „Notizen über neue Tarife und Tarifänderungen pro Mai 1881" bei.

Aus dem Deutschen Reich.

Berlin, den 20. Juni. (Politische Wochenschau. Instructionen für den Betriebsdienst. Zweite Stückgutclasse. Breslau-Freiburg. Mecklenburgische Friedrich-Franz Bahn. Gotthardbahn. Verspätungen im April. Eisenbahnunfälle im April.)

In voriger Woche ist der Reichstag geschlossen worden. In seiner letzten Berathungswoche hat derselbe noch die Tarifnovelle, betreffend Weintrauben und Mehl, unverändert angenommen, die Handelsverträge wurden erledigt, der Nachtragsetat für den Deutschen Volkswirthschaftsrath wurde abgelehnt, und das Arbeiterunfallversicherungsgesetz nach den Beschlüssen der zweiten Lesung angenommen, also in einer Gestalt, welche die Annahme des Gesetzentwurfs seitens der Regierung fast ausschliesst. Ein Compromiss, wonach die gesammte Versicherungsprämie durch die Arbeitgeber aufgebracht werden sollte, scheiterte an dem Widerstande des Centrums. Es unterliegt keinem Zweifel, dass der Bundesrath, trotz der Ablehnung der Checks-, Lombard- und Quittungssteuer, das Stempelabgabengesetz, wie es aus den Beschlüssen des Reichstags hervorgegangen ist, annehmen wird. Aus der vom Reichstage bewilligten Börsen- und Lotteriesteuer wird dem Reiche, wie man glaubt, eine Einnahme von 12 Millionen Mark erwachsen, d. h. ein höherer Ertrag, als er sich nach den ursprünglichen Sätzen der Regierungsvorlage ergeben hätte. Auch die Annahme des Innungsgesetzes, wie es aus den Berathungen des Reichstags hervorgegangen, durch den Bundesrath und die Reichsregierung ist nunmehr sicher und beide Gesetze werden schon in den nächsten Tagen zur Publication gelangen. Kurz nach Schluss der Session hat sich in den höchsten Spitzen der Regierung eine wichtige Aenderung vollzogen, die im „Reichs-Anz." bereits amtlich publicirt ist. Der Kaiser hat den seitherigen Cultusminister von Puttkamer zum Minister des Innern und den Präsidenten des Reichstags von Gossler zum Cultusminister ernannt. Zu gleicher Zeit hat der Kaiser dem Reichskanzler Fürsten von Bismarck einen zur Herstellung seiner Gesundheit erforderlichen Urlaub ertheilt und den Staatsminister von Boetticher mit der generellen Vertretung des Reichskanzlers, soweit dieselbe nicht durch die Chefs der Specialressorts gedeckt ist, beauftragt. Der Vicepräsident des Staatsministeriums Graf Otto zu Stolberg-Wernigerode hat auf wiederholtes, mit seinen Privatverhältnissen begründetes Ansuchen vom Kaiser die Entlassung aus seinen Aemtern erhalten. Die Eröffnung der neuen Reichstagssession ist für November in bestimmte Aussicht genommen. Die Wahlen werden Ende September stattfinden und der Landtag erst nach Schluss der Reichstagssession, etwa Anfang Februar, zusammentreten. Der Beschluss einer so frühzeitigen Einberufung des Reichstags ist theils mit Rücksicht auf die in der verflossenen Session vorgetragenen Wünsche, theils in der Absicht gefasst worden, zu dem Zollanschlussvertrag mit Hamburg möglichst frühzeitig die Zustimmung der Reichsvertretung zu erlangen. Von der Hamburger Bürgerschaft ist der Zollanschlussvertrag in der verflossenen Woche mit 106 gegen 46 Stimmen genehmigt und damit eine neue Epoche Hamburgischer Geschichte eingeleitet worden. Der Kampf, der um die wirthschaftliche Ausnahmestellung, welche Hamburg bisher im Deutschen Reiche eingenommen, geführt wurde, ist beendet und ein ehrenvoller Friede abgeschlossen, der alle Bürgschaften einer gedeihlichen Entwickelung nicht nur für Hamburg, sondern hoffentlich auch für das ganze Deutsche Reich in sich schliesst. Der Zollanschluss wird naturgemäss einen bedeutenden Einfluss auf die projectirte Einverleibung von Altona, Wandsbeck und der Unterelbe ausüben, insofern dadurch einerseits die Errichtung von Zollschranken gegen Hamburg überflüssig wird und man andererseits annehmen kann, dass der Zeitpunkt des Anschlusses dieser mit Hamburg wirthschaftlich so eng verbundenen Gebiete so weit hinausgeschoben werden wird, dass er mit dem Eintritt Hamburgs in den Zollverband zusammenfällt. Die Folgen der veränderten Lage sind in wirthschaftlicher Beziehung von hoher Bedeutung und berührten u. A. wohl auch die Eisenbahnprojecte Berlin-Kiel und Berlin-Salzwedel-Altona, durch welche Altona für die Trennung von Hamburg entschädigt werden sollte. Auf der anderen Seite steigen die Chancen der auf Cuxhaven bezüglichen Eisenbahnprojecte in Folge der Verkleinerung der Freihafenquartiere erheblich. Da das Freihafenterrain künftig nicht mehr so gross sein wird, um das Geschäft des Ausladens in dem bisherigen Umfange zu ermöglichen, so werden diejenigen Schiffe, welche Waaren für den binnenländischen Handel bringen, zum Theil genöthigt sein schon in Cuxhaven zu löschen, und da die neuen Verhältnisse selbstverständlich die Anlage von neuen Quai's, Lagerhäusern und dergl. bedingen, so wird hierdurch auch der Bauindustrie für die Enttäuschung, die ihre Hoffnungen durch die voraussichtliche Aufgabe der oben erwähnten Eisenbahnprojecte erfahren, reichliche Entschädigung in Aussicht gestellt.

Die Instructionen für den äusseren Betriebsdienst hat der Herr Arbeitsminister in Verfolg früherer Erlasse einer Durchsicht unterziehen lassen. Die Prüfung der verschiedenartigen bestehenden Instructionen, sowie des im Jahre 1879 von Commissionen der Königlichen Eisenbahndirectionen gesammelten Materials hat einem darüber vorliegenden Rescript zufolge ergeben, dass es sich empfiehlt, vor der Bearbeitung weiterer einheitlicher Specialinstructionen zunächst generelle Grundzüge für die einzelnen, hier noch in Frage kommenden Dienstzweige vorberathen zu lassen und festzustellen, welche die Grundlage der Dienstinstructionen für die betreffenden Beamtenkategorien auf sämmtlichen Staatsbahnen zu bilden geeignet sind. Das in dieser Beziehung für den Bahnbewachungs- und Bahnunterhaltungsdienst, sowie für den Signaldienst Erforderliche wird im Wesentlichen durch die bereits angeordneten Berathungen seine Erledigung finden. Im Verlauf dieser Berathungen wird noch zu erörtern sein, ob auch für die Benutzung der Arbeitswagen und Draisinen, für die Hülfeleistung bei Lebensgefahr und plötzlichen Unfällen und für die Behandlung gefundener Gegenstände einheitliche Vorschriften einzuführen sein möchten. Weiter wird es zunächst auf die Gewinnung von Grundzügen für die Instructionen von Beamten des Stationsdienstes, des Zugbegleitungs- und des Locomotivdienstes ankommen. Es hat sich als wünschenswerth herausgestellt, in der Instruction für den Stationsdienst diejenigen

Pflichten und Befugnisse näher zu präcisiren, welche dem Stationsvorsteher persönlich und ohne Rücksicht auf die jeweilige Dienststundeneintheilung obliegen und zustehen, im Gegensatz zu den Pflichten und Befugnissen des den Stationsdienst wahrnehmenden Beamten. Auch die Frage, ob einheitliche Grundzüge für den Rangirdienst und für eine Arbeiterordnung aufgestellt werden können, ist in Erwägung zu ziehen. Mit der Vorberathung und Aufstellung des Entwurfs der Grundzüge soll eine besondere Commission beauftragt werden, für welche jede Direction einen höheren Beamten des Betriebs- und des Maschinendienstes in Vorschlag bringen soll.

Die zweite Stückgutklasse ist Gegenstand folgender Bemerkung im Jahresbericht der Breslauer Handelskammer: Die Interessenten des Eisenbahngüterverkehrs wurden beunruhigt durch das von der ständigen Tarifcommission und dem Verkehrsausschuss empfohlene neue Eisenbahngütertarifschema, welches fast während des ganzen Jahres die zur Begutachtung berufenen Instanzen beschäftigte. Schlesien würde durch die mit der Annahme des neuen Schemas unvermeidlich verknüpfte Vertheuerung des Exports wichtiger provinzieller Artikel wesentliche Einbussen erleiden. Der Radius des Absatzkreises für die in Frage kommenden Schlesischen Waaren und Produkte müsste sich abermals verkürzen und die Preise derselben würden gedrückt werden. Ueberhaupt bedarf der Handelsstand auch auf dem Gebiete des Eisenbahntarifschemawesens dringend einer gewissen Stabilität, wenn seine Interessen nicht geschädigt werden sollen.

Die Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahngesellschaft hielt in voriger Woche ihre Generalversammlung ab. In derselben führte der Vorsitzende des Directorii, Eisenbahndirector Dr. Glauer aus, dass das Unternehmen durch Verlegung der Königszelt-Liegnitzer Strecke um 1,08 km auf 600,08 km sich ausgedehnt habe. Der im Vorjahre genehmigte Vertrag mit J. Jacob vom Rath & Co. und Gebr. Schoeller über Ausführung einer Secundärbahn Mochbern, Klettendorf, Koberwitz ist nicht zur Ausführung gelangt. Die Concession sei nur unter Bedingungen zugesagt worden, welche das Haus vom Rath als nicht mit dem Vertrage übereinstimmend erachtet habe. Die Verwaltung habe alsdann für zweckmässig gehalten, von dem Projecte abzustehen, sei aber leider genöthigt gewesen, gegen das genannte Haus wegen der Kosten der Vorarbeiten (4 200 ℳ) klagbar zu werden und werde demnächst auch wegen des auf die Herren Gebr. Schoeller fallenden Kostenantheiles im schiedsrichterlichen Verfahren vorgehen. — Ferner habe das Königliche Eisenbahncommissariat die Anfertigung der Vorarbeiten für eine Secundärbahn Podejuch-Ostswine verlangt. Sie seien gefertigt und kürzlich mit dem über 7 500 000 ℳ abschliessenden, sich wahrscheinlich auf 9 Millionen Mark erhöhenden Kostenanschlage eingereicht worden. Die Verwaltung habe gleichzeitig eine Vorstellung an den Minister gerichtet, in welcher um Entbindung von der Ausführung gebeten wurde. Als Motive seien darin angeführt, dass die ganze Erweiterung des Unternehmens über Liegnitz hinaus nicht im Sinne der Gesellschaft gelegen (?), sondern vom Ministerium selbst angeregt (?) worden sei. Die für die Erweiterung bis Stettin und Ostswine sprechenden Momente seien durch die ertheilten Concessionen an die vormalige Berlin-Stettiner Bahn und von Frankfurt a. O. nach Wrietzen und von Ducherow nach Swinemünde, sowie die vom Staate selbst ausgeführten Correcturen der Swine und durch den Durchstich bei Caseburg hinfällig geworden. Ein Verkehrsbedürfniss liege nicht vor, nachdem der Dunzig-Bahnhof bei Stettin angelegt und dadurch die Vermittelung des Seeverkehrs erreicht worden sei. Die Secundärbahn bestreiche eine sterile, grossentheils aus Wald und Sumpf bestehende, nur eine einzige Stadt (Wollin mit ca. 5 000 Einwohnern), sonst jedoch nur unbedeutende Ortschaften berührende Gegend; sie könne in Folge ihrer parallelen Lage zum Haff auch für die Provinz Pommern keine Vortheile erbringen, und könnten füglich die betheiligten Kreise kein Recht auf die Ausführung herleiten, welche weder den Bahnbau angeregt, noch etwas für denselben gethan haben. Die Ausführung der Bahn werde und müsse das bestehende, nur mit aller Mühe auf einen mässigen Ertrag gebrachte Unternehmen der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahngesellschaft auf das Stärkste schädigen, da ebensowenig wie bei der Stettin-Ducherow-Swinemünder Secundärbahn auf einen die Betriebskosten deckenden Ertrag zu rechnen sei. Es läge der Fall möglicher Vergeudung von Nationalvermögen vor, welchen der Minister bei Gelegenheit der Verstaatlichung mehrerer Privatbahnen auf das Entschiedenste getadelt habe. Der Erfolg dieser Vorstellung müsse abgewartet werden. — Der Redner legte an der Hand des Berichts ferner dar, wie weit das zuletzt concessionirte Capital von 6 Millionen Mark Prioritätsobligationen zu 5 pCt. Verwendung gefunden habe und 1881 weiter finden werde. Mit Rücksicht hierauf und in Anbetracht der 1881 neu hinzutretenden Amortisation der Prioritätsobligationen Lit. K. erhöhe sich die jährliche Ertragsausgabe um 150 000 bis 160 000 ℳ; ihr trete, wie im Bericht weiter ausgeführt, eine Mehrbelastung von 30 000 ℳ jährlich für den Beamtenpensionsfonds hinzu, so dass die Ausgaben, abgesehen von allen anderen Verhältnissen, sich jährlich um fast 200 000 ℳ erhöhen. Eine Deckung derselben durch günstigere Betriebseinnahmen sei nach den bisherigen Betriebsresultaten des laufenden Jahres mit über 137 000 ℳ Mindereinnahmen nicht zu gewärtigen; im Gegentheil liege die Befürchtung nahe, dass durch die veränderten Verkehrsinstradirungen über die in Staatshände übergegangenen Privatbahnen und durch die neue Strecke Dittersbach-Glatz eine wesentliche Verminderung der Einnahmen eintreten werde. Nachdem der Vorsitzende noch einen Ueberblick über die Rentabilität der einzelnen Bahnlinien, den Betriebsdienst und die gesammten finanziellen Ergebnisse unter Vergleichung der Ausgaben mit denen von Nachbarbahnen gegeben hatte, wurde, da Anfragen aus der Versammlung nicht gestellt wurden, auf die weiteren Gegenstände der Tagesordnung übergegangen. Fürst Carolath, als stellvertretender Vorsitzender des Verwaltungsraths, erstattet hierauf den Bericht über die erfolgte Revision der Jahresrechnung und beantragt Namens des Ausschusses die Decharge, welche einstimmig ertheilt wird. Ein Antrag, die Remuneration der fünf unbesoldeten Mitglieder des Curatoriums, welche nach einem Beschlusse aus dem Jahre 1870 zeither zusammen 6 000 ℳ jährlich bezogen, vom Jahre 1881 ab auf 10 000 ℳ zu erhöhen, findet einstimmige Annahme. Damit ist die Tagesordnung erledigt.

Die Mecklenburgische Friedrich-Franz Bahn hat ihrem vorliegenden Geschäftsbericht zufolge im Jahre 1880 1 114 403 Personen befördert, d. h. 90 178 Personen und 4 968 018 Personenkilometer mehr als im Jahre 1879. Entsprechend dieser Steigerung der Personen-Frequenz sind auch die Einnahmen gestiegen, und zwar betrug das Aufkommen aus dem Personen-Verkehr 1 991 874 ℳ gegen 1 808 788 ℳ im Jahre 1879. Der Güter-Transport belief sich auf 420 013 Tonnen, welche zusammen 35 575 000 Kilom. zurücklegten. Die Einnahmen hieraus stellten sich auf 2 167 800 ℳ, was gegen das Vorjahr ein Plus von 169 565 ℳ ergiebt. Im Ganzen stellten sich die Einnahmen der Gesellschaft auf 4 761 201 ℳ gegen 4 450 938 ℳ im Jahre 1879, pro Kilom. Bahnlänge berechnet ergiebt sich eine Einnahme von 13 644 ℳ gegen 13 695 ℳ im Vorjahr, welches Verhältniss darin seinen Grund hat, dass im Jahre 1880 ca. 23 km Bahn mehr im Betrieb waren, als im Jahre 1879. Die Ausgaben betrugen 2 240 983 ℳ oder 111 367 ℳ mehr, als im Jahre 1879. Diese Mehrausgabe findet ihre hauptsächliche Begründung darin, dass für den vollen Betrieb der Bahnstrecke Malchin-Waren, auf welcher die Betriebs-Eröffnung im Jahre 1879 erst am 9. November stattgefunden hat, eine grössere Kostenaufwendung erforderlich war. Die Betriebskosten erforderten von der Gesammt-Einnahme 47,07 pCt. gegen 47,85 pCt. im Vorjahr. Der Ueberschuss der Betriebsrechnung bezifferte sich auf 2 520 217 ℳ, hierzu 302 142 ℳ Gewinnvortrag aus 1879 ergiebt im Ganzen einen Ueberschuss von 2 822 359 ℳ; davon ist gezahlt: Annuität an die Mecklenburgische Regierung 960 000 ℳ, Dotation des Erneuerungsfonds 370 000 ℳ, Dotation des Reservefonds 100 000 ℳ, Tantième 30 710 ℳ, Dividende pro 1880 (7,8 pCt. oder 39 ℳ pro Actie) 1 053 000 ℳ; der verbleibende Rest von 308 648 ℳ ist auf neue Rechnung vorgetragen. Der Reservefonds der Gesellschaft hatte Ende 1880 einen Bestand von 1 129 021 ℳ, während der Erneuerungsfonds sich auf 1 042 306 ℳ belief.

Der Geschäftsbericht der Gotthardbahn, der kürzlich veröffentlicht worden ist, besagt: Was zunächst die Rechnung für das reducirte Netz betrifft, so hatte die Verwaltung über einen Saldo der vorjährigen Rechnung von 38 670 064 Frcs., sowie über folgende Einnahmen zu verfügen: 1. Einzahlung von Subventionen 19 823 198 Frcs., 2. Einzahlung auf Actien 1 844 349 Frcs., 3. Einzahlung auf Obligationen 7 265 803 Frcs., 4. anderweitige (indirecte) Einnahmen 2 091 963 Frcs., Summa 69 695 378 Frcs. Die auf das VIII. Baujahr entfallende Subventionsquote für den Haupttunnel und die Zufahrtslinien wurde in ihrem vollen Betrage in Einnahme gebracht und das noch rückständige Betreffniss von Luzern im Betrage von 240 571 Frcs. in der Bilanz unter dem Titel „Conto-Corrent-Debitoren“ aufgeführt. Von den rückständig gebliebenen und reclamirten Verzugszinsen auf verspätet einbezahlte frühere Subventionen ist derjenige der Regierung von Italien unterm 5. März 1881 entrichtet worden. Von der Subventionseinzahlung entfallen auf den Gotthardtunnel 7 463 540 Frcs., auf die Zufahrtslinien 12 359 658 Frcs. — An die zusammen 2 091 963 Frcs. betragenden indirecten Einnahmen lieferte der Nettoertrag des Wechsel-, Werthschriften- und Interessencontos 1 656 165 Frcs. oder $5{,}_{122}$ pCt. des durchschnittlich zur Verfügung gestandenen Capitals von 32 330 083 Frcs., der Ertrag an Pacht- und Miethzinsen 91 033 Francs, der Erlös von wiederverkauften entbehrlichen Grundstücken 8 397 Frcs., und der Ueberschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben der im Verkehr stehenden Tessinischen Thalbahnen 336 367 Frcs. gegenüber 156 199 Frcs. im Vorjahre und gegenüber 47 737 Frcs. im Jahre 1878. Von der mit Einschluss des Saldos der vorjährigen Rechnung zur Verfügung der Verwaltung gelangten Summe von 69 695 378 Frcs. wurden im Berichtsjahre verwendet: für Beschaffung des Baucapitals (Porti auf Subventionsgeldern, Coursdifferenzen und Herstellung von Titeln 681 180 Frcs., für die Centralverwaltung 208 753 Frcs., für Zinsen des einbezahlten Actien- und Obligationscapitals 5 754 480 Frcs.,

für den eigentlichen Bahnbau (inclusive technische Bauleitung 32 132 072 Frcs. Es verblieb somit auf den 31. December 1880 ein Saldo von 30 918 891 Frcs. Durch die dem Schweizerischen Bundesrathe vorschriftsgemäss vorgelegten Bauprogramme und Kostenvoranschläge für das IX. Baujahr (1. October 1880 bis 30. September 1881) sind folgende Ausgaben in Aussicht genommen worden: Für die Arbeiten im grossen Tunnel 7 305 203 Frcs., für die Arbeiten auf den Zufahrtslinien 29 932 100 Frcs., für allgemeine Kosten (Verwaltungskosten, Zinsen und Coursabschläge) 5 175 000 Francs zusammen 42 412 303 Frcs. Werden hiervon die Ausgaben der Monate October, November und December 1880 in Abzug gebracht, so bleiben für das Jahr 1881 vor Eingang der neuen Subventionen muthmasslich noch auszugeben 34 589 859 Frcs. Da das Saldo vom 31. December 1880 nur 30 918 891 Frcs. betrug und an Actien- und Obligationencapital, wie aus der Bilanz hervorgeht, nur mehr ein kleiner Betrag eingehen wird, so wird die Verwaltung wahrscheinlich auch im Jahre 1881 wieder in die Lage kommen, zur Deckung der Bauausgaben ein vorübergehendes Anleihen zu erheben, welches sodann durch die im November eingehenden Subventionen wieder zurückbezahlt werden kann. — Die Rechnung für den Bau der Monte Cenerelinie gestaltete sich folgendermassen: Im Berichtsjahre hat das Consortium, welches sich zur Uebernahme des Obligationencapitals im Betrage von 6 000 000 Frcs. verbindlich gemacht hatte, einen weiteren Betrag von 4 000 000 Frcs. einbezahlt, so dass bis 31. December 1880 zusammen 5 000 000 Frcs. einbezahlt waren. Mit dem Saldo der vorjährigen Rechnung von 727 373 Frcs. hatte die Verwaltung im Berichtsjahre noch über folgende Einnahmen zu verfügen: 1. Einzahlung von Subventionen 1 243 000 Frcs., 2. Einzahlung auf Obligationen 4 000 000 Frcs., 3. anderweitige (indirecte) Einnahmen 169 761 Frcs., zusammen 6 140 134 Frcs. Das Subventionsbetreffniss entspricht dem Werthe von 55 pCt. der im I. Baujahr, d. i. bis 30. September 1880, ausgeführten eigentlichen Bauarbeiten. Die aus der Anlage der verfügbaren Gelder erzielten „indirecten Einnahmen“ betragen 169 727 Frcs. und repräsentiren 10,02 pCt. des durchschnittlich zur Verfügung gestandenen Capitals von 1 693 943 Frcs. Dieses äusserst günstige Ergebniss ist darauf zurückzuführen, dass auf verkauften Werthschriften (5 pCt. Italienische Rente und Amerikanische Bonds) im Ganzen 51 637 Frcs. mehr erlöst wurden, als beim Ankauf dafür bezahlt worden war. Von den mit Inbegriff des Saldos der vorjährigen Rechnung 6 140 134 Frcs. betragenden Einnahmen wurden während des Berichtsjahres verwendet: 1. für Beschaffung des Baucapitals und Herstellung von Titeln 483 707 Frcs., 2. für Zinsen des einbezahlten Obligationencapitals 136 528 Frcs., 3. für den eigentlichen Bahnbau (inclusive technische Bauleitung) 3 139 104 Frcs., Summa der Ausgaben 3 759 339 Frcs. Auf den 31. December 1880 verblieb somit ein Saldo von 2 380 794 Frcs. Die dem Hohen Bundesrathe vorschriftsgemäss eingereichten Bauprogramme und Kostenvoranschläge für das II. Baujahr, d. i. vom 1. October 1880 bis 30. September 1881, sehen eine Ausgabe von zusammen 5 537 520 Frcs. vor, wovon 5 337 520 Frcs. auf den eigentlichen Bahnbau und 200 000 Frcs. auf allgemeine Kosten fallen.

Nach der amtlichen Nachweisung über die auf Deutschen Bahnen (ausschliesslich der Bayerischen) **beförderten Züge und deren Verspätungen wurden im April** auf 47 grösseren Bahnen beziehungsweise Bahncomplexen mit einer Gesammtbetriebslänge von 28 861,39 km befördert an fahrplanmässigen Zügen: 12 060 Courier- und Schnellzüge, 80 446 Personenzüge, 50 308 gemischte Züge und 79 611 Güterzüge; an ausserfahrplanmässigen Zügen: 1 923 Courier-, Schnell-, Personen- und gemischte Züge und 27 699 Güter-, Materialien- und Arbeitszüge. Im Ganzen wurden 588 962 147 Achskm bewegt, von denen 190 358 627 auf die fahrplanmässigen Züge mit Personenbeförderung entfallen. Es verspäteten von den 142 814 fahrplanmässigen Courier-, Schnell-, Personen- und gemischten Zügen im Ganzen 1 465 oder 1,00 pCt. (gegen 0,41 pCt. in demselben Monat des Vorjahres, und 0,70 pCt. im Vormonat). Von diesen Verspätungen wurden jedoch 665 durch das Abwarten verspäteter Anschlusszüge hervorgerufen, so dass den aufgeführten Bahnen nur 800 Verspätungen (= 0,56 pCt.) zur Last fallen (gegen 0,40 pCt. im Vormonat). In demselben Monat des Vorjahres verspäteten auf den eigenen Strecken der in Vergleich zu ziehenden Bahnen von 132 754 beförderten fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung 317 oder 0,24 pCt., mithin 0,32 pCt. weniger. In Folge der Verspätungen wurden 271 Anschlüsse versäumt (gegen 83 in demselben Monat des Vorjahres und 244 im Vormonat).

An Eisenbahnunfällen im April waren im Ganzen zu verzeichnen: 7 Entgleisungen und 2 Zusammenstösse auf freier Bahn, 8 Entgleisungen und 29 Zusammenstösse in Stationen und 106 sonstige Unfälle (Ueberfahren von Fuhrwerken, Feuer im Zuge, Kesselexplosionen und andere Betriebsereignisse, wobei Personen getödtet oder verletzt worden sind). Bei diesen Unfällen sind im Ganzen, und zwar grösstentheils durch eigenes Verschulden, 123 Personen verunglückt, sowie 73 Eisenbahnfahrzeuge erheblich und 89 unerheblich beschädigt. Es wurden von den 15 510 322 überhaupt beförderten Reisenden 2 getödtet, 6 verletzt (davon entfallen: 1 Tödtung und 3 Verletzungen auf die Badischen Staatseisenbahnen, 1 Tödtung und 1 Verletzung auf den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirection Bromberg und je eine Verletzung auf die Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirectionen zu Frankfurt und Köln (linksrheinisch); von Bahnbeamten und Arbeitern im Dienst beim eigentlichen Eisenbahnbetriebe 14 getödtet und 46 verletzt und bei Nebenbeschäftigungen 24 verletzt; von Post-, Steuer- etc. Beamten 1 verletzt; von fremden Personen (einschliesslich der nicht im Dienst befindlichen Bahnbeamten und Arbeiter) 9 getödtet und 10 verletzt, sowie bei Selbstmordversuchen 11 Personen getödtet. Von den sämmtlichen Verunglückungen — mit Ausschluss der Selbstmorde — entfallen auf: A. Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen (bei zusammen 21 845 km Betriebslänge und 491 892 179 geförderten Achskilometern) 101 Fälle, darunter die grösste Anzahl auf die Bahnstrecken im Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirection zu Köln (rechtsrheinisch) (17), die Oberschlesische Eisenbahn (12) und die Badischen Staats-Eisenbahnen (11); verhältnissmässig, d. h. unter Berücksichtigung der geförderten Achskilometer und der im Betriebe gewesenen Längen sind jedoch auf den Bahnstrecken im Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirection zu Köln (linksrheinisch), Köln (rechtsrheinisch) und den Badischen Staatseisenbahnen die meisten Verunglückungen vorgekommen. B. Grössere Privatbahnen — mit je über 150 km Betriebslänge — (bei zusammen 5 857 km Betriebslänge und 89 428 534 geförderten Achskilometern) 9 Fälle, darunter die grösste Anzahl auf die Breslau-Schweidnitz-Freiburger Bahn (2), die Märkisch-Posener Bahn (2) und die Werra-Bahn (2); verhältnissmässig sind jedoch auf der Märkisch-Posener, der Posen-Creuzburger und der Werra-Bahn die meisten Verunglückungen vorgekommen. C. Kleinere Privatbahnen — mit je unter 150 km Betriebslänge — (bei zusammen 1 097 km Betriebslänge und 7 641 434 geförderten Achskilometern) 2 Fälle und zwar auf der Lübeck-Büchener Bahn und der Unterelbeschen Eisenbahn (je 1 Fall).

Italien.

Gesetz, betreffend die Beförderung kleiner Postpackete innerhalb des Königreichs. In der Sitzung vom 24. März d. J. legte der Minister der öffentlichen Arbeiten der Deputirtenkammer einen Gesetzentwurf vor, betreffend die Beförderung von Postpacketen von nicht über 3 kg Gewicht und 20 cbdm Volumen innerhalb des Königreichs, nachdem am 7. desselben Monats der Gesetzentwurf, betreffend die Genehmigung des zu Paris am 3. November 1880 abgeschlossenen Uebereinkommens des Weltpostvereins über die Beförderung kleiner Postpackete ohne Werthdeclaration, vom Präsidenten des Staatsraths im Einverständniss mit dem Minister der öffentlichen Arbeiten und dem Minister für Ackerbau, Handel und Gewerbe vorgelegt worden war. Die für die Prüfung beider Entwürfe von der Deputirtenkammer ernannte Commission hat nunmehr ihren Bericht erstattet und spricht sich für die Annahme derselben mit geringen Modificationen, mit welchen sich die Regierung bereits einverstanden erklärt hat, aus.

In den dem Gesetzentwurf über die Beförderung kleiner Postpackete innerhalb des Reichs beigegebenen Motiven erwähnt der Minister der öffentlichen Arbeiten u. A., dass in dem Pariser Protocolle der Vorbehalt gemacht sei, den Packetbeförderungsdienst den Eisenbahnverwaltungen zu übertragen, wenn dies für zweckmässig erachtet würde; eingehendes Studium der Frage habe ihn jedoch zu der Ueberzeugung gebracht, dass bei Uebertragung an die Eisenbahnen eine nachtheilige Beschränkung der Entwickelung dieser neuen Form des Transportes eintreten würde und dass dieser Verkehr mehr dem Wesen der Post als dem der Eisenbahnen entspreche. Es befinden sich im Reiche 1 251 Eisenbahnstationen, dagegen 3 551 Postämter und diese letzteren liegen überall im Mittelpunkte der betreffenden Orte, während die Bahnstationen oft weit davon entfernt sind; die Möglichkeit der weiteren Ausbreitung der neuen Verkehrsart und die Bequemlichkeit der Benutzung derselben für das Publikum sprechen daher für die Uebertragung dieses Verkehrs an die Post. Mit den Eisenbahnverwaltungen, wie mit den Schifffahrtsgesellschaften sind indessen Vereinbarungen bezüglich der Beförderung dieses Verkehrs und der dafür zu zahlenden Entschädigungen getroffen worden.

Der Gesetzentwurf selbst lautet unter Berücksichtigung der von der parlamentarischen Commission gemachten und von der Regierung genehmigten Aenderungen nach dem „Mon. d. Str. fer.“:

Art. 1. Die Postverwaltung wird ermächtigt, Packete ohne Werthdeclaration im Gewichte von höchstens 3 kg und von höchstens 20 cbdm Volumen im Innern des Königreiches zu befördern. Diese Packete dürfen keine Briefe und sonstige Schriften enthalten, welche den Charakter einer Correspondenz haben, ausgenommen Bemerkungen, welche sich lediglich auf die Sendung selbst beziehen, ebenso wenig dürfen sie explosible oder entzündliche Stoffe und sonstige Gegenstände enthalten, deren Beförderung durch Gesetze, Zoll- oder sonstige Reglements nicht gestattet ist. Die sonstigen für die Zulassung zur Beförderung erforderlichen Bedingungen werden durch ein Ausführungsreglement festgestellt.

Art. 2. Die Postpacketbeförderung erfolgt durch die mittelst ministeriellen Decrets nach Publikation dieses Gesetzes zu bezeichnenden Postämter; nach und nach wird dieser Dienst auf alle Postämter des Königreiches ausgedehnt werden.

Art. 3. Das vorauszubezahlende Packetporto wird auf 50 Centesimi für jedes Packet festgesetzt; die Entfernung, auf welche dasselbe transportirt wird, ist dabei gleichgültig. Das Porto wird um 25 Centesimi, welche ebenfalls vorauszubezahlen sind, erhöht für diejenigen Packete, für welche der Absender die Ablieferung in der Wohnung des Adressaten verlangt.

Art. 4. Durch die Vorausbezahlung von 20 Centesimi kann sich der Absender eine Quittung über die erfolgte Ablieferung des Packets an den Adressaten sichern.

Art. 5. Zollabgaben jeder Art sind von dem Adressaten bei Ablieferung des Packets zu zahlen.

Art. 6. Sind Packete auf Verlangen des Adressaten von einem Orte zu einem andern zu befördern oder gehen solche im Falle der Annahmeverweigerung an den Absender zurück, so wird das Porto von 50 Centesimi von Neuem erhoben, wobei etwa erhobene Zollabgaben zurückgezahlt werden.

Art. 7. Geht ein Packet verloren und ist der Verlust nicht durch höhere Gewalt verursacht, so zahlt die Postverwaltung dafür an den Absender oder auf dessen Verlangen an den Adressaten eine Entschädigung von 15 Lire. Im Falle der Beschädigung oder des theilweisen Verlustes des Inhalts des Packetes leistet die Postverwaltung Schadenersatz im Verhältniss zu dem erlittenen Verluste, den Fall der höheren Gewalt ausgenommen. Diese Entschädigung kann jedoch die Summe von 15 Lire nicht übersteigen. Anderweitige Entschädigungen zahlt die Post nicht, namentlich auch nicht für Verzögerung der Ankunft des Packets.

Art. 8. Das Recht zur Reclamation erlischt 6 Monate nach Uebergabe des Packets an die Post.

Art. 9. Ohne vorherige Anmeldung und gerichtliche Formalität können verkauft werden:

a) die Packete, welche dem Verderben unterworfene Gegenstände enthalten, wenn dieselben nicht rechtzeitig abgeholt werden oder wenn die Adressaten die Zahlung der Zollgebühren verweigern;

b) die Packete, deren Annahme sowohl vom Adressaten als vom Absender verweigert wird oder wenn der Absender von Packeten, deren Annahme vom Adressaten verweigert wurde, nicht aufzufinden ist.

Der Verkauf der ad a) bezeichneten Packete kann erfolgen, sobald die Postverwaltung es für nöthig hält, der Verkauf der ad b) bezeichneten Packete erst 6 Monate nach der Zeit, zu der sie bei der Post aufgegeben wurden. Der aus solchem Verkaufe erzielte Erlös bleibt 5 Jahre lang zur Disposition der Berechtigten, nach diesem Zeitpunkte ist derselbe dem Aerar verfallen.

Art. 10. Die Postpackete, welche entgegen der Bestimmung in Artikel 1 Briefe oder Schriften enthalten, werden mit einer Zuschlagstaxe belegt, welche gleich ist dem 10fachen Betrage des Portos für die Briefe oder Schriften, welche unfrankirt und ungehöriger Weise in den Packeten eingeschlossen sind; diese Zuschlagstaxe soll nicht unter 5 Lire betragen.

Die Beförderung der sonstigen in Art. 1 als nicht zulässig bezeichneten Gegenstände wird mit Geldstrafe von 5 bis 50 Lire bestraft, vorbehaltlich der etwaigen höheren Strafe, welche den Schuldigen nach dem gemeinen Rechte trifft.

Art. 11. Ein durch Königliches Decret genehmigtes Reglement wird die Ausführung dieses Gesetzes, welches am 1. October 1881 in Kraft tritt, regeln.

Art. 12. Die Königliche Regierung wird ermächtigt, den einzelnen Titeln des Etats für das laufende Jahr die durch den neuen Dienst entstehenden Einnahmen und Ausgaben beizufügen und dieselben auch in die künftigen Etats einzusetzen.

Eisenbahntarife. Trotz der schwebenden politischen Fragen hat das Ministerium die wirthschaftlichen nicht vergessen. Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat in den letzten 2 Monaten verschiedene die Eisenbahntarife betreffende Verordnungen erlassen, welche sämmtlich die Förderung der Industrie und des öffentlichen wirthschaftlichen Interesses überhaupt zum Zweck haben. Wir heben unter diesen vielen wichtigen Verordnungen nur die folgenden hervor: Die einheitliche Festsetzung der Gebühren für das Umladen aus Eisenbahnfahrzeugen in Seefahrzeuge und umgekehrt in den Hafenorten; den neuen Tarif für den Weintransport nach Frankreich, durch welchen für Weinsendungen, welche von den wichtigsten Italienischen Stationen direct nach Paris gehen, der Satz von 50 Lire pro Tonne festgesetzt wird, das ist eine Ermässigung, welche für manche Orte 50 Lire pro Tonne beträgt. Weiter ist jetzt auch eine sehr wichtige Verordnung in Bezug auf die Eisenbahnfrachttarife für Lebensmittel erlassen worden. Von welcher Bedeutung dieser Verkehr und welcher Entwickelung derselbe fähig ist, geht aus der Thatsache hervor, dass allein auf dem Netze der Römischen Eisenbahngesellschaft im inländischen und im internationalen Verkehr im verflossenen Jahre als Eilgut 39 648 955 kg Lebensmittel transportirt wurden, 8 763 939 kg mehr als in 1879, als Frachtgut 343 617 t, das sind 58 628 t mehr als in 1879. Seit Januar 1880 schon war eine Commission eingesetzt worden, welche die Frage eines neuen Tarifs für Lebensmittel studiren sollte; wie es aber häufig geht in solchen Fällen, hat die Commission bis jetzt noch zu keinem Schlusse kommen können. Da längeres Zögern nur schädlich sein konnte, hat der Minister Baccarini die Verwaltungen der Römischen und der Oberitalienischen Eisenbahnen veranlasst, alle Erleichterungen einzuführen, welche zulässig erschienen. Der neue Tarif ist anwendbar auf Sendungen von Lebensmitteln in Quantitäten von mindestens 4 Tonnen und sind die im Verhältniss der Transportweite abgestuften Tarifsätze um 20 bis 30 pCt. niedriger als die jetzt für Eilgut gültigen Sätze. Ausserdem wurden noch weitere Erleichterungen gewährt, wie die, dass der Betrag des Frachtgeldes nach dem wirklichen Gewichte der Ladung, nicht nach der Tragfähigkeit des Wagens berechnet werden soll, sowie dass die von einer Sendung auf den Linien der beiden Bahngesellschaften zu durchlaufenden Strecken zusammenaddirt werden, damit die für längere Strecken festgesetzten Differentialtarife in Anwendung kommen u. s. w. Ferner liegt es in der Absicht des Ministers, besondere Güterzüge zwischen den Stationen, welche die Centren der Production und der Consumtion und des Handels mit einander verbinden, einzurichten. Um die aus diesen Reformen sich ergebenden Vortheile vollständig zu machen, fehlte noch der Beitritt der Südbahnen. Die Verwaltung derselben opponirte gegen diesen Beitritt mit Rücksicht auf den bekannten Streit über den Modus der Repartition der Betriebseinnahmen unter Regierung und Gesellschaft. Nachdem auch diese Frage durch den kürzlich abgeschlossenen Vertrag zwischen der Regierung und der Südbahngesellschaft in billiger Weise geregelt worden, wird voraussichtlich die Verwaltung der Südbahnen nicht mehr zögern, auch auf ihren Linien die neuen Tarifvorschriften einzuführen. („Diritto".)

Eröffnung neuer Bahnstrecken. Am 5. Juni cr. wurde die Bahnstrecke Palermo-Trapani und die Theilstrecke von Roccapalumba bis zur Palermo-Mündung des Magazzinaccio-Tunnels (Linie von Vallelunga) eröffnet.

Am 1. Juni cr. wurde der neue Hafenquai Sta. Limbania dem öffentlichen Verkehr übergeben.

Tramways. Am 30. April d. J. betrug nach dem „Mon. d. Str. f.":

	mit Pferdebetrieb km	mit Dampfbetrieb km
die Länge der im Betrieb befindlichen Tramwaylinien	113,24	903,12
die Länge der im Bau begriffenen Tramwaylinien	10,00	152,61
die Länge der Tramwaylinien, für welche die Projecte der höheren Prüfung unterlagen	29,60	1 205,14
zusammen	152,84	2 260,87

Vertrag zwischen der Italienischen Südbahngesellschaft und der Regierung. Ein neues, zwischen der Verwaltung der Südbahnen und der Regierung getroffenes Uebereinkommen hat der am 31. Mai cr. in Florenz stattgehabten Generalversammlung der Actionäre der Südbahngesellschaft zur Genehmigung vorgelegen und bedarf nur noch der Anerkennung durch ein Gesetz, um von dem stipulirten Termine, dem 1. Juli cr., ab in Gültigkeit zu treten. Die wichtigsten Bestimmungen dieses Vertrages betreffen: Abänderungen der Bedingungen für den Bau der der Gesellschaft schon durch Gesetz vom 14. Mai 1865 concessionirten Linien Termoli-Campobasso-Benevento und Aquila-Rieti; Ertheilung der Concession für die Strecke Rieti-Terni als Ergänzung der Bahn Pescara-Aquila-Rieti; Verpflichtung der Gesellschaft, neue Stationen zu Tarant und Pescara zu bauen, sowie Haltestellen an der Mündung des Vomano und bei Montenero auf der Adriatischen Linie zu errichten; anderweite Regelung des Modus für die Repartition der Einnahmen zwischen Regierung und Gesellschaft, wonach die den Betrag von 15 000 Lire pro Kilometer übersteigenden Einnahmen so vertheilt werden sollen, dass die Regierung 40 pCt., die Gesellschaft 60 pCt. erhält; Verpflichtung der Gesellschaft, binnen Jahresfrist 20 Locomotiven und 500 Güterwagen verschiedener Art zu beschaffen und überhaupt für alle zur Sicherung eines regelmässigen Betriebes erforderlichen Ergänzungen des Betriebsmaterials Sorge zu tragen. Schliesslich behält sich die Regierung noch bis zum Ende Juni 1883 das Recht vor, das Netz der Südbahngesellschaft unter den in den Verträgen vom 15. Februar 1876 und vom 20. September 1877 stipulirten Bedingungen anzukaufen.

Die Italienischen Eisenbahnen und deren Betriebsergebnisse im Jahre 1879.

Nach dem für das Jahr 1879 vom Königlichen Ministerium für öffentliche Arbeiten veröffentlichten statistischen Jahresbericht betrug Ende 1879 die gesammte Eisenbahnlänge Italiens 8 340 km (nicht gerechnet 923 km Tramways, von denen 113 km animalisch und 810 km mit Dampf betrieben worden). Mit der Einwohnerzahl und dem Flächeninhalte verglichen, ergiebt sich die Eisenbahnlänge pro 1 Million Bewohner in den Jahren 1860 mit 84, 1870 mit 247 und 1879 mit 310 km und pro 1 qkm

Flächeninhalt in den Jahren 1860 mit 7, 1870 mit 21 und 1879 mit 28 m.

Die Anlagekosten der Eisenbahnen haben bis Ende 1879 2 292 486 000 Lire, d. i. pro Kilometer 280 976 L. und incl. der Materialbeschaffungskosten im Ganzen 2 518 933 100 L., d. i. pro Kilometer 308 730 L. betragen. Die Längen und Anlagekosten der einzelnen Bahngebiete betragen:

Bahngebiete	Länge km	Anlagekosten in Lire im Ganzen	pro km
Oberitalienische Bahnen	3 565	1 157 849 000	333 481
Römische Bahnen	1 673	506 813 000	304 574
Südbahnen	1 441	432 718 000	250 707
Calabro-Sicilische Bahnen	1 151	337 337 000	293 847
Sardinische Bahnen	229	59 557 000	260 073
Verschiedene Bahnen	281	24 659 000	119 126

Für 8 289 km Betriebslänge (im mittleren Jahresdurchschnitte) haben im Jahre 1879 die Betriebseinnahmen 164 672 340 L. betragen, wovon auf Personen 42,52, Eilgut 11,60, Frachtgut 44,10 und diverse Einnahmen 1,78 pCt. kommen. Die Ausgaben beliefen sich auf 101 088 902 L., absorbirten daher mehr als 61 pCt. der Einnahmen. Wie aus nachstehender Zusammenstellung zu ersehen, sind die Einnahmen und Ausgaben, sowie deren Verhältniss zu einander folgendermassen gewachsen. Es betrugen in Tausend Lire:

Jahr	km	Einnahmen im Ganzen	Einnahmen pro km	Ausgaben im Ganzen	Ausgaben pro km	die Ausgaben von den Einnahmen pCt.
1863	2 638	55 418	21,0	28 376	10,7	51
1867	5 206	80 389	15,4	48 627	9,3	60
1870	5 984	99 343	16,6	57 631	9,6	58
1873	6 749	136 476	20,2	80 431	11,9	59
1876	7 700	152 555	19,8	101 354	13,2	66
1879	8 289	164 672	19,8	101 089	12,2	61

Die Zahl der im Jahre 1879 beförderten Personen betrug 30 405 347, jene der Gütertonnen 8 371 710. Ausserdem wurden 571 913 Stück Grossvieh und 1 600 799 Stück Kleinvieh transportirt. Im Durchschnitte hat eine jede Person 47 und eine jede Gütertonne 121 km durchfahren.

Der Fahrpark bestand zu Ende desselben Jahres aus 1 416 Locomotiven, 4 400 Personen- und 23 679 Lastwagen.

Niederländische Correspondenz.

Niederländische Centralbahn. Am 24. Mai d. J. wurde die Generalversammlung von Actionären der Niederländischen Centralbahn in Utrecht abgehalten. Dem zum Vortrage gelangten Geschäftsbericht pro 1880 ist das Folgende zu entnehmen:

Die Bahn, welche von Utrecht über Zwolle nach Kampen führt, hat eine Länge von 102 km. Befördert wurden: 372 395 Personen, 1 356 920 kg Gepäck, 3 978 693 kg Expressgüter, 107 289 050 kg Frachtgüter, 154 Equipagen, 2 402 Pferde und 118 194 Stück Vieh.

Die Einnahmen betrugen in 1880: für Personen 485 647 fl. (gegen 473 092 fl. in 1879); Gepäck 16 678 (16 463) fl.; Expressgüter 65 868 (65 302) fl.; Frachtgüter 167 239 (154 957) fl.; Equipagen, Pferde und Vieh 83 910 (84 864) fl.; an Extraordinarien 30 995 (33 009) fl.; im Ganzen 850 337 (827 688) fl.; pro Kilometer 8 337 (8 114) fl.; pro Zugkilometer 1,78 (1,85) fl.

Die Betriebskosten betrugen 41,929 pCt. der Einnahmen gegen 41,733 pCt. in 1879.

Es entfallen von den Betriebskosten: auf die Allgemeine Verwaltung 40 105 fl., die Bahnbewachung, Unterhaltung der Bahn und der Gebäude 65 645 fl., den Fahrdienst 97 063 fl., den Maschinendienst und Unterhaltung des Fahrmaterials 140 042 fl., den Güterverkehr 13 684 fl.; im Ganzen 356 539 fl. (gegen 345 424 fl. in 1879); pro Zugkilometer 0,74 (0,77) fl. Die Nettoeinnahmen betrugen 493 798 fl.

Hiervon wurden verausgabt: Entschädigung für die Mitbenutzung von Bahnhöfen und Bahnstrecken 20 226 fl., Wagenmiethe und Wagenreparaturen 19 724 fl., Erneuerung des Oberbaues 171 096 fl., Vervollständigungsarbeiten 8 589 fl., Zuschuss zu der Pensions- und Unterstützungscasse 4 509 fl., Zinsen und Amortisirung 1 914 fl., im Ganzen 226 058 fl., bleibt also ein Reingewinn von 267 740 fl., wozu Uebertrag von 1879 62 fl., in Summa 267 802 fl.

Von diesem Gewinnsaldo wurden 49 115 fl. verwendet zur Amortisirung von 209 Obligationen à 235 fl. und 217 544 fl. zur Auszahlung von 4,70 fl. beziehungsw. 7,05 fl. auf Rechnung der Coupons 34 und 35 von 46 286 Obligationen.

Die Baurechnung betrug am Ende des Jahres 9 844 487 fl.

Niederländische Südostbahn. Am 3. Juni d. J. wurde die 65 km lange Niederländische Südostbahn dem öffentlichen Verkehr übergeben.

Diese Linie führt von Tilburg über Udenhout, Helvoirt, Herzogenbusch, Rosmalen Nuland, Geffen, Oss, Ravestein und Wychen nach Nymegen, und hat Anschlüsse:

in Tilburg an die Niederländische Staatsbahn und an die Grand Central Belge Eisenbahn;

in Herzogenbusch an die Niederländische Staatsbahn;

in Nymegen an die Niederländische Staatsbahn und an die von der Königlichen Eisenbahndirection (linksrheinische) zu Köln betriebene Eisenbahn von Nymegen nach Cleve.

Die Direction der Gesellschaft ist das betriebsleitende Organ und hat ihren Sitz im Haag.

Die Holländische Eisenbahngesellschaft.

Dem Geschäftsbericht der Holländischen Eisenbahngesellschaft für das Etatsjahr 1880 ist das Folgende zu entnehmen:

Sämmtliche von der Gesellschaft betriebene Bahnen haben, wie im vorigen Jahre, eine Länge von 354 km, und zwar die eigenen Linien 229,5 km und die gepachteten Linien (Helder-Amsterdam und Zutphen-Winterswyk) 124,5 km.

Die Betriebsresultate sind hauptsächlich durch die bedeutende Entwickelung des Güterverkehrs auf der Ostbahn (Amsterdam-Hilversum-Zutphen und Utrecht) günstiger gewesen als im vorigen Jahre.

Auf sämmtlichen Linien wurden befördert 6 420 565 Personen, 6 334 490 kg Gepäck, 25 028 441 kg Expressgüter, 16 260 970 kg Eilgüter, 497 535 420 kg Frachtgüter, 187 470 Stück Vieh und 1 009 Equipagen.

Die Betriebsergebnisse — 1880 und 1879 verglichen — ergeben folgendes Resultat:

	1880	1879
Actien	15 000 000 fl.	15 000 000 fl.
Anleihen	24 148 500 „	24 148 500 „
Amortisirt sind	1 465 140 „	1 350 130 „
Noch nicht ausgegeben . . .	10 600 „	10 600 „
Gesammtanlagekosten	38 486 262 „	37 940 209 „
Die Einnahmen betrugen:		
aus dem Personenverkehr . .	3 674 258 fl.	3 369 901 fl.
„ „ Gepäck- und Güterverkehr	1 485 305 „	1 277 884 „
„ „ Viehverkehr . . .	102 426 „	100 007 „
Ueberhaupt	5 443 953 „	4 909 612 „
Pro Kilometer	15 378 „	13 869 „
Pro Zugkilometer	1,93 „	1,92 „
Die Betriebsausgaben betrugen:		
Bahndienst	896 881 fl.	832 096 fl.
Maschinen- und Wagendienst .	879 955 „	751 563 „
Fahrdienst	882 229 „	845 159 „
Allgemeiner Dienst	273 368 „	241 622 „
Ueberhaupt	2 932 433 „	2 670 440 „
Pro Kilometer	8 284 „	7 544 „
Pro Zugkilometer	1,04 „	1,04 „
Procente der Einnahmen . .	53,86	54,39
Der Gesammtüberschuss betrug:		
im Ganzen	2 511 521 fl.	2 239 171 fl.
pro Kilometer	7 094 „	6 325 „
hiervon wurden verwendet:		
für Zinsen auf Anleihen . .	1 075 335 „	1 046 012 „
„ Amortisation	115 010 „	96 940 „
„ Dividende pro Actie . .	73,25 „	62,50 „

Die Einnahmen auf der Staatsbahn Helder-Amsterdam betrugen: aus dem Personenverkehr 264 859 fl., aus dem Gepäck- und Güterverkehr 74 468 fl., aus dem Viehverkehr 11 486 fl., überhaupt 568 328 fl., und die Ausgaben: Bahndienst 99 380 fl., Maschinen- und Wagendienst 122 297 fl., Fahrdienst 78 732 fl., Allgemeiner Dienst 28 693 fl., Einlage in den Erneuerungsfonds 25 047 fl., Antheil an den Kosten der Bahnhöfe in Amsterdam 42 906 fl., überhaupt 397 057 fl.

Der Reinertrag betrug . . . . 171 271 fl.

Hiervon:

Antheil des Staates an den Bruttoeinnahmen der Linie Helder-Zaandam . . . . 90 048 fl.

Pachtzins für die Strecke Zaandam-Amsterdam 11 525 „

Summa 101 573 fl.

Am Ende 1880 waren vorhanden: 98 Locomotiven, 386 Personenwagen, 1 088 Güter- und Viehwagen.

Die Locomotiven haben 2 913 688 km durchlaufen, gegen 2 675 348 km in 1879. Die Wagen haben 32 064 490 Wagenkilometer und 65 605 027 Achskilometer zurückgelegt, wovon 4 272 099 km resp. 9 061 584 auf fremden Linien. — Die Reparatur- und Erneuerungskosten der Locomotiven betrugen in 1880 190 984 fl., und im Ganzen am Ende 1880 1 539 323 fl.

Die Reparaturkosten der Wagen betrugen 190 239 fl.

Entscheidungen Nordamerikanischer Gerichtshöfe betreff. Eisenbahnpersonenverkehr.

Die „Railroad Gazette“ bringt in einer ihrer letzten Nummern einen Auszug aus den Rapporten der Gerichtshöfe in den Ver-

einigten Staaten von Nordamerika über Entscheidungen im Personenverkehr, die einige Beachtung verdienen, weshalb wir sie hier folgen lassen:

Die eine Rechtsfrage lautet: Wer ist ein Passagier? — Vor etwa zwei Jahren entschied ein Gerichtshof in Pennsylvanien in einem durch die gesammte Presse ausführlich besprochenen Falle, dass ein Postbeamter, welcher in amtlicher Eigenschaft die Postsachen begleitete, berechtigt sei, für eine persönliche Verletzung wie jeder andere Passagier Anspruch auf Schadenersatz zu erheben. Der Oberste Gerichtshof des Staates hat dies Urtheil jüngst cassirt. Der Vorderrichter führte aus, dass Jemand Passagier sei, der in einem öffentlichen Gefährt reise, und dass der Umstand, dass der Reisende während der Fahrt sein Amt zu verwalten habe oder dass er mitfahre, ohne ein besonderes Fahrgeld gezahlt oder ein Billet gelöst zu haben, ihm nicht den rechtlichen Anspruch des Passagiers, sicher befördert zu werden, beeinträchtigen könne, so lange er sich nicht als blinder Passagier oder gar als todte Last eingeschmuggelt habe. Dies war bisher der wohlbekannte Verlauf aller richterlichen Entscheidungen in diesen und analogen Fällen, wie z. B. bei den Agenten der Expressgesellschaften, Begleitern von Viehtransporten, Hausirern mit Erfrischungen etc., welche alle gelegentlich die Rechte eines Passagiers in Anspruch genommen haben auf Grund der Behauptung, dass die Eisenbahngesellschaft für ihre Beförderung durch den allgemeinen Vertrag, kraft dessen sie überhaupt mitreisen dürfen, entschädigt werde, wenn sie im Uebrigen auch nicht für jede einzelne Fahrt ein Billet zu lösen haben. Der Oberste Gerichtshof macht dagegen einen Unterschied zwischen diesen Personen und einem Postbeamten, der unter der Autorität eines vom Congress erlassenen Gesetzes reise und nothwendiger Weise verpflichtet sei, während der Fahrt für die Postsachen zu sorgen, ja sogar sie zu sortiren. Wenn nun den Eisenbahngesellschaften eine hohe Haftpflicht für die Sicherheit der Passagiere auferlegt worden sei, so müssen sie andererseits die Befugniss haben — und sie seien im Besitz derselben — Vorschriften zu erlassen und durchzuführen zu dem Zwecke, die Gefahren für die Passagiere auf das geringste Mass zu reduciren. Diese Passagiere seien auch gehalten, in den Personenwagen zu reisen und sich von allerhand Gefährlichkeiten fern zu halten. Einem Postbeamten gegenüber vermöge die Gesellschaft derartige Reglements nicht zur Durchführung zu bringen; denn er dürfe z. B. nicht in einem Personenwagen placirt werden, sondern fahre nothwendiger Weise in einem Postwagen, wo er offenbar einer grösseren Gefahr ausgesetzt sei. Da die Gesellschaft keine Controle über ihn habe, so darf sie auch nicht für seine Sicherheit in demselben Grade verantwortlich gemacht werden, als für den Fahrgeld zahlenden Passagier. Demgemäss wird unter Bezug auf ein Specialstatut von Pennsylvanien (1868) — welches bestimmt, dass wenn eine Person verletzt ist, die sich zwar rechtmässiger Weise, aber nicht als Passagier auf dem Zuge befindet, sie kein höheres Recht auf Schadloshaltung haben soll, als ein Beamter der Gesellschaft selbst — der Entschädigungsanspruch für die Tödtung eines Postbeamten in Folge eines Zusammenstosses beim Rangiren der Züge abgewiesen, obgleich er im vorliegenden Falle zugesprochen worden wäre, wenn es sich um einen wirklichen Passagier gehandelt hätte.

Eine nicht gerade neue Auffassung spricht sich in folgender im Staate Maine gefällten Entscheidung aus:

Der Vorarbeiter einer Section, welcher sich zur amtlichen Streckenbereisung einer Draisine bedienen musste, lud einen guten Freund zur freien Fahrt ein. Der Freund acceptirte, die Draisine wurde bei einem Zusammenstoss mit einem Zuge zerschmettert und der Freund getödtet. Das Gericht entschied, die Eisenbahngesellschaft sei nicht haftbar. Es habe kein Vertragsverhältniss vorgelegen und den Gesellschaften sei nicht die öffentliche Verpflichtung zur sicheren Beförderung von Passagieren auf Draisinen auferlegt. Etwas Anderes wäre es gewesen, wenn die Gesellschaft gewohnheitsmässig und auf Verlangen Personen mit ihren Draisinen befördert hätte. Leute, welche auf solchen Draisinen im Dienste begriffen seien, haben nicht die Befugniss dadurch, dass sie Personen zur Mitfahrt einladen oder zulassen, der Gesellschaft die Verpflichtung aufzubürden, für die Sicherheit dieser Personen zu sorgen.

Die Sicherheit der Passagiere ist den Eisenbahngesellschaften dagegen in anderer Hinsicht zur Pflicht gemacht, wie dies in einem jüngst gefällten Erkenntnisse des Obersten Gerichtshofes zu Washington ausgesprochen wird. Zu Danville im Staate Tenessee stehen die Eisenbahnzüge der Louisville- und Nashville-Eisenbahngesellschaft und die Packetboote der Evansville-Tenessee-Packetgesellschaft in Verbindung. Der Landungsplatz und Bahnhof sind Eigenthum der Eisenbahngesellschaft und die Dampfschifffahrtgesellschaft zahlt eine gewisse Miethe für die Mitbenutzung dieser Plätze. Spät in einer stürmischen Nacht ging ein Passagier, welcher mit der Eisenbahn bis Danville gekommen war, in der Absicht von hier aus das Dampfschiff zu benutzen, und bis zur Ankunft des letzteren den Abend im Hôtel zugebracht hatte, als er das Signal gehört, nach dem Landungsplatze hinab. Sein Weg führte ihn durch den Bahnhof, wo eine Passage für die nach dem Dampfboot gehenden und daher kommenden Fahrgäste eingerichtet war, wie es überhaupt keinen anderen Weg gab. Der Fusspfad war an und für sich nicht unsicher, aber er war unbeleuchtet und auf jeder Seite befanden sich uneingefriedigte Löcher. In eins derselben stürzte der unglückliche Passagier, welcher in der Dunkelheit etwas vom Wege abgeirrt war, und verletzte sich schwer. Trotzdem ihm keine Fahrlässigkeit oder Mangel an Vorsicht unterstellt werden konnte, so verweigerte die Eisenbahngesellschaft doch jeden Schadenersatz aus dem einzigen Grunde, weil der Passagier kein Durchgangsbillet besessen habe, er also nicht durch den Bahnhof gegangen sei kraft eines Vertragsverhältnisses, welches die Gesellschaft verpflichte, ihn fortzuschaffen, mithin habe sie auch nicht für seine körperliche Sicherheit Sorge zu tragen. Indessen das Gericht sprach ihm die Berechtigung auf eine Entschädigung zu ohne Rücksichtnahme auf irgend welche Beziehung zwischen Fuhrherrn und Passagier, sondern nach dem Grundsatze, dass der Eigenthümer oder zeitige Besitzer von Grund und Boden, welcher durch eine Einladung, sei es eine directe oder indirecte, Andere unter gewissen Voraussetzungen zu kommen veranlasst oder verleitet habe, den Besuchern gegenüber, welche in gesetzmässiger Absicht kommen und die nöthige Vorsicht gebrauchen, haftbar sei für jeden Schaden, der ihnen aus den unsicheren, dem Eigenthümer zwar bekannten, aber durch ihn vernachlässigten Voraussetzungen erwachse. Eine Eisenbahngesellschaft hat die Pflicht, die für den öffentlichen Verkehr bestimmten Theile ihrer Bahnhöfe oder Stationen in einem sichern und angemessenen Zustande zu halten für den Besuch Aller, welche hierher kommen in den eigenthümlichen Geschäften, die mit dem Eisenbahnbetriebe verknüpft sind, sie kann also nicht die Haftbarkeit für eine Verletzung ablehnen, die durch einen unentschuldbaren Fehler herbeigeführt worden ist, indem sie einfach nachweist, die verletzte Person sei nicht im Besitze eines Fahrbillets gewesen.

Die Aussetzung von Passagieren wurde in zwei komischen Fällen vor das Forum der richterlichen Entscheidung gebracht. Der eine Fall trug sich in Indiana zu, wo ein berauschter Passagier, der von Milford Junction nach Cromwell reiste, nur 25 Cent Fahrgeld offerirte, während es in Wirklichkeit 35 Cent kostete. Der Conducteur, welcher jedes Aufsehen mit einem Betrunkenen vermeiden wollte, acceptirte den Betrag und ging weiter. Als er einige Minuten später wieder durch den Wagen ging, hörte er, wie der erwähnte Passagier sich den anderen gegenüber laut brüstete, dass er den Conducteur übervortheilt („beat") habe, indem er erklärend hinzufügte, dass es überhaupt nicht nöthig sei, Fahrgeld zu zahlen, Jedermann könne auch ohne dies reisen. Hierauf machte ihm der Conducteur bemerklich, dass er vom Zuge abgesetzt werden würde, selbst wenn er die fehlenden 10 Cent nachzahlen wolle. Der Passagier remonstrirte zwar gegen dies Verfahren, aber der Zug wurde auf der Stelle und ohne die Ankunft auf einer regulären Station abzuwarten zum Stehen gebracht und er ausgesetzt. Das Gericht billigte das Verfahren des Conducteurs; zwar bestehe im Staate eine gesetzliche Bestimmung, wonach ein Passagier, der die Zahlung des Fahrgeldes verweigere, nur „auf irgend einer gewöhnlichen Haltestelle" ausgesetzt werden könne, aber es wurde weiter ausgeführt, dass diese Art von Bestimmung nur als eine Polizeivorschrift betrachtet werden könne, welche den Zweck habe, das reisende Publikum vor Gefahren zu schützen, welche mit dem unnöthigen Halten der Züge zwischen den Stationen verbunden seien. Ein Passagier dagegen, welcher sich weigere Fahrgeld zu zahlen, habe keinen Grund zur Klage darüber, dass er zwischen zwei Stationen ausgesetzt worden sei; denn wenn er darauf bestehen könnte bis zur nächsten Station mitgenommen zu werden, so könnte er hier nach seiner Aussetzung wieder in den Zug steigen und abermals verlangen bis zur nächsten Station gefahren zu werden, also schliesslich eine weite Reise frei mitmachen. Die Annahme der 25 Cent schliesse keineswegs das Recht des Conducteurs zur Nachforderung der fehlenden 10 Cent aus. Ueberdies müsste das Benehmen und die Rede des Passagiers als eine unzulässige Aufführung bezeichnet werden, die schon allein seine Aussetzung rechtfertigte ohne Rücksicht auf die Frage des Fahrgeldes.

Der zweite Fall ereignete sich in Tennessee. Es wurde von einer Farbigen die Klage angestrengt, dass sie von dem Conducteur aus dem Wagen für Damen (ladies car) verwiesen und genöthigt worden sei, in einem gewöhnlichen Wagen zu fahren. Der Conducteur entschuldigte sich damit, dass er durchaus nicht mit Rücksicht auf die Farbe jener Frau seine Weisung ertheilt habe, sondern weil sie eine bekannte Courtisane sei und sich an öffentlichen Plätzen unanständig benommen habe. Ihr Rechtsbeistand argumentirte seinerseits, dass der Conducteur nicht das Recht gehabt habe, sie auf Grund irgend eines ungünstigen Gerüchtes oder Verdachtes hinauszuweisen, so lange sie sich auf dieser Reise im Zuge mit Anstand betragen habe; er hätte warten müssen, ob sie sich eines unzulässigen Benehmens schuldig mache, etwa die Vorschriften übertrete oder die Zahlung des Fahrgeldes verweigere, ehe er einschreiten konnte. Der Richter führte aus,

dass die Zulässigkeit der Vorschrift, welche unpassende Personen von besonderen Wagen ausschliesst, eine Streitfrage sei, welche vor die Jury gehöre. Eine derartige Vorschrift mag unter besonderen Umständen ganz vernünftig sein, indessen müssen die Umstände klar gelegt und die Gründe dazu auseinander gesetzt werden, dann erst kann die Jury entscheiden, ob die Vorschrift angemessen erscheine.

In zwei weiteren Fällen ist Fahrlässigkeit, deren sich Passagiere schuldig machten, vor Gericht gezogen; ein Mal in Pennsylvania, das andere Mal in Kentucky. Es betraf eigene Angelegenheiten von Passagieren, welche eigentlich in dem Personenwagen fahren sollten, diesen aber verliessen und aus freier Wahl in dem Gepäckwagen fuhren. In beiden Fällen sprachen die Gerichte sich dahin aus, dass die Eisenbahngesellschaften das Recht haben, das Mitfahren im Gepäckwagen oder auf der Plattform der Wagen zu verbieten, und dass ein Passagier, welcher ein derartig erlassenes Verbot übertrete, keinen Anspruch auf Schadenersatz beanspruchen könne, wenn er bei einem etwaigen Zusammenstoss verletzt werde, vorausgesetzt, die Umstände weisen darauf hin, dass er keine Beschädigung davon getragen haben würde, wenn er auf dem ihm zustehenden Platze innerhalb des Personenwagens sich befunden hätte. Aber die beiden Gerichte weichen bei Beurtheilung der Frage von einander ab, ob eine Erlaubniss, welche durch den Conducteur ertheilt wurde, für die Entscheidung von Einfluss sei. Der Pennsylvania Gerichtshof meint, dass der Conducteur nicht berechtigt ist, von einer durch die Gesellschaft erlassenen Vorschrift zu dispensiren und den Passagieren zu erlauben, auf Risico der Gesellschaft auf ungeeigneten Plätzen zu fahren. Der Kentucky Gerichtshof zieht den Schluss, dass der Conducteur in der Führung des Zuges und Handhabung der Vorschriften Generalagent der Gesellschaft ist, und seine ausdrückliche Einladung oder Erlaubniss dem Passagier das Recht geben dürfte, in dem Gepäckwagen zu fahren.

In Pennsylvania stieg ein Mann auf den Wagen einer Pferdebahn und da letzterer voll und im Innern kein Platz mehr vorhanden war, so blieb er mit mehreren Anderen auf der Plattform stehen. Als der Wagen hielt, um in gewöhnlicher Weise Passagiere aussteigen zu lassen, wurde er in Folge Ungeschicklichkeit des Kutschers und den Bruch der Bremskette eines nachfolgenden Wagens angerannt und der auf der Plattform des vorderen Wagens stehende erwähnte Passagier durch die Deichsel des hinteren Wagens heruntergestossen und schwer verletzt. Das Gericht sprach sich dahin aus, dass es in der That zweifelhaft sei, ob die Passagiere auf Strassenbahnen ihre rechtlichen Ansprüche verlieren, wenn sie auf der Plattform fahren, selbst wenn sie gewarnt und aufgefordert worden sind, in das Innere zu treten. Oftmals sei kein anderer Platz für sie da; aber unter allen Umständen habe doch Jemand, der auf der hinteren Plattform fahre, nicht die Absicht, das Auflaufen eines Wagens auf den anderen herbeizuführen. In dem vorliegenden Falle kann dem auf der Plattform Stehenden keine Schuld an dem stattgehabten Unfalle beigemessen werden; letzterer war lediglich eine Folge mangelhafter Construction und der Unachtsamkeit des Führers des hinteren Wagens. Dem Passagier steht hiernach ein Anspruch auf Schadloshaltung zu.

Bei einem Processe in Newyork wurde entschieden, dass das Gesetz, welches vorschreibt, eine Eisenbahngesellschaft sei verpflichtet, die am meisten bewährten Apparate anzuwenden etc., keine Anwendung finden kann zu Gunsten eines Passagiers, welcher unvorsichtiger Weise von dem Trittbrett eines Zuges auf den Bahnkörper zwischen die Geleise hinabspringe und durch einen andern Zug überfahren werde. Unter solchen Umständen könne der beigebrachte Beweis, dass der Unfall vermieden worden wäre, wenn der Zug, welcher ihn herbeiführte, mit der verbesserten Luftbremse, wie sie allgemein im Gebrauch ist, versehen gewesen wäre, der verletzten Person keinen Anspruch auf Schadloshaltung zuwenden.

Reichsgerichts-Erkenntniss.

„In Haftpflichtsachen können Klagen gegen die unter staatlicher Verwaltung stehenden Preussischen Eisenbahnen bei dem Gerichte des Orts angestellt werden, wo das betreffende Eisenbahnbetriebsamt seinen Sitz hat".

In Sachen des invaliden Eisenbahnwerkstattschlossers Franz Lopatta, zur Zeit in Ostrog bei Ratibor, Klägers und Revisionsklägers, wider die Oberschlesische Eisenbahngesellschaft, vertreten durch das Königliche Eisenbahnbetriebsamt zu Kattowitz, Beklagte und Revisionsbeklagte, hat das Reichsgericht, Fünfter Civilsenat, auf die mündliche Verhandlung vom 23. April 1881 für Recht erkannt: das Urtheil des Dritten Civilsenats des Königlich Preussischen Oberlandesgerichts zu Breslau, verkündet am 20. Januar 1881 wird aufgehoben, die Berufung gegen das die Einrede der Unzuständigkeit des Gerichts verwerfende Urtheil der Ersten Civilkammer des Königlich Preussischen Landgerichts zu Beuthen O/S., verkündet am 8. November 1880 wird zurückgewiesen und die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung über den Anspruch des Klägers vor das Königlich Preussische Landgericht zu Beuthen O/S. verwiesen; die Kosten des vorliegenden Streites werden der Beklagten zur Last gelegt. Von Rechts Wegen.

Entscheidungsgründe.

Nach der Civilprocessordnung § 19 Absatz 1 wird der allgemeine Gerichtsstand der Gemeinden, der Corporationen, sowie derjenigen Gesellschaften, Genossenschaften oder anderen Personenvereinen und derjenigen Stiftungen, Anstalten und Vermögensmassen, welche als solche verklagt werden können, durch den Sitz derselben bestimmt. Als Sitz gilt, wenn nicht ein Anderes erhellt, der Ort, wo die Verwaltung geführt wird. Der Berufungsrichter theilt mit, dass in dem Statut der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft vom 24. März 1841 § 3 (Gesetzsammlung Seite 233, 236) vorgeschrieben ist, dass das Domicil der Gesellschaft sowie der Sitz ihrer Verwaltung Breslau sei. Er stellt überdies ausdrücklich fest, dass Breslau statutenmässig der Sitz der Beklagten ist (Civilprocessordnung § 524), und hiernach muss dem Berufungsrichter darin beigetreten werden, dass das Landgericht zu Breslau und nicht das Landgericht zu Beuthen den allgemeinen Gerichtsstand der Beklagten (Civilprocessordnung § 19 Absatz 1) bildet.

Dagegen ergiebt sich die Zuständigkeit des Landgerichts zu Beuthen O/S. aus § 22 der Civilprocessordnung. Der Absatz 1 bestimmt:

> Hat Jemand zum Betriebe einer Fabrik, einer Handlung oder eines anderen Gewerbes eine Niederlassung, von welcher aus unmittelbar Geschäfte geschlossen werden, so können gegen ihn alle Klagen, welche auf den Geschäftsbetrieb der Niederlassung Bezug haben, bei dem Gerichte des Orts erhoben werden, wo die Niederlassung sich befindet.

Nach der Mittheilung des Berufungsrichters war durch den Betriebsüberlassungsvertrag vom 17. September 1856 (staatlich bestätigt unterm 13. October 1856) die Verwaltung des gesellschaftlichen Unternehmens dem Staate überlassen und damals als einzige Vertreterin der Gesellschaft die Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn mit dem Sitze zu Breslau bestellt worden. Bei der unterm 24. November 1879 Allerhöchst genehmigten anderweiten Organisation der Staatseisenbahnverwaltung (Ministerialblatt der inneren Verwaltung 1880 Seite 84) blieb aber diese Königliche Direction nur als Haupt- und Oberbehörde bestehen. Daneben wurden Königliche Eisenbahnbetriebsämter und Königliche Eisenbahnbeicommissionen eingesetzt, und bezüglich der Betriebsämter im § 16 angeordnet:

> Innerhalb ihres Geschäftsbezirks vertreten sie in den zu ihrer Zuständigkeit gehörigen Angelegenheiten die Verwaltung, welcher sie angehören, selbstständig, so dass sie auch ohne besonderen Auftrag durch ihre Rechtshandlungen, Verträge, Processe, Vergleiche etc. für die Verwaltung Rechte erwerben und Verpflichtungen übernehmen.

Der Berufungsrichter stellt auf Grund dieser Mittheilung und auf Grund des Einverständnisses der Parteien fest, dass das Königliche Eisenbahnbetriebsamt zu Kattowitz, in dessen Bezirk der zur Klage Anlass gebende Unfall sich in der Maschinenwerkstatt zu Gleiwitz ereignet hat, zur selbstständigen Vertretung der Beklagten in dem vorliegenden Processe ermächtigt ist, indem im § 14 No. 3 a. a. O. nur für vergleichsweise zu gewährende Haftpflichtentschädigungen von einem gewissen Betrage der Direction selbst die Vertretung vorbehalten ist. Dieser thatsächlichen Feststellung gegenüber macht sich der Berufungsrichter eines Rechtsirrthums schuldig, wenn er dem Kläger die Befugniss versagt, die Beklagte bei dem Gericht des Ortes zu verklagen, wo das zur selbstständigen Vertretung legitimirte Betriebsamt seinen Sitz hat.

Der Betrieb einer Eisenbahn wird im Gesetz (Gewerbeordnung für den Norddeutschen Bund vom 21. Juni 1869 § 6, Bundesgesetzblatt Seite 246) als Gewerbebetrieb bezeichnet und das Betriebsamt Kattowitz erscheint im Sinne des § 22 der Civilprocessordnung als eine solche Niederlassung, welche zur selbstständigen und definitiven (nicht blos vorbereitenden) Abschliessung und Erledigung von Geschäften befugt ist, welche in ihren abgesonderten Geschäftsbezirk fallen. Die vom Berufungsrichter festgestellte Selbstständigkeit des Betriebsamts in der Geschäftsführung innerhalb eines abgesonderten Wirkungskreises ist der Grund, aus welchem demselben die Eigenschaft einer Niederlassung mit eigenem Gerichtsstande im Sinne des allegirten § 22 beigelegt werden muss.

[Vergleiche die hiermit übereinstimmenden Ausführungen in dem Erkenntniss des Reichsgerichts vom 24. September 1880 (Entscheidungen Band 2 Seite 386) und in den Erkenntnissen des Reichsoberhandelsgerichts vom 14. October 1874 und 25. Mai 1875, Entscheidungen Band 14 Seite 401; Band 17 Seite 313, 319—321.]

Hiernach war unter Verwerfung des Einwandes der Unzuständigkeit des Gerichts die Sache zur anderweitigen Verhandlung und Entscheidung in die erste Instanz zu verweisen.

Selbstthätige Blockstationen.

Unter dieser Ueberschrift macht der Eisenbahnbau- und Betriebsinspector Emmerich in Elberfeld im „Centralblatt der Bauverwaltung" Mittheilung über eine Vervollkommnung in der Anlage der zwischen zwei Nachbarstationen eingeschalteten Blockstationen, welche bezweckt, einerseits die Bedienung der Blockstationen durch Menschenkräfte überflüssig zu machen, andererseits die Unsicherheit für den Betrieb, die aus einer mangelhaften und unzuverlässigen Bedienung dieser Zwischenstationen trotz der besten technischen Einrichtungen noch erwachsen kann, durch ein selbstthätiges Functioniren derselben aufzuheben. Wenn bei den Siemens-Halske'schen Blocksignalapparaten auch Sorge getragen ist, dass der Blockwärter das Signal erst auf „Fahrt" stellen kann, wenn die nächstfolgende Station ihn deblockirt hat, so bleibt doch die Möglichkeit bestehen, dass der Wärter das Signal nicht sofort bedient und den Zügen dadurch Verspätung bereitet, oder dass er der Vorstation das Passiren des Zuges nicht sofort meldet und damit den folgenden Zug aufhält. Ausserdem ist in Betracht zu ziehen, dass, wenn auch die erste Anlage der Blockstationen keine erheblichen Kosten verursacht, deren Bedienung doch jährlich gegen 2 000 ℳ kostet, wenn die Strecke bei Tag und Nacht befahren wird.

Die Bedienung der Blockstationen erfolgt bei der von Emmerich angegebenen Construction durch die passirenden Züge selbst und durch die Nachbarstation. Die vorwärts liegende, den Zug annehmende Nachbarstation besorgt die Stellung des Blockstationssignals auf „Fahrt" auf elektrischem Wege, während die Zurückstellung des Signals auf „Halt" und die Rückmeldung über das erfolgte Eintreffen des abgelassenen Zuges an der Blockstation durch den vorüberfahrenden Zug selbstthätig bewirkt wird. Die hohen Kosten, welche die Bedienung der Blockapparate bisher mit sich brachte, waren vielfach die Ursache, dass Blockstationen nur dann eingerichtet wurden, wenn der Verkehr auf der Strecke ohne solche Signalstation überhaupt nicht mehr zu bewältigen war. Emmerich hofft, dass der sehr geringe Kostenaufwand für selbstthätige Blockstationen deren Anwendung auch da zur Folge haben wird, wo es sich nur um Betriebserleichterungen, um planmässige Durchführung der Züge handelt, wodurch aber die Betriebssicherheit in nicht unerheblichem Masse gewinnen müsse.

Die Einrichtung der Blockstation besteht im Wesentlichen aus der Vorrichtung zum Stellen des Signalarms auf „Fahrt", aus dem Rückmeldeapparat und der Vorrichtung zum Stellen des Signals auf „Halt".

Die Stellung des Signalarms auf „Fahrt" wird, wie bereits bemerkt, von der vorliegenden Annahmestation bewirkt, welche die Sperrklinke, durch die der Signalarm auf Halt festgelegt ist, auf elektrischem Wege auslöst. Die Station besorgt dies jedesmal, wenn ein Zug von der zurückgelegenen Station angemeldet und die Strecke von der Blockstation bis zur Annahmestation frei ist.

Die Rückmeldung erfolgt nach der zurückgelegenen Station, die den Zug abgelassen hat; sie geschieht durch einen elektrischen Contactapparat, der soweit vorwärts vor dem Signal der Blockstation aufgestellt ist, dass ein Zug, der zurückgemeldet ist, von dem inzwischen auf „Halt" gestellten Blockstationstelegraphen gedeckt wird. Berührt das Rad der Maschine den Rückmeldecontactapparat, so ertönt in dem Stationsbureau der rückwärts gelegenen Station ein Klingelwerk und gleichzeitig wird auf den Papierstreifen eines beim Abgang des Zuges in Gang gesetzten, mit einem Uhrwerk versehenen Morseapparats ein kurzer Strich aufgedrückt, welcher als Belag dient, dass der Zug wirklich zurückgemeldet ist. Aus der Entfernung des Punktes, welcher beim Ingangsetzen des Apparats (bei Abgang des Zuges) auf dem Papierstreifen entsteht und des beim Passiren des Zuges an der Blockstation auf dem Streifen hervorgebrachten Striches kann die Geschwindigkeit des Zuges berechnet werden.

An dem Geleise gegenüber der Blockstation befindet sich eine Druckschiene, welche durch die Räder der Maschine niedergedrückt wird und hierbei mittelst eines Hebelwerks den Signalarm auf „Halt" stellt. Letzterer wird durch eine Sperrklinke in der Haltstellung festgelegt. Der rückwärts gelegenen Station wird das richtige Functioniren der Druckschiene und des Hebelwerks auf elektrischem Wege an einem im Stationsbureau befindlichen Tableau mit rother und weisser Scheibe sichtbar gemacht. Die rothe Scheibe erscheint, wenn der Signalarm auf „Halt" steht; dieselbe verschwindet und es erscheint die weisse Scheibe, wenn der Signalarm auf „Fahrt" gestellt wird; die weisse Scheibe bleibt also auch in dem Falle bestehen, wenn das Hebelwerk nicht richtig functionirt hat, das Signal also noch auf „Fahrt" steht. In diesem Falle darf, trotzdem der Rückmeldeapparat das Passiren des Zuges bei der Blockstation gemeldet hat, kein weiterer Zug abgelassen werden, bis die vorwärts liegende Nachbarstation den Zug als dort angekommen gemeldet hat und über die Annahme Verständigung in vorgeschriebener Form erfolgt ist.

Am Schluss ist eine kurze Instruction mitgetheilt, die bei dem Betrieb einer Versuchsblockstation, welche auf der Bergisch-Märkischen Eisenbahn eine Zeitlang in Anwendung gewesen ist und sich als durchaus praktisch bewährt hat, als ausreichend befunden worden ist.

Wie die Anlage sich gestaltet bei Einschaltung mehrerer selbstthätiger Blockstationen zwischen zwei Nachbarstationen, ist aus der Mittheilung nicht ersichtlich; eine nähere Auslassung hierüber würde erwünscht sein.

Die Emmerich'sche selbstthätige Blockstation verdient aber ohne Zweifel als eine bemerkenswerthe weitere Ausbildung und Vervollkommnung der Deutschen Betriebseinrichtungen, in deren Ausbildung wir dem Auslande um eine nicht unbedeutende Strecke voraus sind, die vollste Beachtung und es wäre zu wünschen, dass mit derselben Versuche in grösserem Massstabe angestellt und die Ergebnisse seiner Zeit öffentlich mitgetheilt werden möchten. —z—

Kursbuch-Literatur.

Möller's Kursbuch No. 3 ist der Ausgabe vom 15. Mai cr. rasch gefolgt. Erfahrungsgemäss treten alljährlich nach der grossen Fahrplanänderung so mancherlei Umstände ein, die bei aller Umsicht nicht vorherzusehen waren, dass viele kleinere Umänderungen bei den Eisenbahnen, wie bei den Posten unausbleiblich sind. Diese sind nun nachgetragen, also das neue Heft nunmehr für den ganzen Sommer zutreffend und allen Reisenden nochmals zu empfehlen. Für Badereisen und grössere Touren ist die „Reiseroutennachweisung" sehr angenehm, auch wird von den Verlegern, Schmorl & von Seefeld in Hannover, auf Anfragen mit bezahlter Rückantwort bereitwillig Auskunft über alle sonstigen Reiseangelegenheiten ertheilt.

Des Berliner A B C Eisenbahnkursbuches vielfach vermehrte Sommerausgabe, welche uns soeben zugeht, enthält ausser den seit 1. Juni neu eingeführten Fahrzeiten, namentlich der Bayerischen, Schweizerischen und Italienischen Eisenbahnen, als neu: einen Uebersichtsplan (Abgang und Ankunft) sämmtlicher Berlin berührenden Eisenbahnzüge mit Angabe der Wagenclassen, einen Briefporto- und Telegramm-Gebührentarif für alle Länder der Erde, sowie endlich eine Münz- und Zeitvergleichungstafel. — Das Berliner A B C dürfte durch obige Ergänzungen noch unentbehrlicher gemacht werden.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Tarif-Bekanntmachungen.

I. Localtarife.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Im diesseitigen Localtarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren wird ad § 40 die Zusatzbestimmung 3 (Seite 11) hinter dem zweiten Alinea durch folgenden Zusatz erweitert:

„Den hiernach (Absatz 1 und 2) zuzulassenden Begleitern wird, insofern nicht im Interesse der Sicherheit des Transports oder des Betriebes deren Aufenthalt in Viehwagen gefordert wird, oder wenn die Viehwagen, z. B. doppelbödige, ihrer Bauart nach zur Aufnahme von Personen nicht geeignet sind, die Fahrt in anderen, dem Zuge beigegebenen Wagen, und zwar in dem Packwagen oder in Personenwagen IV oder III Klasse ohne Erhöhung des Fahrgeldes von 0,02 ℳ pro Kilometer gestattet."

Berlin, den 20. Juni 1881. Die Direction. (1528)

Vom 1. Juli d. J. ab werden die Stationen **Rittel** und **Lebehnke bezüglich der Güterabfertigung den anderen Stationen gleichgestellt**, so dass vom genannten Tage ab auf denselben die unbeschränkte Abfertigung von Gütern aller Art stattfindet. Bromberg, den 15. Juni 1881. Königliche Eisenbahndirection. (1524 J)

Für den **Localverkehr** und den **wechselseitigen Verkehr der Preussischen Staats- und unter Staatsverwaltung stehenden Eisenbahnen** tritt den in den betreffenden Tarifen für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren enthaltenen zusätzlichen Bestimmungen zu § 40 des Betriebsreglements und zwar hinter dem zweiten Absatz der Zusatzbestimmung No. 3, folgende neue Zusatzbestimmung mit sofortiger Gültigkeit hinzu:

„Den hiernach (Absatz 1 und 2) zuzulassenden Begleitern wird, insofern nicht im Interesse der Sicherheit des Transports oder des Betriebes deren Aufenthalt im Viehwagen gefordert wird oder wenn die Viehwagen, z. B. doppelbödige, ihrer Bauart nach zur Aufnahme von Personen nicht geeignet sind, die Fahrt in anderen, dem Zuge beigegebenen Wagen, und zwar in dem Packwagen oder in Personenwagen IV. oder III. Klasse ohne Erhöhung des Fahrgeldes von 0,02 ℳ pro Kilometer gestattet."

Köln, den 13. Juni 1881. Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische). Königliche Eisenbahndirection (linksrheinische). (1504)

(Fortsetzung der offiziellen Anzeigen auf Seite 668.)

Beilage zu No. 47. **Berlin, am 24. Juni 1881.**

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

NOTIZEN über neue Tarife und Tarifänderungen
pro Mai 1881.

Diese Notizen können nicht selbstständig, sondern nur als Beilage der Zeitung bezogen werden.

(Bei den Tarifänderungen sub II, III und IV ist in Paranthese die Bahnverwaltung bezeichnet, von deren Expeditionen der betreffende Tarif oder Tarifnachtrag abgegeben wird.)

*) Unter diesen Tarifen sind auch solche zu suchen, welche mit Rücksicht auf das von ihnen beherrschte Verkehrsgebiet unter III Aufnahme gefunden haben würden.

**) Hierzu werden gerechnet: Altona-Kieler, Berlin-Hamburger, Berlin-Stettiner, Breslau-Schweidnitz-Freiburger, Breslau-Warschauer, Eutin-Lübecker, Glückstadt-Elmshorner, Lübeck-Büchner, Märkisch-Posener, Marienburg-Mlawkaer, Mecklenburgische, Niederschlesisch-Märkische, Oberschlesische, Oels-Gnesener, Oldenburgische, Ostbahn, Ostpreussische Südbahn, Posen-Kreuzburger, Rechte-Oder-Ufer und Tilsit-Insterburger Bahn.

†) Die unter **) und ††) nicht genannten Bahnen.

††) Hierzu werden gerechnet: Badische, Bayerische, Elsass-Lothringische, Hessische Ludwigsbahn, Homburger, Kirchheimer. Ludwigsbahn, Main-Neckar-Bahn, Pfälzische, Saarbrücker etc. und Württembergische Bahn.

„Vacat-Anzeigen“ theilten folgende Verwaltungen mit:
Berlin-Anhalt, Berlin-Görlitz, Holsteinische Marsch-, Lübeck-Büchen, Nordhausen-Erfurt, Oberhessische, Posen-Creuzburger, Saal-, Württembergische, Böhmische West-, Kaiser Ferdinands Nord-, Kaschau-Oderberger, Pilsen-Priesener, Raab-Oedenburg-Ebenfurter, Vorarlberger, Holländische und Rumänische Eisenbahnen.

NB. Diejenigen Notizen, welche in vormonatlicher Uebersicht nicht mehr Aufnahme gefunden haben und deshalb hierunter verzeichnet sind, werden durch einen vorn angebrachten | (Strich) kenntlich gemacht.

I.

Altona-Kiel. Tarif der Bahnen unter Altona-Kieler Verwaltung.

Nachtrag 1 zum Specialtarif v. 1/5. 80 für die Beförderung von Braunkohlen etc. und Steinkohlen etc. im Localverkehr (giltig v. 1/5. 81), enthaltend: Verlängerung der Giltigkeitsdauer des Tarifs.

Badische Staatseisenbahnen. XXI. Nachtrag zum Gütertarif v. 1/2. 78 für den Verkehr auf den Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen und den unter Staatsverwaltung stehenden Badischen Privatbahnen.

Enthaltend: Abänderung der Bestimmungen des Betriebsreglements über die Verpackung etc. von Sprengzündhütchen und Sprengkapseln, Erläuterung der Position „Holzkalk“ des Specialtarifs I der Waarenclassification, Gebühr für Einzelverwiegung von Harz in Fässern und Ausnahmefrachtsätze für die Beförderung von Chinaclay von Mannheim nach Südbadischen Stationen. Giltig v. 20/5. 81. (Gratis.)

Reglement und Tarif für die Beförderung von Expressgütern (Eisenbahnpacketbeförderung) auf den Badischen Bahnen v. 1/4. 75, Neuauflage v. 20/5. 81.

Enthaltend an Neuerungen: Einführung einer Taxe von 50 ₰ für Sendungen bis zu 5 kg auf alle Entfernungen über 160 km und einer ermässigten Zustellgebühr von 10 ₰ für Expressgutstücke bis zu 50 kg Gewicht. (Gratis.)

Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn. Nachtrag XIV v. 1/5. Enthält Abänderungen und Ergänzungen des Betriebsreglements, der Güterclassification, der Specialbestimmungen zum Betriebsreglement, der speciellen Tarifvorschriften, des Tarifs für Nebengebühren und Güterbeförderung auf Verbindungsbahnen etc., diverse Tarifermässigungen und eine Druckfehlerberichtigung.

Ab 2/5. cr. ermässigen sich die Frachtsätze der Ausnahmetarife 1 und 2 Frankenstein-Schmiedefeld auf 0,48 ℳ pro 100 kg.

Am 25/5. cr. sind Frachtsätze des Ausnahmetarifs 5 Striegau resp. Gross Rosen-Halbstadt transito mit 0,21 ℳ pro 100 kg in Kraft getreten.

Buschtêhrader Eisenbahn. Nachtrag VII, giltig ab 1/5. 81, zu den reglementarischen Bestimmungen und allgemeinen Tarifen für Eilgüter und gewöhnliche Güter v. 1/10. 76, enthaltend:
1. Ergänzung der Tarifbestimmungen.
2. Abänderung und Ergänzung der Waarenclassification.
3. Einführung einer Zählgebühr für Holzsendungen.
4. Einführung der Einhebung von Auf- und Ablegegebühren für Frachtgüter in der Station Luzna Lischan.

Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und Luxemburgische Wilhelmsbahn. Die Bahnstrecke Wadgassen-Völklingen wurde dem Betriebe übergeben und die Entfernungen und Frachtsätze für die an dieser Strecke gelegenen Stationen Hostenbach und Völklingen des Localgütertarifs in Kraft gesetzt. Der Verkehr der Station Hostenbach ist vorläufig auf den Versand von Kohlen beschränkt.

Ein neuer Anhang zu dem Heft II (v. 1/4. 81) wurde ausgegeben. Enthält Entfernungen zwischen denjenigen Relationen der Reichseisenbahnen, welche via Bous und via Völklingen über die Saarbrücker Bahn kürzer sind als über die Reichsbahnstrecken. (Gratis.)

Kronprinz Rudolfbahn. Am 1/5. wurde der XI. Nachtrag zu den reglementarischen Bestimmungen und allgemeinen Tarifen für Eilgüter und gewöhnliche Güter, v. 1/10. 76, in Kraft gesetzt. Derselbe enthält:

Abänderungen und Ergänzungen der Tarifbestimmungen und der Waarenclassification, sowie die Einführung einer Zählgebühr für Holzsendungen.

Mit 20/5. erfolgte die Hinausgabe des XII. Nachtrages zum Gütertarife v. 1/10. 76.

Dieser Nachtrag enthält: Ergänzung der Tarifbestimmungen hinsichtlich der Abfertigung von Equipagen etc. mit Güterzügen, Ausnahmetarife für Borke, Lohe, Brennholz und Getreide, endlich einen Ausnahmetarif für die Desinfectionsgebühr bei Hornviehtransporten und für die Beförderung sämmtlicher Artikel im Localverkehre mit Berücksichtigung der Frachtsätze auf Alternativrouten.

Märkisch-Posener Eisenbahn. 1. Vom 1. Mai d. Js. ab kommt auf der diesseitigen Bahn beim Transport derjenigen Güter, deren Bedeckung durch die bahnpolizeilichen Vorschriften

geboten ist, die tarifmässige Deckenmiethe in gleicher Weise zur Erhebung, wie bei denjenigen Gütern, deren Deckung zur Erfüllung zollgesetzlicher Vorschriften erfolgt.

2. Die für unsere Station Frankfurt a. O. mit Rücksicht auf die Messe bisher bestandene Zuschlagsfrist zu den im § 57 des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands vom 1/7. 74 normirten Lieferfristen von 3 Tagen während der Zeit von 3 Wochen vor bis 10 Tage nach der Messe wird fortan auf einen Tag für die Zeit von 14 Tagen vor Beginn bis 8 Tage nach Schluss der Messe eingeschränkt.

Ostbahn (Bromberg). 1. Nach der Verfügung v. 14/5. cr. werden v. 1/5. ab die im § 57 des Betriebsreglements festgesetzten Maximalansätze für die Lieferungszeiten im Local- und im gegenseitigen Verkehr der Staats- etc. Bahnen geändert.

2. Nach der Verfügung v. 24/4. cr. findet v. 15/5. ab auf der Haltestelle Kukoreiten eine Abfertigung von Gütern aller Art statt.

3. Nach einer Bekanntmachung v. 10/5. cr. tritt von Danzig und Neufahrwasser ein Ausnahmetarif für Pflastersteine nach Mlawa tr. in Kraft.

4. Nach der Bekanntmachung v. 15/5. cr. tritt auf den Haltestellen Plietnitz, Wargowo und Zlotnik v. 15/5. cr., auf den Haltestellen Lischnitz, Schönfeld, Seepothen, Stöwen, Tiedmannsdorf und Zackrzewo v. 1/6. cr. unumschränkte Güterabfertigung ein.

Auf der Haltestelle Caulsdorf findet Abfertigung von Eil- und Stückgut, und auf der Haltestelle Hoppenbruch von Wagenladungen ebenfalls v. 1/6. statt.

Sächsisch-Thüringische Ostwestbahn.

Zu unserem Localgütertarif ist Nachtrag X erschienen. Derselbe enthält Ergänzungen bezw. Berichtigungen der Allgemeinen Tarifvorschriften und Abänderungen des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands.

Thüringische Eisenbahn. Im Localverkehr wurden die Dienstbefehle No. 96, Bestimmungen über die Ladefristen und über das Avisirungsverfahren bei Kohlensendungen enthaltend und No. 97 mit Bestimmungen, betreffend Ueberladung der Güterwagen, herausgegeben.

II.

Bayerisch - Pfälzischer Ausnahmetarif für Holz v. 1/4. 81. I. Nachtrag v. 1/5. 81. (Pfalz.)

Berlin-Magdeburg-Halle-Casseler Verband.

Nachtrag 11 v. 1/5. 81 zum Tarifheft II v. 1/4. 78, enthaltend: 1. Bestimmung über Aufhebung der Sätze des Ausnahmetarifes für gebrannten Kalk. 2. Ausnahmetarifsatz für Steine zwischen Bitterfeld und Mansfeld, 3 veränderte Tarifsätze für den Verkehr zwischen verschiedenen Stationen. (Magdeb.)

Deutsch-Dänischer Eisenbahnverband.

Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen, Kokes und Briquets von Stationen der Eisenbahndirectionsbezirke Elberfeld etc. nach Stationen der Dänischen Staatseisenbahnen, giltig v. 1/5. 81 bis Ende Mai 1882. (Alt.-K.)

Hanseatisch-Preussischer Verband.

1. Nachtrag X zum Hanseatisch-Preussischen Verbandtarif v. 1/5. 78, giltig v. 15/5. 81. Derselbe enthält:

a) Directe Frachtsätze für die Stationen Weissenhöhe, Netzthal, Nakel, Altfelde, Ludwigsort, Gerdauen und Memel des Eisenbahndirectionsbezirks Bromberg und die Station Pr. Eylau der Ostpreussischen Südbahn.

b) Directe Frachtsätze des Specialtarifs III für den Verkehr zwischen Rüdersdorf, Station des Eisenbahndirectionsbezirks Bromberg, einerseits und Stationen der Mecklenburgischen Friedrich-Franzbahn andererseits an Stelle der v. 1/9. 78 ab eingeführten Ausnahmesätze für gebrannten Kalk und rohe Kalksteine. Soweit die neuen Sätze gegen die bisherigen Erhöhungen enthalten, treten dieselben erst mit dem 1/7. cr. in Kraft.

c) Ermässigte Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen des Eisenbahndirectionsbezirks Bromberg, der Marienburg-Mlawkaer und Ostpreussischen Südbahn.

d) Bestimmungen für die Beförderung von Equipagen und anderen nicht auf eigenen Rädern laufenden Fahrzeugen.

e) Früher bereits publizirte Tarifänderungen.

f) Berichtigungen.

2. Verfügung v. 19/5. 81, enthält diverse Berichtigungen zum X. Nachtrag zum Tarif.

3. Verfügung v. 28/5. cr., enthält ermässigte Sätze zwischen Weissenhöhe einerseits und Bremen, Bremerhafen, Geestemünde, Brake, Elsfleth und Nordenhamm andererseits. (Bromberg.)

Hanseatisch-Rheinisch-Westdeutscher Verband.

Nachtrag 6 v. 1/5. 81 zu Theil II des Gütertarifs v. 1/3. 78. Ergänzungen der besonderen Bestimmungen für den Güterverkehr. (Hannov.)

Hanseatisch-Schlesischer Fahrzeug- und Viehtarif v. 1/5. 81. (K. Dir. Berlin.)

Leipzig-Magdeburg-Niederdeutscher Eisenbahnverband.

Nachtrag 9 v. 1/5. 81 zum Verbandsgütertarife v. 1/5. 78, enthält:

I. Ergänzungen des Vorwortes.

II. Aufhebung von Tarifsätzen.

III. Aufnahme der Station Leipzig (B. A.) in den Verband.

IV. Ausnahmefrachtsätze für den Transport von Braunkohlen etc. ab Bitterfeld, Weiche Wolffen und Wittenberg nach Mecklenburgischen Stationen.

V. Frachtsätze für den Verkehr zwischen Schkeuditz und Mecklenburgischen Stationen. (Preis 0,10 *M*) (Berlin-Hamb.)

Main-Weser-Bayerischer Verband.

Nachtrag 4 v. 1/5. 81 zum Gütertarif v. 1/6. 78.

Directe Tarifsätze für den Verkehr nach und von den Bayerischen Staatsbahnstationen Amorbach und Bodenwöhr, sowie der Station Butzbach der Main-Weserbahn.

Ausnahmetarifsätze für Roheisen etc. zwischen Giessen und Lollar einerseits und Stationen der Bayerischen Staatsbahn andererseits. (Hannov.)

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Nachtrag II zum Tarifheft No. 1 v. 1/1. 81, giltig v. 1/5. 81 ab, enthaltend Aufhebung der directen Tarifsätze für Mainz Nass. B. und Einführung neuer Tarifsätze für Burghofen-Eisenach.

Nachtrag II zum Tarifheft No. 2 v. 1/1. 81, giltig v. 1/5. 81 ab, enthaltend directe Tarifsätze für: a) die Station Offenbach im Verkehr mit Altenburg, Crimmitschau, Glauchau, Gössnitz, Greiz, Meerane, Plauen i. V., Reichenbach i. V., Werdau und Zwickau. b) Die Station Werdau S. St. B. im Verkehr mit Stationen der Oberschlesischen Bahnen, sowie der Eisenbahndirectionsbezirke Hannover und Frankfurt a. M.

Gleichzeitig wurden die Dienstanweisungen No. 22 und 23 herausgegeben. (Thür.)

Niederländisch - Oesterreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband.

IV. Nachtrag v. 1/5. 81 zum Gütertarife, Theil II, v. 1/1. 80, enthaltend: Zeitweilige Ermässigung der Frachtsätze zwischen Wien und sämmtlichen Niederländischen Stationen.

V. Nachtrag v. 1/5. 81 zum Gütertarife, Theil III, v. 1/1. 80, enthaltend: Zeitweilige Ermässigung der Frachtsätze zwischen Budapest und sämmtlichen Niederländischen Stationen. (Sächs. Staatsb.)

Niederländisch-Westfälisch-Oldenburgischer Verband. Nachtrag II gültig vom 1/6. cr.

Die durch diesen Nachtrag zur Einführung kommenden Tarifsätze sind zum Theil höher gehalten wie die zur Zeit bestehenden. (Oldenburg.)

Niedersächsisch-Ostdeutscher Verband.

1. Durch Bekanntmachung v. 10/5. cr. werden directe Frachtsätze zwischen Schievelbein, Station des Eisenbahndirectionsbezirks Bromberg und Neuhaldensleben, Station des Eisenbahndirectionsbezirks Magdeburg, eingeführt.

2. Nach der Verfügung v. 19/5. cr. sind für Heede und Werg im Verkehr zwischen den Stationen Allenstein, Braunsberg, Elbing, Gumbinnen, Insterburg, Königsberg, Memel, Mühlhausen, einer- und Hannover, Osnabrück und Wolfenbüttel, andererseits die durch Verfügung v. 6/4. cr. eingeführten Flachssätze zur Anwendung zu bringen. (Bromb.)

Norddeutsch-Schweizerischer Güterverkehr. I. Nachtrag mit Berichtigungsblatt zu Heft II (Verkehr zwischen Berlin, Wittenberg, Leipzig, Plagwitz-Lindenau, Gera und Zeitz und Stationen der Schweizerischen Eisenbahnen).

Enthaltend: Taxen für den directen Güterverkehr mit den Stationen Genf transit, Delle transit und Verviers transit und geänderte, sowie neue Frachtsätze für den Verkehr mit Gera, Leipzig, Plagwitz-Lindenau und Zeitz. Giltig vom 25/5. cr. (Preis 25 ₰ = 30 Cts.) (Bad. B.)

Nordostsee-Hannover-Thüringischer Verband. Die Dienstbefehle No. 42—45 wurden herausgegeben. (Thür.)

Oesterreichisch-Ungarisch-Galizischer Gemeinschaftsverkehr. Tarif für die directe Beförderung von Eilgütern und Frachtgütern, sowie lebenden Thieren zwischen den Galizischen Bahnen untereinander. Gültig vom 1/5. 81. unter gleichzeitiger Aufhebung desselben Tarifs vom 1/1. 80 sammt Nachtrag I. (G. C. L. B.)

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband. Tarif vom 1/1. 80. Nachtrag VI gültig vom 1/5. 81 enthaltend:

1. Bestimmung betreffs der Ungarischen Transportsteuerzuschläge im Verkehr mit der Neu-Szönyer Linie,

2. Bestimmung betreffend die Abfertigung von und nach Königsberg-Quaibahnhof,

3. Aufnahme der Station Gänserndorf in den Ausnahmetarif für Getreide,

4. Neuer Ausnahmetarif 15 für den Transport von Kleie in Mengen von mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder bei Zahlung der Fracht hierfür.

5. Neuer Ausnahmetarif 16 für Schwefelsäure.

6. Berichtigungen. Preis 0,20 *M* (Oberschl. E.)

Ostdeutsch-Rheinischer Verband. Nach der Verfügung vom 27/5. cr. behält der mit dem 31/5. cr. eingeführte Ausnahmetarif für Flachs bei Aufgabe von 10 000 kg in einer Wagenladung Gültigkeit bis zum 1/7. cr. (Bromberg.)

Ostdeutsch-Ungarischer Verband. Tarif vom 1/1. 80. Nachtrag V zu Theil II (A. Classentarif) vom 1/5. 81 enthaltend:
1. Aufnahme der Station Cottbus B. G. E.
2. Bestimmung betreffend die Absendung von und nach Königsberg-Quaibahnhof.
3. Aufhebung einiger directer Verkehrsbezeichnungen.
4. Neue Sätze des Ausnahmetarifs 11 für gedörrte Pflaumen.
5. Ausnahmetarif No. 14 für Schwefelsäure.
6. Berichtigung. Preis 0,10 ℳ. (Oberschl. E.)

Pfälzisch-Württembergischer Ausnahmetarif für Holz vom 15/5. 81 unter Aufhebung des Tarifs vom 15/2. 80. (Pfalz.)

Preussisch-Oberschlesischer Verband. Mit Verfügung vom 29/4. wird ein Berichtigungsblatt mit Gültigkeit vom 1/5. resp. 15/6. c. herausgegeben. (Bromberg.)

Preussisch-Russischer Verkehr. Zu Heft II des Tarifs vom 13./1. Mai 80 ist mit Gültigkeit vom 13./1. cr. der 3. Nachtrag herausgegeben worden, enthaltend Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Stationen Demtschin, Klewan und Popelnia der Russischen Südwestbahnen einerseits und den Deutschen Stationen andererseits. (Ostpr. S.)

Preussisch-Sächsischer Eisenbahn-Verband. 1. Nach der Bekanntmachung vom 10/4. c. werden die zwischen den Stationen der Posen-Thorn-Bromberger und Halle-Sorau-Gubener Bahn mit der Routenvorschrift „via Posen-Bentschen“ aufgelieferten Sendungen nicht mehr direct im Preussisch-Sächsischen Verbande, sondern im gebrochenen Verkehr unter Berechnung der höheren Umkartirungsfracht abgefertigt.

2. Nach der Bekanntmachung vom 9/5. c. treten für den Verkehr zwischen Pirna (S. St. B.) und Cüstrin (K. O.), Crossen, Neutomischl, Opoleniza, Rothenburg und Bentschen der Märkisch-Posener Eisenbahn directe Frachtsätze der Classe B. in Kraft. Ebenso directe Ausnahmefrachtsätze für Spiritus zwischen Pirna einerseits und Glogau, Poln. Lissa, Sagan und Sprottau der Oberschlesischen Eisenbahn andererseits. (Bromberg.)

Rheinisch-Westfälischer und Hannover-Elsass-Lothringisch-Luxemburgischer Verkehr. Gültig vom 1/4. 81.
Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren zwischen den Stationen der Eisenbahndirectionsbezirke Köln (linksrheinisch), Köln (rechtsrheinisch), Hannover und Elberfeld einerseits und Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und der Luxemburgischen Wilhelmsbahn andererseits. 0,20 ℳ. (Köln [rechtsrheinisch].)

Rheinisch-Westfälisch-Pfälzischer Verkehr. Gültig vom 1/4. 81. Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren zwischen den Stationen der Eisenbahndirectionsbezirke Köln (linksrheinisch), Köln (rechtsrheinisch), Hannover und Elberfeld einerseits und Stationen der Pfälzischen Eisenbahnen andererseits. Gültig vom 1/5. 81. 0,20 ℳ. (Köln rechtsrheinisch.)

Sächsisch-Oesterreichischer Grenzbezirks-Verkehr. Nachtrag 1 vom 20/5. 81 zum Tarif vom 10/9. 80 enthaltend neue bezw. abgeänderte Frachtsätze zwischen Görlitz einer- und Eger, Franzensbad und Bodenbach andererseits. (Sächs. Stsb.)

Sächsisch-Schweizerischer Güterverkehr via Lindau. III. Nachtrag vom 15/5. 81 zum Tarif vom 1/4. 80 enthaltend: A. Ergänzungen. B. Aenderungen des Haupttarifs. C. Aenderungen des II. Nachtrags. (Sächs. Stsb.)

Sächsisch-Thüringischer Verband. Nachtrag IV zum Verbandsgütertarif vom 16/3. 80, gültig vom 1/5. 81 ab, enthaltend Frachtsätze für die Stationen Deutschenbora, Grosszschocher, Lohmeu, Militz und Schmölln b. Bischofswerda der Königlich Sächsischen Staatsbahn. (Thür.)

Schlesisch-Südwestdeutscher und Stettin-Südwestdeutscher Verband. Am 5/5. cr. sind die gesammten Frachtsätze für Heidelberg und die südlich davon gelegenen Stationen der Badischen Staatsbahn ausser Kraft getreten. (Br. Fr. E.)

Stettin-Märkisch-Posener Verband. Vom 1/5. cr. ab sind zwischen der diesseitigen Station Neu-Cunersdorf und Oderberg-Brahlitz der Berlin-Stettiner Eisenbahn directe Frachtsätze für sämmtliche Tarifclassen, sowie ein Ausnahmetarif für Holz des Specialtarif II eingeführt worden, deren Beträge bei den betreffenden Stationen zu erfahren sind. (M. P.)

Süddeutscher Verband.
Gemeinschaftl. Nachtrag I zu Theil II Heft 10 des allgem. Tarif,
„ „ III „ „ II „ 11 „ „ „
„ „ II „ „ III „ 1 Getreide,
„ „ I „ „ „ „ 1 Holz,
„ „ I zum Nordungarisch-Süddeutschen Getreidetarife. Tarif vom 15/9. 80.
Derselbe enthält Tarifzuschläge zu den Frachtsätzen für Ungarische Stationen, in Höhe der Ungarischen Transportsteuer. (Elsass-Lothr.)

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. X. Nachtrag zu Heft 7 (Verkehr Bodenbach-Saarbrücker Bahn).
Enthaltend: Bestimmung für die Frachtberechnung zwischen Bingerbrück, Wasserweg und Basel loco und transit (Badische Bahn), Aufnahme der Station Birkenfeld (Stadtbahnhof) in den directen Verkehr und theilweise veränderte Frachtsätze für Friedrichsfeld, Heidelberg und Schwetzingen. (Gültig vom 1/5. 81. Gratis.

XI. Nachtrag zu Heft 8 (Verkehr Baden-Pfalzbahn). Enthaltend: Entfernungen bezw. Frachtsätze für die Pfälzische Station Scheidt bei St. Ingbert und theilweise geänderte Frachtsätze für die Pfälzische Station Münster a/Stein. Gültig vom 10/5. 81. Gratis. (Bad. B.)

Südwestdeutscher Verband. II. Nachtrag zum Theil II (20 ₰).
VIII. Nachtrag zu den Entfernungstabellen des 1. Hefts (gratis).
IX. „ „ „ „ „ 2. „ (15 ₰).
XI. „ „ „ „ „ 3. „ (35 ₰).
Dieselben enthalten theilweise anderweite Entfernungen, welche durch die Abkürzungen der Moselbahn via Colberg und durch die Eröffnung der Reichsbahnstrecke Wadgassen-Völklingen veranlasst wurden, sowie theilweise anderweite Tariftabellen und Frachtsätze, welchen die Einheitssätze der Preussischen Staatsbahnen zum Grunde liegen. (Els.-Lothr.)

Südwestdeutscher Verbands-Gütertarif vom 1/3. 78, Heft 1, IX. Nachtrag vom 1/6. 81. (Pfalz.)

Westdeutscher Verband. Nachtrag 4 vom 1/5. 81 zum Tarif für Leichen, Fahrzeuge und lebende Thiere vom 1/12. 80.
Directe Sätze zwischen Stationen der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn einerseits und Stationen des Eisenbahndirectionsbezirks Frankfurt a/M. andererseits. Anderweite Sätze nach und von der Station Cassel-Unterstadtbahnhof. (Hannover.)

West- und Nordwestdeutscher Verband. Nachtrag 9 vom 1/5. 81 zum Theil II des Gütertarifs vom 1/7. 77.
Aenderung der Specialbestimmungen zum Betriebsreglement.

Ergänzungsblatt	zum Tarifheft	Ergänzungsblatt	zum Tarifheft
10	17	20	46
10	21	20	48
21	30	12	51
20	32	12	53
11	36	3	167
11	38	3	175

vom 1/5. 81.
Ermässigung der Frachtsätze für Cassel-Unterstadtbahnhof.

Ergänzungsblatt	zum Tarifheft	Ergänzungsblatt	zum Tarifheft
6	29	7	90
22	30	13	100
21	32	13	108
6	34	10	116
6	60	10	124
6	70	6	152
7	80	6	161

vom 15/5. 81.
Tarifsätze für die Station Höchst a/Main der Hessischen Ludwigsbahn.

Ergänzungsblatt	zum Tarifheft	Ergänzungsblatt	zum Tarifheft
12	31	12	33

vom 15/5. 81.
Tarifsätze für die Station Höchst a/Main, sowie anderweite Tarifsätze für die Stationen Gustavsburg, Mainz und Mainz-Gartenfeld der Hessischen Ludwigsbahn.

Ergänzungsblatt	zum Tarifheft	Ergänzungsblatt	zum Tarifheft
5	8	4	11

vom 15/5. 81.
Anderweite Frachtsätze des Specialtarifs III zwischen Brake und Nordenhamm einerseits, Stationen des Eisenbahndirectionsbezirks Frankfurt a/M. andererseits.

Ergänzungsblatt	zum Tarifheft	Ergänzungsblatt	zum Tarifheft
14	1	11	95
14	3	11	103

vom 18/5. 81.
Anderweite Tarifsätze für die Station Frankfurt a/M.-Sachsenhausen der Frankfurt-Bebraer Bahn.

Ergänzungsblatt	zum Tarifheft	Ergänzungsblatt	zum Tarifheft
23	30	14	100
22	32	14	108

vom 18/5. 81.
Anderweite Tarifsätze für die Station Frankfurt a/M.-Ostbahnhof der Hessischen Ludwigsbahn.
Nachtrag 20 vom 15/5. 81 zum Seehafen-Ausnahmetarife vom 1/6. 79.
Ausnahmesätze für die Stationen Aschaffenburg der Hessischen Ludwigsbahn und Gmünd der Württembergischen Bahn. Anderweite Ausnahmesätze für Petroleum und Naphtha im Verkehr mit Heidenheim. Aufnahme der Station Höchst a/Main der Hessischen Ludwigsbahn in den Seehafen-Ausnahmetarif. (Hann.)

III. A. 1.

Berlin-Hamburg mit Mecklenburg Friedrich-Franz. Nachtrag XIII vom 1/5. 81 zum Tarif vom 1/4. 78 enthält specielle Tarifvorschriften für die Beförderung von Bier in Fässern, Frachtsätze des Ausnahmetarifs 2 zwischen Senftenberg und Gr. Räschen B. G. E. und Mecklenburgischen Stationen und Aufhebung verschiedener Frachtsätze. Gratis. (M. F. F. E.)

Berlin-Stettiner, Mecklenburgische Friedrich-Franz und Berliner Nordbahn. Nachtrag VI zum Verbandsgütertarif vom 20/2. 78, gültig vom 1/5. cr. (Kgl. Direction Berlin.)

Rechte-Oder-Ufer- und Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn. Tarif vom 1/10. 77.

Nachtrag XII gültig vom 15/5. 81, enthaltend: 1. Ermässigte Frachtsätze für den Verkehr mit Cüstrin B. F.

2. Ausnahmefrachtsätze für den Transport von Giessereiroheisen.

3. Ermässigung des Ausnahmefrachtsatzes für Coakstransporte von Fellhammer nach Sosnowice transito. (Rechte Oder-Ufer-Eisenbahn.)

III. A. 3.

Saarbrücker (Mosel-) Bahn-Badische Bahn. V. Nachtrag zum Gütertarif vom 1/6. 79.

Enthaltend: Theilweise geänderte Frachtsätze für Friedrichsfeld, Heidelberg und Schwetzingen. Gültig vom 1/5. 81. Gratis. (Bad. B.)

IV.

Borstenvieh. Tarif für Borstenviehtransporte in vollen Wagenladungen von Stationen der Russischen Südwestbahnen nach Podwoloczyska und Brody. Gültig vom 15/5. 81. (G. C. L. B.)

Braunkohlen. Märkisch - Posener und Breslau - Freiburger Eisenbahn. Tarif vom 1/1. 78. Neuer Frachtsatz des Ausnahmetarifs für Braunkohlen Hermannia-Heinersdorf mit 0,34 *M.* pro 100 kg am 1/5. cr. in Kraft getreten. (Br. Fr. E.)

Getreide. 1. Specialtarif für die Beförderung von Getreide, Mehl aller Art, Grütze, Oelsaamen und Malz in Wagenladungen von mindestens 600 Pud von Stationen der Kursk-Charkow-Asow-Bahn via Kursk-Kiew-Grajewo-Prostken nach Königsbeeg.

Obiger Specialtarif ist mit Gültigkeit vom 13./1. Mai cr. in Kraft getreten.

2. Specialtarif für die Beförderung von Getreide etc. in Wagenladungen von mindestens 600 Pud von Stationen der Charkow-Nicolajew-Bahn via Woroschba-Kiew-Grajewo-Prosken nach Königsberg.

Obiger Specialtarif ist mit Gültigkeit vom 13./1. Mai cr. in Kraft getreten. (Ostpr. Südb.)

Holz. Mitteldeutsch-Ungarischer Verband. Ausnahmetarif für Holz v. 1|8. 79.

Am 1|5. 81 sind die Ausnahmesätze für den Verkehr mit den Stationen der Kgl. Ungarischen Staatsbahnen aufgehoben worden. (Oberschl. E.)

Kohlenverkehr. Nachtrag II zum Ausnahmetarif v. 1|3. 80 für den Transport mineralischer Kohlen in ganzen Wagenladungen ab Stationen der Buschtêhrader, der Aussig-Teplitzer, der Dux-Bodenbacher Eisenbahn und der Böhm. Westbahn nach Stationen der Werrabahn via Lichtenfels; gültig ab 10/5. 81. Derselbe enthält: 1. Frachtsätze ab Nürschan (Station der Böhm. Westbahn), 2. Ergänzung bezw. Berichtigung des Haupttarifes. (Buschtêhr.)

Kohlen. Ausnahmetarif für Kohlen im Südwestdeutschen Verbande v. 1|11. 79. Nachtrag II v. 1/4. 81. Anderweite Frachtsätze für verschiedene Relationen, welche sich über die neue Strecke via Völklingen billiger berechnen. (5 *₰.*) (Elsass-Lothr.)

Kohlen. Saarkohlentarif No. 1 nach inneren Pfälzischen Stationen v. 1|4. 78, V. Nachtrag v. 10|5. 81. (Pfälz.)

Kohlen. Saarkohlentarif No. 2 nach Pfälzischen Rheinstationen v. 1|9. 77. II. Nachtrag v. 1|5. 81. (Pfälz.)

Schafe. Specialtarif für Schaftransporte Wien-Paris vom 15|6. 79. Die Fracht wurde um 19,13 *M.* pro doppelbödigen Wagen ermässigt. (Elsass-Lothr.)

Schwefel. Ausnahmetarif für den Transport von Schwefel, roh oder gereinigt von Krakau nach Bachmatsch trans. für Stationen der Libau-Romnyer Bahn via Brody-Kiew, gültig vom 1/13. Mai 81. (G. C. L. E.)

Steinkohlentarif. Tarif von Stationen der Rechte Oder-Ufer Eisenbahn nach solchen der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn v. 1|8. 78.

Mit Giltigkeit v. 7|5. c. ab ist der Frachtsatz Emanuelsegen-Breslau B. F. und Schmiedefeld um 0,01 *M.* pro 100 kg ermässigt. (R. O. U. E.)

Steinkohlen und Steinkohlenasche, Kokes, Kokesasche und Briquets, sowie Braunkohlen, Braunkohlenkokes und Braunkohlenbriquets in Wagenladungen von je 10 000 kg von Stationen der Eisenbahn - Directionsbezirke Köln (linksrheinisch), Köln (rechtsrheinisch) und Elberfeld, sowie von Stationen der Dortmund-Gronau-Enscheder und Aachen-Jülicher Eisenbahn nach Stationen der Pfälzischen Eisenbahn im Rheinisch-Westfälisch-Pfälzischen Güterverkehr, giltig v. 1|4. 81. (0,30 *M.*) (Köln rechtsrheinisch.)

Steinkohlen. Local-Ausnahmetarif für Steinkohlen und Coaks v. 1|1. 75.

Nachtrag, gültig v. 10|5. 81 enthaltend: Zum Theil ermässigte Frachtsätze für den Verkehr nach Jägerndorf und Leobschütz. gratis.

Am 3/5. 81 sind ermässigte Frachtsätze für Steinkohlen und Coaks zwischen Carolinegrube und Glogau, Driebitz, Klopschen, Quaritz, Waltersdorf, Sprottau und Buchwald zur Einführung gelangt. (Oberschl. E.)

Steinkohlen. Gemeinschaftlicher Tarif der Oberschlesischen und Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn für Oberschlesische Steinkohlen via Kosel-Schmiedefeld-Raudten v. 1|4. 78.

Am 3/5. 81 ist zwischen Carolinegrube O. S. E. und den Stationen der Breslau-Freiburger Eisenbahn Raudten, Gramschütz, Steinau und Wohlau ein ermässigter Frachtsatz mit 0,804 *M.* pro 100 kg zur Einführung gelangt. (Oberschl. E.)

Steinkohlen. Ausnahmetarif für den Transport von Steinkohlen und Coaks von Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn nach Stationen der Mährisch-Schlesischen Centralbahn und der Staatsbahnen Kriegsdorf-Römerstadt und Erbersdorf-Würbenthal via Jägerndorf v. 10/5. 81.

Durch diesen Tarif ist der Ausnahmetarif für Steinkohlen und Coaks zwischen der Oberschlesischen und Mährisch-Schlesischen Centralbahn v. 15|7. 77 nebst Nachträgen aufgehoben. gratis. (Oberschles. E.)

Steinkohlen etc. Nachtrag I v. 20/5. zum Tarif v. 1|1. 81 für die Beförderung von Steinkohlen und Steinkohlenasche, Kokes, Kokesasche und Briquets sowie Braunkohlen, Braunkohlenkokes und Braunkohlenbriquets in Wagenladungen von je 10 000 kg von den Zechen an der Köln-Mindener, Rheinischen, Hannoverschen Staats-, Bergisch-Märkischen, Dortmund-Gronau-Enscheder und Aachen-Jülicher Eisenbahn nach Stationen der Hessischen Ludwigseisenbahn im Rheinisch-Westfälisch-Hessischen Verkehr, enthaltend:

1. Berichtigung der Vorbemerkungen,

2. Veränderte Frachtsätze für Station Wiesbaden der Hessischen Ludwigseisenbahn, sowie Frachtsätze für die Station Darmstadt-Rosenhöhe der Hessischen Ludwigseisenbahn,

3. Ermässigte Frachtsätze für die Zeche Friedrich-Joachim,

4. Aufnahme verschiedener Stationen und Zechen in den Verkehr mit Station Darmstadt,

5. Aufhebung des Verkehrs zwischen den rechtsrheinischen Kohlenstationen und der Station Frankfurt a/M.-Sachsenhausen und

6. Berichtigungen. (0,10 *M.*)

Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen, Kokes und Briquets in regelmässigen Extrazügen von 250 000 bis 400 000 kg im Verkehre zwischen Stationen des Eisenbahndirectionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) einerseits und Stationen der Niederländischen Staatseisenbahngesellschaft andererseits im Rheinisch-Westfälisch-Niederländischen Verkehr via Venlo, giltig v. 1/5. 81. (0,05 *M.*) (Köln rechtsrh.)

Fortsetzung der offiziellen Anzeigen.

Wir bringen hiermit zur öffentlichen Kenntniss, dass im Bereiche unserer Bahn fortan den **Viehbegleitern**, sofern dieselben nicht im Viehwagen Platz zu nehmen haben, die Benutzung von Personenwagen IV. resp. III. Klasse ohne Erhöhung des Fahrgeldes von 0,02 *M.* pro Kilometer gestattet wird. Cottbus, den 18. Juni 1881. Die Direction der Cottbus - Grossenhainer Eisenbahngesellschaft. (1526)

Breslau - Warschauer Eisenbahn. Bei der Beförderung von **Rennpferden** und **Vollblut-Mutterpferden in gewöhnlichen Güterwagen** wird fortan wieder dieselbe **Frachtermässigung**, wie bei der Beförderung dieser Pferde in Stallungswagen, gewährt. Poln. Wartenberg, den 18. Juni 1881. Direction. (1529)

II. Tarife für directe Verkehre mit besonderen Namen.

Mit 1. August d. J. treten die im **Böhmischen Braunkohlenverkehre nach Deutschland** via Bodenbach, bezw. via Mittelgrund laut Tarifes vom 1. Januar 1881 für die Station Glogau der Oberschlesischen Eisenbahn bestehenden directen Frachtsätze ausser Kraft. Dresden, am 17. Juni 1881. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung. (1497)

Der in unserer Bekanntmachung vom 16. Februar cr. in Aussicht gestellte anderweite Tarif für den **Cottbus - Grossenhain-Sächsischen Verband** tritt nunmehr mit dem 1. August cr. in Kraft. Cottbus, den 16. Juni 1881. Die Direction der Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn-Gesellschaft zugleich im Namen der betheiligten Verwaltungen. (1482)

Deutsch-Russischer Eisenbahn-Verband. Mit dem 1. Juli 1881 neuen Stils tritt der neunte Nachtrag zum Deutsch-Russischen Güter-Tarif vom 1. Januar 1880 n. St. in Kraft. Derselbe enthält:

1. ermässigte Rubelfrachtsätze für Eisen

(Roh-) etc. ad Artikeltarif 5 und Eisen und Stahl etc. ad Artikeltarif 6;

2. Ermässigung der Rubelfrachtsätze der Artikeltarife 2, 3 und 8 à 5 000 kg im Verkehr mit Dünaburg, Station der St. Petersburg-Warschauer Eisenbahn, und Erhebung eines Zuschlages (Expeditionsgebühr) von 1,83 Kopeken pro 100 kg für diese Artikeltarife;

3. Berichtigung des achten Nachtrages zum Deutsch-Russischen Güter-Tarif und

4. Berichtigung des Firmenregisters im Deutsch-Russischen Güter-Tarif.

Exemplare des vorbezeichneten neunten Nachtrages zum Güter-Tarif können von den Verbandstationen käuflich bezogen werden. Bromberg, den 13. Juni 1881. Königliche Eisenbahn-Direction als geschäftsführende Verwaltung. (1525 J)

Deutsch - Russischer Eisenbahnverband. Vom 20. Juni 1881 neuen Stils ab treten directe Frachtsätze für den Transport von Zittwersamen (Wurmsamen) in Quantitäten von 10 000 Kilogramm zwischen den Stationen Dresden der Sächsischen Staatsbahnen und Moskau der Moskau - Brester resp. Nicolai - Eisenbahn im Betrage von 2,13 ℳ. und 3,05 Rubel pro 100 Kilogramm in Kraft. Bromberg, den 10. Juni 1881. Königliche Eisenbahndirection als geschäftsführende Verwaltung. (1489 J)

Hamburg-Lübeck-Schlesischer Verband. Mit dem 20. Juni cr. treten ermässigte Ausnahme-Frachtsätze für den Transport von Traubenzucker, Stärke- und Kartoffelmehl, auch Stärkesyrup, zum Export bestimmt, im Verkehre zwischen den Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn Lissa i. P. und Trachenberg einerseits und Hamburg, Station der Lübeck-Hamburger Bahn und Lübeck, Station der Mecklenburgischen Friedrich-Franz Eisenbahn andererseits in Kraft.

Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Güter - Expeditionen zu erfahren. Schwerin, den 17. Juni 1881. Namens der Verbands-Verwaltungen: Die Direction der Mecklenburgischen Friedrich - Franz Eisenbahn-Gesellschaft. (1527)

Am 1. August cr. treten für den Güterverkehr zwischen Bayerischen Stationen und Schleswig - Holsteinischen Stationen (exl. Kiel) im **Hamburg-Lübeck-Bayerischen Verbande** erhöhte Frachtsätze für die den Ausnahmetarifen angehörenden Transportartikel in Kraft. Das Nähere ist aus dem vom 20. huj. ab giltigen Nachtrag 20 zum Hamburg-Lübeck-Bayerischen Verbandsgütertarif zu ersehen, welcher ausserdem noch Frachtsätze für diverse neue Verkehrsrelationen enthält und durch die betheiligten Verbandstationen zum Preise von 0,05 ℳ. pro Exemplar bezogen werden kann. Berlin und Hamburg, den 18. Juni 1881. Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft als geschäftsführende Verwaltung. (1521)

Hanseatisch-Schlesischer Verband. Mit dem 20. Juni cr. treten ermässigte Ausnahmetarifsätze für den Transport von Traubenzucker, Stärke- und Kartoffelmehl, auch Stärkesyrup, zum Export bestimmt, im Verkehre zwischen den Stationen Frankfurt a. O. und Fürstenwalde des Eisenbahndirectionsbezirkes Berlin, Glogau, Sagan, Trachenberg und Waltersdorf der Oberschlesischen, sowie Glogau der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn einerseits und den Hafenplätzen Bremen, Bremerhafen, Geestemünde, Hamburg, Harburg und Lübeck andererseits, ferner neue Ausnahmetarifsätze für dieselben Artikel im Verkehre zwischen den Stationen Cöpenick des Eisenbahndirectionsbezirkes Berlin und Lissa i. P. der Oberschlesischen Eisenbahn einerseits und den oben genannten Hafenplätzen andererseits in Kraft.

Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren. Berlin, den 15. Juni 1881. Königliche Eisenbahn-direction. (1488 J)

Leipzig - Magdeburg - Niederdeutscher Eisenbahnverband. Für leicht verderbliche Gegenstände, als Milch, Bier (in Fässern), Brot, frisches Obst, Fischbrut, Zuchtfische etc. kommen fortan Frachtermässigungen zur Anwendung, über welche die betheiligten Güterexpeditionen Auskunft ertheilen. Berlin und Hamburg, den 11. Juni 1881. Namens der Verbandsverwaltungen: Die Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft. (1483)

Am 1. Juli d. J. tritt im **Niederländisch-Sächsischen Verkehre** ein Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren zwischen Stationen der Niederländischen Staatsbahnen, Niederländischen Centralbahn, Holländischen Eisenbahn und Niederländischen Rheinbahn einerseits und den diesseitigen Stationen Bodenbach, Chemnitz, Dresden, Eger, Franzensbad, Görlitz, Hof, Reitzenhain, Reichenberg, Tetschen, Werdau, Zittau und Zwickau andererseits in Kraft, welcher bei den Expeditionen der Endbahnen käuflich zu erlangen ist. Dresden, am 15. Juni 1881. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung. (1505)

K. K. priv. Oesterreichische Staatseisenbahngesellschaft. Es ist soeben ein neuer Tarif mit der Bezeichnung **„Oesterreichischer Eisenbahnverband, Heft IV“** giltig ab 1. Juli l. J. erschienen. Dieses Tarifheft enthält Frachtsätze für den directen Güterverkehr zwischen Stationen der Aussig-Teplitzer Bahn, Böhm. Nordbahn, Böhm. Westbahn, Buschtêhrader Bahn, Dux - Bodenbacher Bahn, Kaiser Franz-Josef Bahn, Oesterreichische Nordwestbahn, Oesterreichische Staatsbahn, Pilsen - Priesener, Prag - Duxer Bahn, der Rakonitz - Protiviner Staatsbahn und Turnau-Kralup-Prager Bahn und wird dadurch der Nordwest-Böhmische Tarif vom 10. März 1878 sammt allen Nachträgen, sowie die directen Frachtsätze für den Güterverkehr zwischen Stationen der Prag-Duxer Bahn und Aussig-Landungsplatz, dt. 1. Mai 1880, aufgehoben.

Exemplare sind bei den betheiligten Bahnverwaltungen und namentlich auch bei der Verkehrsdirection der K. K. priv. Oesterr. Staatseisenbahngesellsch. in Wien, I. Pestalozzigasse 6 erhältlich. (1509 R M)

In Folge der am 1. April cr. erfolgten Vereinigung der bis dahin getrennt gewesenen Güterexpeditionen der Oberschlesischen und Ostbahn in Thorn für den Wagenladungsverkehr tritt vom 1. August cr. ab im **Preussisch-Bayerischen Verbande** eine anderweite Instradirung für diese Station in Kraft. Dieselbe regelt sich nach den jetzt für Thorn Stückgut bestehenden Bestimmungen. Bromberg, den 11. Juni 1881. Königl. Eisenbahn-Direction. (1473 J)

Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 31. v. Mts., die Einführung eines neuen Kohlen- etc. Tarifes im **Rheinisch-Westfälisch-Württembergischen Güterverkehr** betreffend, bringen wir hierdurch zur Kenntniss, dass die in den seitherigen Tarifen vom 10. October 1878 enthaltenen Frachtsätze für Gascokestransporte der Stationen Bonn, Crefeld, Ehrenfeld, München-Gladbach und Neuss des Directionsbezirkes Köln (linksrheinisch), Barmen, Barmen-Rittershausen, Duisburg, Elberfeld, Hagen, Müllfort, München-Gladbach, Solingen und Unna des Directionsbezirks Elberfeld, sowie Bocholt, Düsseldorf und Wesel des Directionsbezirks Köln (rechtsrheinisch), für welche der neue Tarif Frachtsätze nicht enthält, bis auf Weiteres noch in Gültigkeit bleiben.

Für Transporte der Gasanstalten zu B.-Borbeck, Dortmund, Essen, Ruhrort und Schalke im Directionsbezirk Köln (rechtsrheinisch) kommen die in dem neuen Kohlen- etc. Tarife enthaltenen bezüglichen Stationstarifsätze zur Anwendung.

Gleichzeitig bringen wir zur Kenntniss, dass ausser den in unserer Bekanntmachung vom 31. v. Mts. aufgeführten, durch den neuen Tarif ausser Kraft tretenden seitherigen Tarifen noch der Ausnahmetarif für Kohlen- etc. Transporte von Stationen der Aachener Industrie - Eisenbahn nach Württembergischen Stationen vom 1. März 1880 zur Aufhebung gekommen ist. Köln, den 12. Juni 1881. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direction (rechtsrheinische). (1487)

Im **Rheinischen Nachbarverkehr** treten zwischen den Stationen Dahlhausen B. M. und Dornap (Eisenbahndirectionsbezirk Köln rechtsrheinisch) directe Frachtsätze in Kraft, welche bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren sind. Elberfeld, den 16. Juni 1881. Königliche Eisenbahn-direction. (1510)

Rheinisch-Köln-Minden-Belgischer Güterverkehr. Der durch Heft III, beziehungsweise durch Nachtrag III zum Hefte II des Rheinisch - Köln - Minden - Belgischen Gütertarifs vom 15. September 1880 eingeführte Ausnahmetarif für die Beförderung von Eisen und Stahl etc. im Verkehr zwischen Stationen der Eisenbahndirectionsbezirke Köln (rechts- und linksrheinischer) einerseits und den Seehafen- resp. Canalstationen Antwerpen (Bassins) transit, Brügge (Bassin) transit, Brüssel (Entrepôt und Bassin) transit, Gent (Entrepôt, Docks und Bassin) transit, Löwen (Bassin) transit, Nieuport transit, Ostende transit, Termonde (Entrepôt) transit und Terneuzen transit andererseits über die Routen Aachen-Lanaeken, Herbesthal und Venlo-Roermonde gilt vom 1. August a. cr. ab nur noch für den Export nach den vorgenannten Stationen. Köln, den 16. Juni 1881. Königliche Eisenbahndirection (linksrheinische). (1523)

Rumänisch-Galizisch-Deutscher Verband-Güter-Verkehr. Theil II Heft I. Mit dem 1. Juli d. J. wird die Station Cottbus der Berlin-Görlitzer Eisenbahn mit den für die gleichnamige Station der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn bestehenden Sätzen in den rubricirten Verband einbezogen. Breslau, den 11. Juni 1881. Im Auftrage der Verband-Verwaltungen: Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn. (1530)

Saarkohlenverkehr nach Frankreich. Am 15. d. Mts. ist zum Kohlentarif No. 21 (Barême P. V. No. 1) nach der Französischen Ostbahn der 2. Nachtrag erschienen, welcher zum Theil ermässigte Frachtsätze für Hostenbach, sowie Aenderungen und Ergänzungen der Abfertigungs- resp. Instradirungsbestimmungen enthält.

Exemplare werden gratis abgegeben. Königliche Eisenbahndirection (linksrheinische). (1519)

Altona - Kieler Eisenbahngesellschaft. Zum Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren auf den unter unserer Verwaltung stehenden Bahnen und im **Schleswig-Holsteinischen Verbandverkehr** ist mit Gültigkeit vom 15. Juni d. J. ein Nachtrag II.

resp. I. erschienen, enthaltend Zusatzbestimmung zum § 40 des Betriebsreglements. — Das Nähere ist bei unseren Güterexpeditionen zu erfahren; auch kann der Nachtrag von unserer Betriebscontrole hier unentgeltlich bezogen werden. Altona, den 16. Juni 1881. Die Direction. (1498)

K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Mit 1. Juli a. c. tritt der Nachtrag V. zu Heft 7 des **Schlesisch-Niedersächsischen Verbandtarifes** in Kraft. Derselbe enthält Aenderungen der Frachtsätze auf Deutschem Gebiete. Wien, am 11. Juni 1881. Die Direction. (1491)

Thüringisch - Bayerisch - Württembergischer Verband. Am 1. August cr. tritt zum 1. Heft des Gütertarifs Nachtrag XXII in Kraft. Derselbe enthält für die Stationen Gera, Leipzig, Zeitz, Plagwitz - Lindenau theilweis ermässigte, theilweis erhöhte Frachtsätze und ist demnächst bei den Verbandsgüterexpeditionen zum Preise von 0,20 ℳ käuflich zu haben. Bis zum Erscheinen des Nachtrags ertheilt unser Tarifbüreau Auskunft. Namens der Verbandsverwaltungen. Erfurt, den 14. Juni 1881. Die Direction der Thüringischen Eisenbahngesellschaft. (1507)

Verband Thüringischer Eisenbahnen. Zum Tarife für den Transport von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im rubricirten Verbande, giltig auch für die Localverkehre der Verbandsbahnen, tritt am 16. d. Mts. Nachtrag I. in Kraft, welcher neue Bestimmungen über die Beförderung von Viehbegleitern, Ergänzung der Tarifvorschriften und Druckfehlerberichtigungen enthält und à 5 ₰ von den Verbandsexpeditionen, welche auch nähere Auskunft ertheilen, zu beziehen ist. Erfurt, den 13. Juni 1881. Die Direction der Thüringischen Eisenbahngesellschaft als geschäftsführende Verwaltung. (1493)

Westdeutscher Eisenbahnverband. Zum Tarif für die Beförderung von Leichen etc. ist der 5. Nachtrag erschienen, welcher anderweite Transportpreise für lebende Thiere in Wagenladungen und deren Begleiter nach und von Basel Bad. B. und Kehl enthält und der von den Güterexpeditionen bezogen werden kann. Durch die neuen Taxen treten für Grossvieh (excl. Pferde) im Verkehr mit Kehl Erhöhungen, im Uebrigen aber Ermässigungen ein. Die ermässigten Sätze treten am 1. Juli cr. und die erhöhten Taxen am 1. August cr. in Kraft. Hannover, den 13. Juni 1881. Namens sämmtlicher Verbandsverwaltungen: Königliche Eisenbahndirection. (1508)

III. Tarife für andere directe Verkehre.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. Für den Güterverkehr

a) zwischen Berlin B. A. E. einerseits und Falkenberg, Elsterwerda und Kohlfurt B. A. E. andererseits;

b) zwischen Falkenberg B. A. E. und Kohlfurt B. A. E. kommen mit dem 1. August cr. die gleichen Frachtsätze zur Einführung, welche der neue vom 1. August 1881 ab gültige Localgütertarif des Königlichen Eisenbahn-Directions-Bezirks Berlin für Berlin B. Dr. E. mit Falkenberg H. S. G. und Elsterwerda B. Dr., ferner für Kohlfurt N. M. E. mit Berlin N. M. E. und Falkenberg H. S. G. E. enthält.

Ueber die Höhe der neuen Taxen, welche gegenüber den bisherigen Frachtsätzen theils Erhöhungen, theils Ermässigungen in sich schliessen, ertheilt vorläufig unser Tarifbureau hier, Ascanischer Platz 5, Auskunft. Entsprechender Tarifnachtrag wird rechtzeitig herausgegeben werden. Berlin, den 19. Juni 1881. Die Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft. (1515)

Königlich Preussische Staats- und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen. Zu dem vom 1. Januar 1881 ab gültigen Localtarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren unseres Verwaltungsbezirks kommt mit sofortiger Gültigkeit der Nachtrag I. zur Einführung. Derselbe enthält Ergänzungen zum Betriebs-Reglement, sowie der Tarifvorschriften.

Der Tarifnachtrag ist durch unsere Expeditionen käuflich zu beziehen, woselbst auch das Nähere zu erfahren ist. Frankfurt a. M., den 17. Juni 1881. Königliche Eisenbahn-Direction. (1517 J)

Königlich Preussische Staats- und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen. Die in unserem Local-Gütertarif vom 1. Januar 1881 für den Verkehr zwischen Stationen der ehemaligen Nassauischen Bahn incl. Coblenz bestehenden Ausnahmetarifsätze für Getreide etc. (Ausnahmetarif No. 3) werden mit dem 1. August d. J. aufgehoben und treten an Stelle derselben vom genannten Tage ab die Tarifsätze des Special-Tarifs I. Frankfurt a. M., den 17. Juni 1881. Königliche Eisenbahn-Direction. (1516)

Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen und Königl. Preussische Staats- und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen. Zu dem Reichsbahn - Staatsbahn - Vieh- etc. Tarif vom 20. Januar 1880 kommt der V. Nachtrag und zu dem Staatsbahn-Vieh- etc. Tarif vom 1. Januar 1880 der Nachtrag II. mit sofortiger Gültigkeit zur Einführung.

Der Nachtrag V. zum Reichsbahn-Staatsbahn - Vieh- etc. Tarif enthält Ausnahmefrachtsätze für Schaftransporte vom Städtischen Central-Viehhofe Berlin nach Paris und der Nachtrag II. zum Staatsbahn - Vieh- etc. Tarif Ergänzungen der Zusatz-Bestimmungen zum Betriebs-Reglement, sowie der Tarifvorschriften.

Die Tarifnachträge sind durch die Expeditionen käuflich zu beziehen, woselbst auch das Nähere zu erfahren ist. Frankfurt a. M., den 17. Juni 1881. Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direction. (1518)

Oberschlesische Eisenbahn. Vom 1. August d. J. ab werden die Frachtsätze, welche in dem directen Tarif vom 1. November 1876 (Theil II S. 18/19) für den **Transport Oberschlesischer Steinkohlen etc. von den diesseitigen Stationen nach Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn** enthalten sind, für die Strecke von Friedrichsgrube und Czerwionka nach Prerau um je 10 Kreuzer pro 100 kg erhöht. Breslau, den 17. Juni 1881. Königliche Direction. (1506)

2. Eröffnungen, etc.

Mit dem 20. Juni cr. wird die zwischen Frauenhain und Grossenhain gelegene **Haltestelle Zabeltitz** der Berlin-Dresdener Eisenbahn dem **allgemeinen Wagenladungs-Güterverkehr** übergeben und treten vom genannten Tage ab directe Tarifsätze zwischen Zabeltitz und sämmtlichen Stationen der Berlin - Dresdener sowie der Haltestelle Hennersdorf der Halle-Sorau-Gubener Bahn in Kraft, welche bei unseren Güter-Expeditionen eingesehen werden können. Berlin, den 16. Juni 1881. Königl. Eisenbahn-Direction. (1511 J)

Märkisch-Posener Eisenbahn. Am 1. Juli d. J. wird die zwischen unseren Sationen Bentschen und Neutomischel angelegte **Privat-Weiche Chroschnitz** dem **allgemeinen Wagenladungs - Güterverkehr übergeben**, gegen eine Entschädigung von 6 Mark pro Wagen und bei Be- oder Entladung von 100 Wagen und mehr für einen Interessenten innerhalb Jahresfrist von 4 Mark pro Wagen. Daneben kommen die Frachtsätze der nächst hintergelegenen Station, also bei Sendungen von der Weiche in der Richtung nach Bentschen die Fracht von Neutomischel, in der Richtung nach Neutomischel die Fracht von Bentschen, bei Sendungen nach der Weiche in der Richtung von Bentschen die Fracht nach Neutomischel und in der Richtung von Neutomischel die Fracht nach Bentschen zur Erhebung. Die Zahlung der Frachten und Weichengebühren erfolgt bei unserer Güterkasse Bentschen. Guben, den 15. Juni 1881. Die Direction. (1520)

Marienburg - Mlawkacr Eisenbahn. Am 1. Juli cr. wird die Haltestelle „Dt. Eylau Stadt" für den Personenverkehr eröffnet. Der Personengeldtarif kann auf sämmtlichen Stationen eingesehen werden.

Die Züge werden wie folgt daselbst halten:

Zug		Ank.		Aufenth.		Abf.
Zug I	Ank.	11^{47}	Aufenth.	1 M.	Abf.	11^{48}
„ II	„	5^{9}	„	1 „	„	5^{10}
„ III	„	6^{43}	„	1 „	„	6^{44}
„ IV	„	8^{36}	„	1 „	„	8^{37}
„ V	„	11^{10}	„	1 „	„	11^{11}
„ VI	„	6^{13}	„	1 „	„	6^{14}

Danzig, den 15. Juni 1881. Die Direction. (1512 J)

3. Betriebs-Ergebnisse.

Transport-Einnahmen (vor der buchhalterischen Richtigstellung).

A. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn 703,64 km.

	1880	1881	1881
Vom 1. Januar bis 31. Mai	fl. 9 550 220,—	fl. 9 999 149,—	+ fl. 448 929,—
„ 1. bis 10. Juni	„ 621 082,—	„ 634 098,—	+ „ 13 016,—
	fl. 10 171 302,—	fl. 10 633 247,—	+ fl. 461 945,—

Mähr.-Schles. Nordbahn 143,71 km.

	1880	1881	1881
Vom 1. Januar bis 31. Mai	fl. 486 531,—	fl. 570 839,—	+ fl. 84 308,—
„ 1. bis 10. Juni	„ 29 869,—	„ 31 753,—	+ „ 1 884,—
	fl. 516 400,—	fl. 602 592,—	+ fl. 86 192,—

Wien, 17. Juni 1881. (1513)

4. General-Versammlungen.

Generalversammlung der **Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.** In Gemässheit der §§ 26—29 und 46 des Statuts werden die Actionäre der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft zu der einunddreissigsten regelmässigen

am Montag, den 27. Juni d. Js.
Nachmittags 3½ Uhr

zu Lübeck im Casinogebäude abzuhaltenden Generalversammlung hierdurch eingeladen.

Zur Prüfung der Legitimationen der stimmberechtigten Actieninhaber und zur Aushändigung der Eintrittskarten werden Committirte des Ausschusses

am Montag, den 27. Juni d. Js.
Mittags von 12—1 Uhr

im vorgenannten Locale gegenwärtig sein.

Die Legitimation geschieht durch Einreichung einer schriftlichen Erklärung über die eigenen Actien und über die

Actien, für welche ein Actionär vom anderen bevollmächtigt ist, unter Vorzeigung derselben (§ 29 des Statuts).
Zur Verhandlung kommen:
1. Jahresbericht der Direction und Rechnungsabschluss des Jahres 1880.
2. Jahresbericht des Ausschusses.
Lübeck, den 26. Mai 1881. Der Ausschuss der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft. (1337)

5. Submissionen.

Bergisch-Märkische Eisenbahn. Es soll die Anfertigung und Lieferung von
a) 15 Stück zweiachsigen Personenwagen III. Klasse (Coupésystem),
b) 10 Stück zweiachsigen Personenwagen IV. Klasse (mit Intercommunication),
c) 5 Stück dreiachsigen Personenwagen III. Klasse (Coupésystem), und
d) 5 Stück dreiachsigen Personenwagen II. und III. Klasse (Coupésystem)
im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.
Offerten ersuchen wir bis spätestens
Sonnabend den 2. Juli 1881
Vormittags 11 Uhr
mit der Aufschrift:
Submission auf Lieferung von Personen-Wagen
frankirt und versiegelt an das diesseitige maschinentechnische Büreau hier einzureichen, woselbst deren Eröffnung in Gegenwart der persönlich erschienenen Submittenten erfolgen wird.
Die massgebenden Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen zur Einsicht auf dem maschinentechnischen Büreau offen und können dieselben auch gegen Erstattung der Druckkosten ad 3 Mark von dem Kanzleivorsteher Peltz hierselbst bezogen werden. Elberfeld, den 18. Juni 1881. Königliche Eisenbahndirection. (1514)

Oldenburgische Staatsbahn. Die in halbmonatlichen bezw. monatlichen Raten zu beschaffende Lieferung des im Laufe der Monate Juli bis December 1881 incl. erforderlich werdenden Beleuchtungs- und Schmier-Materials, nämlich:
17 100,00 kg Petroleum,
5 050,00 „ Rüböl, raff.,
8 250,00 „ do. roh,
soll im Wege der Submission verdungen werden.
Die Lieferungsbedingungen werden auf Anforderung mitgetheilt.
Lieferungserbietungen sind bis zum 20. d. M. an die Eisenbahnmaterialverwaltung einzusenden. Oldenburg, 1881. Juni 14. Material-Verwaltung. Wolff. (1469)

Privat-Anzeigen.

ungetrübtes Spiegelbild der Tagesereignisse den Lesern durch rasche, eingehende Besprechungen und Berichterstattungen über alle Vorkommnisse in Staat und Gesellschaft zu geben, wird stets ihre Hauptaufgabe bleiben. Weitverzweigte, directe Verbindungen erleichtern ihr dieselbe.

Mit gleicher Sorgfalt wird der durchaus unparteiisch gehaltene Handelstheil der „Schlesischen Presse“ behandelt.

Kein zweites Schlesisches Blatt ist im Stande, so vollständige Handelsberichte und Courszettel von allen Geld- und Productenplätzen, so genaue Uebersichten über alle Bewegungen des Europäischen Marktes zu geben, als die „Schlesische Presse“.

Betreffs der Gewerbe- und Industrie-Ausstellung in Breslau hat die „Schlesische Presse“ eine Reihe hervorragender Fachmänner gewonnen, welche die in der Ausstellung vertretenen Firmen und Specialitäten einer systematischen und eingehenden Würdigung unterziehen.

Die intimen Beziehungen, welche die „Schlesische Presse“ und das mit ihr verbundene „Handelsblatt“ zu den industriellen und kaufmännischen Kreisen der Stadt Breslau, sowie der gesammten Provinz Schlesien unterhält, geben diesen Arbeiten eine ganz besondere Bedeutung.

Das Feuilleton der „Schlesischen Presse“ — eine überaus wohlgepflegte und von keiner anderen Zeitung noch übertroffene Specialität — wird im neuen Quartal einen Original-Roman

„Das Schloss am Meere“
von C. Schroeder,

welcher durch seinen wirklich spannenden, das Interesse der Leser aufs Höchste anregenden Inhalt Aufsehen machen wird, veröffentlichen.

Abonnementspreis:

bei allen Post-Anstalten des Deutschen Reiches und in Oesterreich-Ungarn
pro Quartal nur . . . . *M.* 6,25
für die letzten zwei Monate im Quartal . . . . *M.* 4,17
für den letzten Monat im Quartal *M.* 2,09

Inserate

sind in der weitverbreiteten „Schlesischen Presse“ von günstigstem Erfolge.
Insertions-Gebühr nur 20 Pf. pro Petitzeile.
☛ Probe-Nummern auf Wunsch gratis und franco. ☚

Für das III. Quartal 1881 sei empfohlen die bei G. D. Bädeker in Essen täglich erscheinende

Essener Zeitung.

Zugleich
Organ für Bergbau u. Hüttenbetrieb, Industrie und Verkehr.

Nebst Beiblatt Glückauf.

Die nun schon über 100 Jahre erscheinende „Essener Zeitung“ hat sich mit jedem Jahrzehnt immer grösserer Beliebtheit und zunehmender Beachtung in den westlichen Provinzen des Königreichs Preussen, namentlich in dem Rheinisch-Westfälischen Industriebezirke zu erfreuen. Eine nationale und liberale Tendenz prägt sich sowohl in den Leitartikeln, als in dem ganzen übrigen Inhalt des Blattes aus; die politischen Mittheilungen werden schnell und übersichtlich gegeben, wichtige Nachrichten in Telegrammen, die in besonderen Fällen sofort durch Extrablätter zur Kenntniss der Leser gelangen. Die Verhandlungen des Landtags und des Reichstags liefert die „Essener Zeitung“ in entsprechendem Umfang am Tage nach der betreffenden Sitzung. Es ist ausserdem die Einrichtung getroffen worden, dass zu der Samstag- (Sonntag-) Nummer ein drittes Blatt erscheint, welches am Sonntag Morgen zur Ausgabe gelangt und in welches alle bis zum Samstag Abend eintreffenden Nachrichten noch mit aufgenommen werden. Den Lesern der „Essener Zeitung“ gelangen hierdurch die neuesten Nachrichten einen ganzen Tag früher zur Kenntniss als durch die meisten anderen Blätter.

Den localen Zuständen in den Städten der Provinzen Westfalen und Rheinland, speciell aber den Interessen des Bergbaues und Hüttenwesens widmet die Redaction besondere Aufmerksamkeit.

Wöchentlich zweimal erscheint eine Beilage unter dem Titel „Glückauf, Berg- und Hüttenmännische Zeitung für den Niederrhein und Westfalen“. Dieses Blatt, zugleich Organ des „Vereins für die bergbaulichen Interessen“, bringt vorzugsweise Artikel technischen Inhalts, aus fachmännischer Feder hervorgehend. Eine wöchentliche „Umschau auf dem Kohlenmarkt“ unterrichtet die Leser zugleich von dem Stande der Montanindustrie in den Hauptstaaten Europas.

☛ Inserate, besonders solche, welche in irgend einer Weise zu dem lebhaften und mannigfachen gewerblichen Verkehr des volkreichen Stadt- und Landkreises Essen (nach der letzten Volkszählung Stadtkreis Essen 56 966 Einw., Landkreis Essen 117 364 Einw.), sowie namentlich auch zu der grossartigen Kohlen-, Stahl- und Eisenindustrie dieser Gegend in Beziehung stehen, erlangen durch die über ca. 750 Postorte verbreitete „Essener Zeitung“ und durch „Glückauf“ die wirksamste Veröffentlichung; die einspaltige Petitzeile oder deren Raum wird mit 20 *₰* berechnet, bei 4maliger Aufnahme 25 pCt. Rabatt. Besondere Beilagen werden unter billigster Notirung mitversandt.

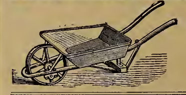
Durch die Post bezogen kostet die „Essener Zeitung“ mit der Beilage „Glückauf“, einschliesslich der Postprovision, vierteljährlich 4 *M.* 75 *₰*. — Die Beilage „Glückauf“ kostet für sich allein bezogen vierteljährlich 2 *M.* 25 *₰*, durch die Post bezogen 3 *M.*

UNION

Actien-Gesellschaft für Bergbau, Eisen- und Stahlindustrie zu Dortmund

liefert:

Kohlen und **Coaks. Erze.**
Puddelroheisen, Bessemerroheisen, Giessereiroheisen,
Eisenbahnschienen und **Pferdebahnschienen** aus Bessemerstahl,
Laschen aus Schweisseisen, Flusseisen und Bessemerstahl.
Unterlagsplatten für Schienen aus Schweiss- und Flusseisen.
Lang- und **Querschwellen** aus Schweiss- u. Flusseisen.
Kleineisenzeug zum eisernen Bahnoberbau.
Bandagen aus Bessemer- und Martinstahl.
Achsen aus Bessemer-, Martinstahl und Flusseisen.
Radsätze für Waggons, Tender und Locomotiven.
Grubenschienen aus Eisen und Stahl.
Grubenschwellen aus Schweiss- und Flusseisen:
Grubenwagen-Räder und **complete Sätze** etc. aus Temperstahl.
Fliegende Geleise, Schachtgestänge, Schachtringe, eiserne **Streckenbögen.**
Brücken, Dächer, Drehscheiben, Eisen-Constructionen, Weichen, Kreuzungen.
Giesserei-Producte jeder Art. Potterieguss.
Geschosse.
Schmiedestücke.
Geschmiedete Karren- und **Wagenachsen** aus Eisen und Stahl nach Profilbuch und in jedem vorgeschriebenen Facon.
Stabeisen: Rund, Vierkant, Flach, auch in Flusseisen, Bessemerstahl, Feinkorn, Puddelstahl, Hufstab- Mutter- Felgen- Reifen- Roststab-Eisen.
Geschmiedetes Eisen.
Universaleisen.
Profilirtes Eisen aller Art als:
Winkeleisen, ┬ Eisen, ⌶ Trägereisen, ⊓ Eisen, Fenstereisen u. s. w. — nach Profilbuch.
Kesselbleche in Prima, Feinkorn- Holzkohlen- Lowmoor- Flusseisen- Martinstahl- Bessemerstahl-Qualität.
Reservoirbleche.
Sturz- und Feinbleche.
Walzdraht in Eisen, Flusseisen, Martinstahl und Bessemerstahl.



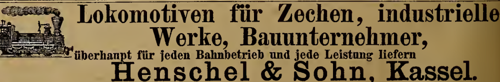
Eiserne Lastkarren

empfiehlt **R. Drescher, Chemnitz.**

Gesteinsbohrmaschinen, Luftcompressoren, Ventilatoren.

Elegante, gute und billige Dampfmaschinen:

3 Pfkr. *M.* 500; 6 Pfkr. *M.* 700; 12 Pfkr. *M.* 900; 18 Pfkr. *M.* 1,100 etc. etc. liefert in anerkannter, langjährig bewährter Construction
Mülheimer Maschinenfabrik & Eisengiesserei Mülheim a/d. Ruhr.



Lokomotiven für Zechen, industrielle Werke, Bauunternehmer,

überhaupt für jeden Bahnbetrieb und jede Leistung liefern

Henschel & Sohn, Kassel.

H. S. HERMANN. BUCHDRUCKEREI. LITHOGRAPHISCHE ANSTALT & STEINDRUCKEREI. VERLAGS-BUCHHANDLUNG.
PHOTOLITHOGRAPHIE & LICHTDRUCK-ANSTALT. BUCHBINDEREI. BERLIN SW., BEUTH-STRASSE 8.

Die im Jahre 1837 begründete Anstalt, welche vorzüglich für Druck von Formularen, Tarifen, Billets sowie von Steindruck-Arbeiten, wie Bau- und Situations-Plänen eingerichtet ist, empfiehlt sich den geehrten Bahn-Verwaltungen zur Lieferung des Drucksachen-Bedarfs bei schleuniger Herstellung zu billigsten Preisen.

☛ *Annahme der Privat-Anzeigen für diese Zeitung, welche für Fabrikanten und Lieferanten von Eisenbahn-Bedarf ein geeignetes Insertions-Mittel bietet.* ☚

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin SW. (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 48. 1881.

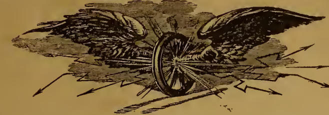
Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint Montags und Freitags.

Vierteljährlich für 4 Mark zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes; Kreuzband-Porto wird extra berechnet.

Manuscript sowie sämmtliche offizielle Inserate sind franco einzusenden an die Redaction: Dr. jur. W. Koch, Berlin SW., Kleinbeerenstr. 3.

Commissionär für den Buchhandel: Adolph Refelshöfer, Leipzig, Nürnberger-Strasse 59.



Beilagen zur Zeitung und Privat-Inserate wolle man direct an die Buch- u. Steindruckerei von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuth-Strasse 8, einsenden.

Insertions-Preis für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

Beilagen zu der Zeitung (in Quart) werden sowohl den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel als den durch die Post bezogenen Exemplaren für 15 Mark beigelegt. Auflage der Zeitung: 3000 Exemplare.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Einundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 27. Juni 1881.

Dieser Nummer liegt No. 12 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Um rechtzeitige Erneuerung des Abonnements wird mit dem Bemerken ergebenst ersucht, dass Abonnements bei der Redaction nur dann als erneut betrachtet werden, wenn Pränumerando-Zahlung erfolgt.

Inhalt:

Rumänische Eisenbahnen.

In Folge der Entscheidung des Reichs-Gerichtes in Angelegenheit des Consortiums Landau-Kaufmann wider die Rumänische Eisenbahnactiengesellschaft hat bekanntlich der Ingenieur Ziemer (ein Hintermann Kaufmann's) die Arrestbelegung der von der Rumänischen Regierung bei den hiesigen Bankhäusern Discontogesellschaft-Bleichröder deponirten 50 000 *M*, welche zur Auszahlung der am 1. d. Mts. fälligen Coupons 6procentiger Rumänischer Staatsobligationen bestimmt waren, beim hiesigen Königlichen Landgericht beantragt und ein obsiegendes Erkenntniss erwirkt, welches auch in zweiter Instanz vom Königlichen Kammergericht bestätigt wurde. In Folge dieser Entscheidung hat, wie ebenfalls vor einigen Wochen gerüchtweise gemeldet wurde, Fürst Bismarck in seiner Eigenschaft als Minister der auswärtigen Angelegenheiten intervenirt und durch folgende Note den Competenzconflict erhoben:

Berlin, den 5. Mai 1881.

In der Arrestsache des Ingenieurs Ziemer zu Berlin wider die Rumänische Regierung — 7. 169. 81. Abth. 44 — wird der Rechtsweg für unzulässig erachtet und deshalb auf Grund der §§ 4 und 5, Abs. 1 der Verordnung vom 1. August 1879 (G.-S. S. 573) hiermit der Competenzconflict erhoben.

Begründung.

Nach den Grundsätzen des Völkerrechts gehört die Geltendmachung solcher vermögensrechtlichen Ansprüche an eine fremde Regierung, wie sie in der vorbezeichneten Sache im gerichtlichen Arrestverfahren verfolgt werden, nicht zur Zuständigkeit der inländischen Gerichte, vielmehr kann die Verfolgung derartiger Ansprüche — soweit dafür die inländische Staatsgewalt angerufen wird — nur durch den Minister der auswärtigen Angelegenheiten im diplomatischen Wege geschehen.

Zur Begründung dieser Behauptung wird sowohl auf die völkerrechtliche Praxis (Vergl. die Rechtsprechung der Englischen, Französischen und Belgischen Gerichte: Phillimore, comm. upon international law Bd. II. S. 135 ff. Calov, droit international 3. Auflage, Band I. S. 565 ff. Laurent, droit civil intern. Band III. S. 59 ff. Clunet, journal de droit international privé 1874 S. 32 pr. 1876 S. 329 ff. von Holzendorff, Jahrbuch für Gesetzgebung 1877 S. 179 ff.) als auch auf die völkerrechtliche Theorie (Vergl. Heffter 7. Aufl. § 35 II, § 42, § 82. Kluber 2. Aufl. § 89. Bluntschli 2. Aufl. § 135 ff. Phillimore § CIX. Schory 7. Aufl. § 542a. Whaeton Ausg. von 1878 § 101b. Poelin § 215. Calov § 532 ff.) Bezug genommen.

Wie aus den abschriftlich angeschlossenen Schriftstücken aus den Jahren 1879, 1832 und 34/35 hervorgeht, ist insbesondere auch in Preussen in einer Reihe analoger Fälle die Unzulässigkeit des Rechtswegs von den höchsten Behörden als feste Staatspraxis wiederholt anerkannt und thatsächlich durchgeführt worden.

Die verbindliche Kraft der betreffenden völkerrechtlichen Bestimmungen hat durch die Vorschriften der Deutschen Justizgesetze, namentlich der Deutschen Civilprocessordnung eine Veränderung erfahren können. Neben dieser rechtlichen Begründung glaube ich auf die politischen Motive Gewicht legen zu müssen, welche die voraussichtliche Rückwirkung unseres eventuellen Verhaltens auf das anderer Staaten an die Hand giebt. Wenn in dem vorliegenden Falle der Grundsatz zur Feststellung gelangt, dass jede Privatklage zum Arrestschlag auf das Eigenthum fremder Regierungen Anlass geben kann, so ist mit Wahrscheinlichkeit vorauszusehen, dass gegen alle oder viele fremde Regierungen von einzelnen Privatklägern vor den dazu geeigneten Gerichten ähnliche Ansprüche erstritten werden. Wenn dann deren in Deutschland transitirendes oder sonst vorübergehend fahrbares Eigenthum bei uns mit Arrest belegt wird, so würden die Repressalien der dadurch betroffenen Mächte gegen Deutsches Eigenthum nicht ausbleiben und dieselben würden sich, einem im Völkerrecht nicht herkömmlichen Verfahren der Deutschen Behörden gegenüber, nicht auf Deutsches Staatseigenthum beschränken, sondern Deutsches Eigenthum im Allgemeinen zum Gegenstande nehmen.

Es liegt auf der Hand, dass eine sich steigernde Reihe von Repressalien zwischen grossen Mächten in kurzer Zeit zur Gefährdung des Friedens zwischen ihnen führen würde, und ich halte es als auswärtiger Minister des Landes und des Reiches für die Sicherheit unserer friedlichen Beziehungen zu anderen Mächten gefährlich, wenn die Privatrechtspflege in die Lage gebracht wird, fremde Regierungen durch Urtheilssprüche und Zwangsmassregeln herauszufordern, deren Competenz und rechtliche Begründung den fremden Regierungen und Rechtskundigen nicht einleuchtet.

Der Minister der auswärtigen Angelegenheiten.
von Bismarck.

Secundärbahnwesen.

Der „Reichs-Anzeiger“ veröffentlicht folgenden Erlass des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten:

Die Vorbereitungen für den Bau der durch die Gesetze vom 7. und 9. März v. J. (G.-S. S. 157, 169) und 25. Februar d. J. (G.-S. S. 32) zur Ausführung genehmigten Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung nehmen nicht überall den behufs einer baldigen kräftigen Inangriffnahme des Baues selbst im Interesse der betreffenden Landestheile erwünschten raschen Fortgang und finden insbesondere, wie wahrgenommen worden, nicht immer die erforderliche Unterstützung und Förderung Seitens der betheiligten Interessenten.

Um über den Gang der mit letzteren wegen Uebernahme der gesetzlich von ihnen verlangten Leistungen eingeleiteten Verhandlungen und den Stand der technischen Vorbereitungen für die Ausführung derjenigen Linien, deren Bau in Gemässheit der ebengedachten Gesetze der Königlichen Eisenbahndirection seiner Zeit übertragen worden ist, fortlaufend in Kenntniss zu bleiben und etwaigen Verzögerungen sofort mit Nachdruck entgegentreten zu können, beauftrage ich die Königliche Eisenbahndirection, nach näherer Anleitung des beigeschlossenen Formulars bis zur

demnächstigen Inangriffnahme des Baues selbst, nach Erfüllung der gesetzlich vorgeschriebenen Vorbedingungen, über den Verlauf der Verhandlungen betreffs der einzelnen Linien in periodischen Zwischenräumen von 4 Wochen — das erste Mal bis zum 1. Juli cr. — zu berichten.

Ich nehme hierbei gleichzeitig Veranlassung, der Königlichen Eisenbahndirection die nachdrücklichste Beschleunigung aller derjenigen Arbeiten wiederholt zur Pflicht zu machen, welche geeignet erscheinen die sofortige Inangriffnahme des Baues nach Erfüllung der im § 1 unter Litt. A, B und C obiger Gesetze vorgesehenen Bedingungen Seitens der Interessenten vorzubereiten und zu ermöglichen.

Die Herren Oberpräsidenten sind von mir ersucht worden, den Königlichen Eisenbahndirectionen nach Kräften ihre Unterstützung zu leihen.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten.

An sämmtliche Königliche Eisenbahndirectionen (excl. Stadtbahn, Elberfeld und Breslau).

Abschrift zur Kenntnissnahme und analogen Beachtung bezüglich der von der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft im Regierungsbezirk Oppeln in Aussicht genommenen Meliorationsbahnen.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten.

An die Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn zu Breslau.

Zusatz für den Oberpräsidenten zu Breslau.

Abschrift der Anlage ist auch der dortigen Königlichen Direction der Oberschlesischen Eisenbahn zur analogen Beachtung bezüglich der von der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft im Regierungsbezirk Oppeln in Aussicht genommenen Meliorationsbahnen zugefertigt worden.

Abschrift ad 1 und der Anl. theile ich Ew. etc. zur gefälligen Kenntnissnahme mit dem ergebensten Bemerken mit, dass ich mich zu den angeordneten Controlmassregeln veranlasst gesehen habe, um etwaigen Verzögerungen in den für die Ausführung der einzelnen Linien eingeleiteten Vorbereitungen sofort und mit Nachdruck entgegentreten zu können und darüber keinen Zweifel bestehen zu lassen, dass es nicht an den Organen der Staatsregierung liegt, wenn die Inangriffnahme der Bauausführung nicht in der gewünschten Weise gefördert wird.

Ew. etc. ersuche ich ergebenst, den mit der Leitung der Grunderwerbsverhandlungen beauftragten Behörden resp. Beamten des dortigen Bezirks die äusserste Beschleunigung derselben zur Pflicht zu machen und auch Selbst mit Ihrem ganzen Einfluss bei den betreffenden Communalverbänden auf einen raschen und befriedigenden Abschluss der Verhandlungen hinzuwirken.

Berlin, den 16. Juni 1881.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten.
Maybach.

An a) die Königlichen Oberpräsidenten nom. et pl. tit. zu Königsberg i. Pr., Danzig, Stettin, Breslau, Hannover, Cassel, Münster, Coblenz; b) das Königliche Oberpräsidium zu Magdeburg.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Wien, 20. Juni 1881. (Grundsteuerreclamationen. Waarenstatistik. Zufahrtstrassen. Desinfectionsgebühren. Conférence à quatre. Budapest-Semlin. Gross-Kikinda-Gross-Becskerek. Anschlüsse ans Ausland. 3 Generalversammlungen. Wien-Aspang. Militärbahn. Einkommensteuerentscheidung. Clubausflug. Börsenwoche.)

Die Reclamationsfrist für die Oesterreichische Grundsteuerregulirung ist am 15. d. M. zu Ende gegangen. Die Bahnen, welche von dieser Frist gar keinen oder nur einen theilweisen Gebrauch gemacht haben, sind durch 15 Jahre nicht in der Lage, eine Aenderung der nun für diese Dauer zu fixirenden Grundsteuer zu erlangen. Die meisten haben auch nur gegen die Judication, d. i. die unrichtige Besitzanschreibung, sehr wenige gegen die Einreihung der betreffenden Grundstücke in eine bessere Bonitätsclasse mit dem höheren Reinerträgnisse reclamirt. Die sich der letztern riesigen Arbeit enthaltenden Bahnverwaltungen haben sich auf ihre Grundnachbarn verlassen, da Reclamationen mitunter fuhrenweise zu den betreffenden Steuerämtern fast von allen Grundbesitzern eingebracht wurden. Das Territorium der Eisenbahnen ist nach dem Oesterreichischen Grundsteuergesetze nämlich als Parificationsland zu behandeln, d. i. es wird nach den angrenzenden oder umschliessenden Grundstücken eingeschätzt. Die Besteuerung der Eisenbahngrundflächen ist aber eine Anomalie; dieselben werden wohl nie mehr im Wege der landwirthschaftlichen Bodencultur benützbar (das Kriterium für die Grundsteuerpflicht); sie sollten deshalb noch eher als die Bauarea von der Grundsteuer befreit sein, welche diese Befreiung geniesst. Der nimmersatte Fiscus greift sogar nach den Staatsbahnen, welche nach einem Hofdecret vom 29. September 1843 ausdrücklich als steuerfrei erklärt wurden. Die Privatbahnen wurden noch früher (10. Juli 1838) grundsteuerpflichtig erklärt und ist wegen der Steuerumschreibung für die von ihnen in Anspruch genommenen Grundstücke im R.-G.-B. 141 v. J. 1876 eine umständliche Verordnung erlassen worden. Das jüngste allgemeine Gesetz v. 7. Juni 1881 über die Feststellung der Grundsteuerhauptsumme wird durch die verwickelten Bestimmungen über die Bemessung und Ausgleichung dieser Steuer eine Unmasse von Arbeit und Rechnerei, besonders bei den Umlagen provociren, von welchen die Bahnen ein gutes Theil tragen müssen.

Die Frage, ob nicht Oesterreichischerseits nach dem Beispiele Ungarns eine Reform der Waarenstatistik durchzuführen wäre, ist bereits bejahend entschieden worden und wird in Kürze eine Commission, bestehend aus Vertretern des Handels- und Finanzministeriums, sowie aus Vertretern der Eisenbahnen und der Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft zusammentreten, der ein bezügliches Elaborat bereits vorliegen wird. Es wird von Seite des Handelsministeriums beabsichtigt, die Ein- und Ausfuhr der Waaren durch die Transportanstalten erheben zu lassen, wie dies auch bei Einführung der Consumsteuern in Ungarn geplant war. Ob man sich auch zur Einhebung einer statistischen Gebühr entschliessen wird, steht noch dahin.

Ueber den Bau öffentlicher Eisenbahnzufahrten ist in Galizien ein Gesetz am 16. Mai 1881 publicirt worden. Zum Bau haben die Bahnunternehmungen mit ⅓, die politischen Behörden mit ⅓, dann die Gemeinden und Gutsgebiete, die Eigenthümer von Bergwerken oder Steinbrüchen und Fabriksunternehmungen (insofern alle diese Beitragsleister dabei interessirt sind), endlich der Landesfonds zu concurriren. Kommt zwischen diesen Concurrenten bezüglich des Beitrags zum letzten Drittel kein Uebereinkommen zu Stande, so entscheidet letztinstanzlich die Regierung.

Wegen Herabsetzung der Viehwagendesinfectionsgebühren wurden die Bahnverwaltungen vom Oesterreichischen Handelsministerium zur Berathung in der Directorenconferenz aufgefordert. Diese Gebühren seien im Vergleich zu der im Deutschen Reiche eingehobenen Gebühr von 1 *M.* pro Wagen zu hoch gehalten; bei ihrer ursprünglichen Bemessung i. J. 1871 war die verhältnissmässig billigere Methode mittelst Carbolsäure nicht zulässig; schon i. J. 1873 erklärten die Bahnen im Falle dieser Zulässigkeit versuchsweise einen Satz von 1 fl. pro Wagen anwenden zu wollen, welchen die Galizische Karl-Ludwigbahn auf 60 Kr. ermässigen wollte; solche von den Bahnen seither freiwillig gewährte Ermässigungen zeigen die Unhaltbarkeit des gegenwärtigen Zustandes.

Die letzte Sitzung der Conférence à quatre fand in Abwesenheit der Türkischen Delegirten statt, welche in der vorletzten Sitzung die Erklärung abgegeben hatten, dass sie ohne Instructionen seien und vorläufig an der Berathung der weiteren Artikel nicht theilnehmen können. In der letzten Conferenzsitzung, an welcher sich demnach nur die Delegirten Oesterreich-Ungarns, Serbiens und Bulgariens betheiligten, wurde der Rest des Conventionsentwurfes durchberathen und eine Einigung über den Text sämmtlicher Artikel mit Ausnahme des Artikels 17 erzielt. Dieser Artikel bestimmt, dass die Convention den respectiven Legislativen zur Genehmigung vorgelegt werden müsse. In Belgrad erfolgte übrigens die Uebergabe eines Protestes der Pforte an die Serbische Regierung, in welchem erstere gegen die seitens der letzteren mit Herrn Bontoux abgeschlossene Eisenbahnconvention mit der Begründung Einsprache erhebt, dass diese Convention dem seitens der Pforte mit Oesterreich-Ungarn im Jahre 1872 abgeschlossenen Vertrage widerspricht. — Was die Pforte eigentlich mit diesem Proteste bezwecken will, ist schwer erfindlich, da ohnehin der 1872er Vertrag durch das Vorgehen der Pforte längst in die Brüche gegangen ist.

Der bezüglich des Ausbaues der Budapest-Semliner Eisenbahn zwischen der K. Ungarischen Regierung einerseits und der Oesterreichischen Länderbank und der Firma Fies-Lille als Hauptunternehmern andererseits seiner Zeit geschlossene und mit dem Gesetzartikel über den Ausbau der Budapest-Semliner Bahn und deren Flügelbahnen genehmigte Vertrag wurde dieser Tage unterfertigt. Die Hauptunternehmer traten sogleich in Verhandlungen wegen Ueberlassung des Baues mit den Subunternehmern Schwarz & Gregersen und haben den diesbezüglichen Vertrag auch abgeschlossen. Die ganze Linie ist auch nach dem Vertrage mit den Subunternehmern in 3 Bausectionen eingetheilt und sind für die Vollendung der Arbeiten dieselben Termine bestimmt, welche die Regierung den Hauptunternehmern gegenüber ausbedungen hat. Die Subunternehmer, welche Alexander Stromsky, den vortheilhaft bekannten Ungarischen Ingenieur, als Bauleiter engagirt haben, werden auf der Strecke Budapest-Maria-Theresiopel, für welche auf Grund der politischen Begehung die Ertheilung des Bauconsenses schon nächster Tage gewärtigt wird, den Bau demnächst beginnen, bezüglich der beiden anderen Strecken aber beabsichtigen dieselben um die wo möglich im Monate Juli l. J. abzuhaltende politische Begehung einzuschreiten.

Wegen Feststellung der Concessionsbedingungen für die von Gross-Kikinda nach Gross-Becskerek zu erbauende Localbahn wurde eine Conferenz abgehalten, von welcher die projectirte Richtung der Linie als entsprechend befunden, der von den Concessionswerbern überreichte Concessionsentwurf Punkt für Punkt verhandelt und mit unwesentlichen Modificationen festgestellt

wurde. Die Länge der Eisenbahnlinie beträgt 70,5 km, dieselbe geht von der Station Gross-Kikinda der Oesterreichischen Staatsbahn aus und endet, Alt-Becse berührend, bei Gross-Becskerek als der Endstation. Die faktischen Baukosten der Bahn wurden mit 1 666 000 fl. bestimmt, zu deren Beschaffung Prioritäts- und Stammactien bis zum Nominalbetrage von 1 812 500 fl emittirt werden können. Die Beschaffung des Capitals ist bereits in der Weise sichergestellt, dass ²/₅ der faktischen Baukosten, d. h. 766 000 fl. die betreffenden Jurisdictionen, die Gemeinden und Grundbesitzer gegen Stammactien zum vollen Nominalwerthe rechtskräftig angeboten haben, während ³/₅ der Baukosten, d. h. 900 000 fl. die Ungarische Länderbank zur Verfügung stellt und dafür Prioritätsactien im Nominalwerthe von 1 046 500 fl. zum Course von 86 übernimmt. Dass die Finanzirung der Bahn unter so günstigen Bedingungen bewirkt wird, ist ohne Zweifel der anerkennenswerthen Opferwilligkeit und Action dieser Bank als Verdienst anzurechnen, von welchem Geldinstitute nach diesem guten Anfang sicher erwartet wird, dass dasselbe auch die übrigen Localbahnen ebenso unterstützen würde, um deren Zustandekommen die zur Ungarischen Länderbank umgewandelte Ungarische Eisenbahnbank eine so lebhafte Thätigkeit entwickelt hat.

Die 39 Oesterreichisch-Ungarischen Anschlüsse an das Ausland werden vom „P. Lloyd" geschieden nach den verschiedenen Grenzländern zusammengefasst und ergeben folgendes Bild: „Wir beginnen mit den Anschlusslinien an die Schweiz. Bis jetzt haben wir mit derselben zwei eiserne Anschlusspunkte mittelst der Vorarlberger Bahn: a) Feldkirch-Buchs und b) Lautrach-St. Margarethen. — Gegen Bayern ist die Zahl der Eisenstrassen schon viel grösser, sie beträgt dermalen neun. In Vorarlberg geht eine Eisenstrasse a) von Bregenz nach Lindau (Vorarlbergbahn), in Tirol läuft eine solche b) von Kufstein nach Rosenheim (Südbahnstrecke). Im Kronlande Salzburg vermittelt den Verkehr die Eisenbahnlinie c) Salzburg-Freilassing (Kaiserin Elisabethbahn). In Oberösterreich münden gegen Bayern: d) Braunau-Simbach mit zwei Bahnlinien: Steindorf-Braunau und Neudorf-Braunau, dann e) Wels-Passau mit der Nebenlinie Ried-Schärding. In Böhmen überbrücken die Grenze: f) Pilsen-Eisenstein-Ludwigsthal (der Pilsen-Priesener Eisenbahn), g) Eger-Furth (der Böhmischen Westbahn), h) Eger-Waldsassen, i) Eger-Asch-Selb (Königlich Bayerische Staatsbahnen). — Die Sächsische Grenze überschreiten neun Eisenbahnlinien mit folgenden Uebertrittspunkten: a) Eger-Voitersreuth-Elster (Königlich Sächsische Staatseisenbahn), b) Komotau-Weipert-Annaberg (Buschtěhrader Bahn), c) Krima-Reitzenhain-Flöha (Buschtěhrader Bahn), d) Bodenbach-Dresden (mit den vier wichtigen Eisenbahnlinien der Staatseisenbahn, der Oesterreichischen Nordwestbahn, der Dux-Bodenbacher und der Böhmischen Nordbahn), e) Rumburg - Georgswalde - Ebersbach (Löbau) und f) Georgswalde-Ebersbach-Neusalza-Sobland (nur eine kleine Strecke Oesterreichischen Gebietes durchschneidend), g) Warnsdorf - Seifhennersdorf und h) Warnsdorf - Grossschönau (Linien der Böhmischen Nordbahn) und i) Reichenberg-Zittau. — Die Grenze gegen Preussen überbrücken bis jetzt zehn Eisenbahnlinien, und zwar an folgenden Punkten: a) Reichenberg-Seidenberg-Görlitz (inländische Anschlussbahn, Südnorddeutsche Verbindungsbahn), b) Königsheim-Liebau-Ruhbank und c) Chotzen-Halbstadt - Friedland (Oesterreichische Nordwestbahn mit dem Flügel Braunau-Halbstadt), d) Geiersberg-Lichtenau-Mittelwalde (Mährische Grenzbahn und die Oesterreichische Nordwestbahn); alle diese Linien münden aus Böhmen dahin aus. Schlesien ist mit Preussen verbunden durch die Linien: e) Jägerndorf-Hennersdorf-Ziegenhals, f) Jägerndorf-Leobschütz mittelst der Mährisch-Schlesischen Centralbahn, g) Oderberg-Ratibor durch die Kaiser Ferdinands - Nordbahn und die Kaschau - Oderberger Bahn. In Galizien münden nach Preussen die Linien: h) Dzieditz - Pless (Rechte Oderuferbahn), i) Oswieczim-Neuberun und k) Szczakowa-Myslowice (Kaiser Ferdinands-Nordbahn). — Gegen Russland haben wir bis jetzt folgende drei eiserne Uebertrittslinien: a) Szczakowa-Granica (Kaiser Ferdinands - Nordbahn), b) Krosne-Brody-Radziwillow, c) Lemberg-Podwoloczyska-Woloczyska (Galizische Karl-Ludwigbahn). — Gegen das neue Königreich Rumänien münden drei Linien; in der Bukowina die Linie: a) Suczawa-Jassy der Lemberg - Czernowitz - Jassy Eisenbahn, b) in Siebenbürgen die Linie Kronstadt-Bukarest über den Predeal und c) Alt-Orsova-Verciorova in Ungarn. Von da an in westlicher Richtung sind die bis an die Reichsgrenzen reichenden Eisenbahnpunkte Bazias und Semlin zu nennen. Die Linie Dalya-Brod-Senitza geht jetzt auf heimischem Gebiete. Natürliche Hindernisse zur Fortsetzung der Schienenstrassen bildet das Meer in Fiume, Pola und Triest (Spalato und Sebenico nicht erwähnt). — Gegen Italien münden: a) Cormons - Udine (Südbahn), b) Pontafel - Udine (Staatsbahn), c) Ala-Verona (Südbahn), somit gleichfalls drei Eisenstrassen".

In der am 11. d. Mts. abgehaltenen Generalversammlung der Fünfkirchen-Barcser Bahn wurde mitgetheilt, dass eine grosse Finanzgruppe mit der Gesellschaft unterhandelt, um aus Anlass des Baues der Ofen-Fünfkirchener Eisenbahn die gesellschaftliche Strecke Ueszög-Szt. Lörincz gemeinsam benützen zu können. Erwähnte Finanzgruppe würde 5,2 pCt. vom Investitionscapitale bezahlen und ausserdem zu den Bahnerhaltungs- und sonstigen Kosten einen der Zahl der Achsenkilometer entsprechenden Beitrag leisten. Die Verhandlungen werden fortgeführt, und wäre das Zustandekommen einer solchen Vereinbarung für die Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn sehr günstig. Die Gesellschaft stellte das Ansuchen, die Couponstempelauslagen in die Betriebsrechnung einstellen zu dürfen; die Regierung verweigerte jedoch die Genehmigung, und demnach werden vom 1. Januar 1882 an pro Actiencoupon 3 kr., pro Prioritätencoupon 7 kr. gezahlt. Im Jahre 1880 beliefen sich die Betriebseinnahmen auf 628 301 fl., die Betriebsausgaben auf 332 260 fl., der Ueberschuss beträgt also 296 041 fl.; hierzu kommen die Zinsen und die Quote der Donau-Dampfschifffahrtgesellschaft, und sonach beziffert sich der Gesammtüberschuss auf 346 731 fl. Zur Einlösung der ausgelosten 39 Prioritäten, der Actien- und Prioritätencoupons etc. sind 350 192 fl. erforderlich, und verbleiben daher zu Lasten der Staatsgarantie 3 461 fl. Silber, ferner ist zur Einlösung der Anlehenscoupons und zur Amortisirung der Anleihe die Staatsgarantie mit dem Betrage von 20 089 fl. in Anspruch zu nehmen.

Die Graz - Köflacher Eisenbahn- und Bergbaugesellschaft hielt am 13. d. Mts. ihre 26. ordentliche Generalversammlung ab. Der in Ergänzung des Geschäftsberichtes pro 1880 erstattete Vortrag bemerkt zunächst, dass das Bruttoerträgniss des abgelaufenen Jahres um 30 556 fl. hinter dem des Vorjahres zurückgeblieben sei, das Reinerträgniss jedoch jenes des Jahres 1879 um 140 990 fl. überstiegen habe, nachdem in diesem letzteren Jahre die dritte Emission der Prioritätsanleihe noch nicht zur Verzinsung gelangt war. Diese günstige Wendung habe die Verwaltung der eingeschlagenen Kohlenpolitik und der Erwerbung einiger Kohlenwerke im Köflacher Gebiete zu danken. Es wurde ferner mitgetheilt, dass die Entscheidung der Regierung in Betreff der in der vorjährigen Generalversammlung beschlossenen Statutenänderungen so wesentliche Modificationen dieser Beschlüsse (dieselben haben die Ausgabe von drei Millionen Gulden Secondeactien behufs Wiederaufnahme der Dividendenzahlung zum Gegenstande) bedingt, dass die Verwaltung neuerdings mit der Société Belge de chemins de fer in Verhandlung treten muss. Der Verwaltungsrath ersucht daher wieder um die — auch ertheilte — Ermächtigung, die von der Regierung verlangten Modificationen der Statutenänderungen auch mit der Société Belge endgiltig zu vereinbaren. Sollte in Folge dieser Vollmacht ein solches von der Regierung genehmigtes Uebereinkommen zu Stande kommen, welches die Aufnahme der Dividendenzahlung aus dem Erträgnisse des Jahres 1880 (9 fl. pro Actie) ermöglicht, so sei der Reingewinn in der ziffermässig beantragten Weise zu vertheilen, was auch angenommen wurde.

In der 10. Generalversammlung der Mährisch-Schlesischen Centralbahn vom 14. d. Mts. wurde mitgetheilt, dass mit der Unionbank dahin ein Ausgleich zu Stande kam, dass diese ihre Forderung von 375 000 fl. an die Austro - Belgische Eisenbahngesellschaft um 75 000 fl. gegen dem verkauft, dass die Mährisch-Schlesische Centralbahn vor Ende 1881 ihre Schuld von 375 000 fl. um den gleichen Cessionsbetrag rückerwirbt. Dagegen giebt die Unionbank die in ihrem Depot befindlichen 379 Actien der Mährisch - Schlesischen Centralbahn an diese zurück. Der Verwaltungsrath beantragt, diesem Arrangement die Zustimmung zu ertheilen. Weiters beantragt der Verwaltungsrath, bei der Curatelsbehörde den Antrag stellen zu dürfen, die Coupons der Prioritäten nur voll einzulösen und keine Abschlagszahlungen zu leisten, ferner den Coupon des Jahres 1874 aus den vorhandenen Baarbeständen nach Berücksichtigung der Betriebserfordernisse, der Zahlung an die Oberschlesische Eisenbahn und des Ausgleiches mit der Unionbank einzulösen. Die Generalversammlung genehmigte diese Anträge und ertheilte dem Verwaltungsrathe die Vollmacht, die nothwendigen Schritte bei der Curatelsbehörde vorzunehmen.

Der Bau der Eisenbahn Wien - Aspang ist so weit vorgeschritten, dass die Betriebseröffnung auf dem grössten Theile derselben schon im Monate August stattfinden wird. Nur die Endstrecke bei Aspang wird erst in einem späteren Zeitpunkte fertiggestellt sein. Die concessionsmässige Vollendungsfrist wurde auf vier Jahre, vom Tage der Concessionsertheilung gerechnet, festgesetzt; da die Concession vom 28. November 1877 datirt, so läuft die erwähnte Frist erst am 27. November d. J. ab.

Zum Bau einer Militärbahn beim Wiener Arsenale wurde der Consens ertheilt. Es handelt sich um Herstellung einer Geleiseanlage im Arsenal und deren Verbindung mit den Geleisen des Centralbahnhofes der Oesterreichischen Staatseisenbahngesellschaft.

Die Beschwerden wegen Behandlung der Einkommensteuer für die Mährisch-Schlesische Nordbahn und für das Ergänzungsnetz der Staatsbahn wurde am 18. d. Mts. vom Verwaltungsgerichtshofe zurückgewiesen, indem er im Wesen die Argumentation der Regierung sich zu eigen machte, dass die Zahlung des Garantiebetrages durch das Mass des Nothwendigen beschränkt ist, die Befreiung der Prioritätenbesitzer von der zehnprocentigen Einkommensteuer aber nicht nothwendig sei, nachdem die Bahnen das Recht dieses Abzuges zweifellos besitzen. Demnach wird die

Einkommensteuer der beiden Beschwerdeführer nicht als Ausgabe in die Betriebsrechnung eingestellt; es werden vielmehr wie bisher auch beide Gesellschaften diese Einkommensteuer aus Eigenem tragen und den Coupon unverkürzt einlösen. Diese dem Staatsschatze fast eine halbe Million Gulden jährlich ersparende Entscheidung findet jedoch auf diejenigen Bahnen keine Anwendung, in deren Titres die Bestimmung ausdrücklich aufgenommen wurde, dass die Zinsen „ohne Abzug" zu zahlen sind; diesen Bahnen wird die Einstellung der Einkommensteuer in die Betriebsrechnung gestattet.

Der Club Oesterreichischer Eisenbahnbeamten machte gestern einen prächtigen Ausflug nach Neuberg zur Besichtigung der Bessemerhütten und der Martin'schen Stahlerzeugung und der Walzwerke. Auf der Höhe des Semmering wurde bei der decorirten Büste Ghega's dessen Verdienste um das Oesterreichische Eisenbahnwesen vom Präsidenten Obermayer gefeiert. Die Trinksprüche beim Bankett huldigten den wissenschaftlichen und geselligen Bestrebungen des Clubs.

Die Börse war für Bahnactien günstig gestimmt. Es stiegen Südbahn auf 130 in Folge der Italienischen Abwickelung; Karl-Ludwig auf 314,50 wegen des Gelingens der Conversion und die beiden Nordwestbahnen auf 209,25 (A) und 241,25 (B) mit Rücksicht auf die guten Einnahmen; Nordbahn hob sich wieder auf 2434. Die obenerwähnte Entscheidung hatte auf den Cours der Prioritäten fast gar keinen Einfluss.

Die Befestigung der Schienen auf hölzernen Querschwellen.

Obwohl die Anwendung des eisernen Oberbaues, des Langschwellen- wie Querschwellenoberbaues, namentlich in den letzten Jahren eine ganz erhebliche Steigerung erfahren hat, so überwiegt doch der Oberbau mit hölzernen Querschwellen bei uns in Deutschland — von anderen Ländern gar nicht zu reden — zur Zeit noch in so bedeutendem Masse, dass jede Vervollkommnung desselben und jeder Vorschlag zu Verbesserungen willkommen geheissen werden muss. Zu einem solchen Verbesserungsvorschlag für die Befestigung der Schienen auf hölzernen Querschwellen, welcher scheinbar naheliegend ist, unseres Wissens aber bisher noch nicht gemacht wurde, gelangt der Eisenbahnbauinspector A. J. Susemihl in Stargard i. P. auf Grund theoretischer Speculationen und eingehender practischer Untersuchungen, die er bezüglich der Haftfestigkeit der üblichen Schienenbefestigunsmittel, der Haknägel und Schienenschrauben, angestellt hat und im „Centralblatt der Bauverwaltung" unter Beifügung verschiedener Tabellen veröffentlicht.

Von den gebräuchlichen Schienenbefestigungsmitteln: den Haknägeln mit quadratischem, Haknägeln mit achteckigem Querschnitt und den Schienenschrauben, verdienen, wenn nur die Beschaffungskosten in Betracht gezogen werden, die vierkantigen Nägel den Vorzug. Anders stellt sich aber die Sache, wenn man die verschiedenartige Inanspruchnahme berücksichtigt, welche das Eisenbahngeleis und die Schienenbefestigung zu erleiden hat. Die das Gestänge angreifenden äusseren Kräfte wirken im Allgemeinen vertical oder seitlich. Die vertical wirkenden Kräfte entstehen beim Passiren der Züge durch das Zurückfedern der abwechselnd be- und entlasteten Schienen und arbeiten auf ein Ausziehen der Befestigungsmittel; sie verursachen dadurch eine Lockerung der Schienen und weiterhin eine Zerstörung der Structur des Holzes in den Auflagerflächen der Schwellen. Die seitlich wirkenden Kräfte sind vorzugsweise nach Aussen gerichtet; sie werden hervorgerufen durch das Schwanken und Schlingern der Fahrzeuge, suchen die äusseren Befestigungsmittel nach Aussen zu drängen, eine bleibende Spurerweiterung hervorzubringen und arbeiten ausserdem auf ein Umkanten der Schienen.

Aus diesen sehr einfachen Erwägungen ergiebt sich die ebenso einfache Schlussfolgerung, dass an der inneren Schienenseite solche Befestigungsmittel zu wählen sind, welche vorzugsweise dem Ausziehen oder Anlüften, an der äusseren solche, die vorzugsweise dem seitlichen Ausdrängen Widerstand leisten. Ausserdem muss eine möglichst innige, dauernde Verbindung zwischen Schiene und Schwelle verlangt werden, damit das Hämmern der Schiene auf der Schwelle beim Passiren der Züge unmöglich gemacht, die Schwelle beim Auf- und Niedergehen der Schiene vielmehr mitgenommen wird.

Die Untersuchungen, welche Susemihl bezüglich der für eine innige Verbindung zwischen Schiene und Schwelle vor Allem in Betracht kommenden Haftfestigkeit der Befestigungsmittel angestellt hat, erstrecken sich auf vierkantige Hakennägel von 15 mm Querschnittsseite und 135 mm Schaftlänge, ferner auf achtkantige Nägel von gleicher Schaftlänge und einem Querschnitt, dessen eingeschriebener Kreis 18 mm Durchmesser hat und endlich auf Schienenschrauben von 120 mm Schaftlänge und 19 mm Durchmesser. Die Versuche wurden an Befestigungsmitteln angestellt, welche in imprägnirte und nicht imprägnirte Schwellen theils frisch eingetrieben wurden, theils bereits bezw. 8, 20 und 45 Monate in den Geleisen gelegen hatten. Das Ergebniss lautet dahin, dass die Haftfestigkeit der Schienenschrauben erheblich grösser ist, als die der Haknägel; dass das Verhalten der vierkantigen und achtkantigen Nägel nahezu gleich ist; dass die Haftfestigkeit um so geringer ist, je trockner die Schwellen sind, dass dieselbe aber wesentlich vermehrt wird, wenn die Schwellen (mit Theeröl) imprägnirt sind.

Um die Widerstände gegen seitlich wirkende Kräfte festzustellen, wurden vier- und achtkantige Hakennägel mittelst einer hydraulischen Presse in die Schwellen eingetrieben und die zum Eintreiben bis auf verschiedene Tiefen erforderlichen Kräfte in Kilogrammen ermittelt. Die Versuche ergaben, dass die Zusammenpressung des Holzes bei vierkantigen Hakennägeln ohne Vorbohrung die anderthalbfache Kraft erfordert wie bei achtkantigen Nägeln mit Vorbohrung, woraus Susemihl folgert, dass mithin auch ein achtkantiger Hakennagel mit geringerer Kraft als ein vierkantiger in einer Schwelle seitlich ausgedrängt werden kann und dass der vierkantige Nagel nach dieser Richtung hin dem achtkantigen vorzuziehen sei. Diese Folgerung ist wohl nur indirect zu ziehen, während schwerer ins Gewicht fallen dürfte, dass der achtkantige Nagel bei dem Angriff der seitlichen Kräfte in der Richtung der Holzfasern keilartig wirkt, der vierkantige mit der Schneide quer zu den Fasern eingetriebene Hakennagel die Holzfasern aber mit seiner ganzen Seitenfläche aufnimmt, wobei die Keilwirkung ausgeschlossen ist. An dem Endergebniss ändert diese Betrachtung freilich nichts.

Die Schlussfolgerung, zu der Susemihl gelangt, lautet dahin, „dass die beste Befestigung der Schienen auf hölzernen Querschwellen erreicht wird, wenn an der Innenseite des Geleises Schienenschrauben, an der Aussenseite dagegen vierkantige Hakennägel eingezogen werden, denn bei dieser Befestigung ist vermöge der Schienenschraube eine feste und innige Verbindung zwischen Schiene und Schwelle vorhanden und gleichzeitig vermöge des vierkantigen Hakennagels ein wirksamer Schutz gegen seitliches Ausdrängen. Werden ausserdem die Schwellen mit Theeröl imprägnirt, im Geleise vollständig mit Kies bedeckt, und namentlich Unterlagsplatten in ausgedehntem Masse verwandt, so wird die Widerstandsfähigkeit des Gestänges noch wesentlich vermehrt werden. Die Mehrkosten, welche die Schienenschrauben verursachen, werden reichlich gedeckt durch die längere Erhaltung der Schwellen".

Die achtkantigen Hakennägel verwirft Susemihl vollständig, weil ihre Haftkraft keine Vorzüge besitzt, weil die Beschaffungskosten grösser und die Verlegungsarbeiten schwieriger und kostspieliger als bei den vierkantigen Nägeln sind und weil endlich die Geleise bei Verwendung vierkantiger Hakennägel schärfer ausgerichtet werden können. —z—

Reichsgerichts-Erkenntniss.

„Ueber die Verpflichtung der Eisenbahngesellschaften zur Instandsetzung der Zufuhrwege nach den Bahnhöfen."

In Sachen der Stadtgemeinde Posen, vertreten durch den Magistrat, Klägerin und Revisionsklägerin, wider die Posen-Creuzburger Eisenbahngesellschaft, vertreten durch ihre Direction, Beklagte und Revisionsbeklagte, hat das Reichsgericht, fünfter Civilsenat, auf die mündliche Verhandlung vom 18. Mai 1881 für Recht erkannt: die gegen das Urtheil des zweiten Civilsenats des Königlich Preussischen Oberlandesgerichts zu Posen, verkündet am 18. Januar 1881, eingelegte Revision wird zurückgewiesen; die Kosten der Revisionsinstanz werden der Revisionsklägerin auferlegt. Von Rechts Wegen.

Entscheidungsgründe.

Die Klägerin ist in Gemeinschaft mit den Gemeinden St. Lazarus und Jerzyce im Verwaltungswege angehalten worden, den Zufuhrweg zum Posen-Creutzburger Bahnhof zwischen der Glacisstrasse und der Einfahrt in das Bahnterrain besser herzustellen und zu befestigen. Sie behauptet, dass dieser Weg früher ein Feldweg gewesen sei und dass dessen Befestigung, beziehungsweise Umwandlung zu einer Kunststrasse nur in Folge der durch die Anlage der Posen-Creutzburger Bahn herbeigeführten Steigerung des Verkehrs erforderlich geworden sei. Sie verlangt nun von der Beklagten Ersatz desjenigen Betrags, um welchen der durch die Herstellung und Befestigung des Wegs verursachte Aufwand die früheren Unterhaltungskosten übersteigt.

Die abweisende Entscheidung des Berufungsrichters wird von der Klägerin in der Revisionsinstanz in folgender Beziehung angegriffen.

Klägerin hatte sich auf den § 14 des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 und den § 14 des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874 berufen.

Der Berufungsrichter führt nun aus, dass der § 14 des Eisenbahngesetzes, welcher seinem wesentlichen Inhalte nach in den § 14 des Gesetzes vom 11. Juni 1874 übergegangen sei, keine Anwendung finde, weil im vorliegenden Falle weder eine Expropriation benachbarter Grundstücke stattgefunden habe, noch die Pflasterung des fraglichen Wegs als eine Anlage angesehen wer-

den könne, welche für die benachbarten Grundstücke oder im öffentlichen Interesse zur Sicherung gegen Gefahr und Nachtheile, das heisst aus dem Betriebe der Eisenbahn entstehende Gefahren und Nachtheile, nothwendig geworden sei. Er nimmt also an, dass die Voraussetzungen für die Anwendung des § 14 des Eisenbahngesetzes und des Gesetzes vom 11. Juni 1874 nicht vorliegen.

Dagegen führt die Revisionsklägerin aus: Es sei rechtsirrthümlich, wenn der Berufungsrichter durch die Thatsache, dass eine Expropriation benachbarter Grundstücke nicht stattgefunden habe, die Anwendung des § 14 des Gesetzes vom 11. Juni 1874 für ausgeschlossen halte; übrigens sei der fragliche Weg ein Nachbargrundstück im Sinne des Gesetzes; auch die Worte: „zur Sicherung gegen Gefahr und Nachtheile" seien insofern von dem Berufungsrichter unrichtig aufgefasst, als er annehme, dass die Gefahren und Nachtheile aus dem Eisenbahn b e t r i e b sich ergeben müssten, während auch alle aus dem Eisenbahn u n t e r n e h m e n erwachsenden Gefahren und Nachtheile von dem § 14 betroffen würden; die Ansicht würde rechtsirrthümlich sein, dass die Anwendung des § 14 voraussetze, dass die Beklagte Nachbargrundstücke enteignet habe; die Verpflichtungen aus § 14 seien den Eisenbahnen nicht als Gegenleistung für einzelne concrete Enteignungen, sondern für das ihnen gewährte Enteignungsrecht im Allgemeinen auferlegt. Dieser Angriff kann nicht als gerechtfertigt angesehen werden.

Der § 14 des Eisenbahngesetzes ist in dem § 14 des Gesetzes vom 11. Juni 1874 erweitert worden. Der erstere verpflichtet die Eisenbahngesellschaft nur insoweit zu der Einrichtung und Unterhaltung der dort erwähnten Anlagen, als selbige zur Sicherung der benachbarten Grundbesitzer gegen Gefahren und Nachtheile in Benutzung ihrer Grundstücke nöthig sind.

Nach dem Gesetze vom 11. Juni 1874 hat dagegen der Unternehmer die Anlagen einzurichten, wenn sie für die benachbarten Grundstücke oder im öffentlichen Interesse zur Sicherung gegen Gefahren und Nachtheile nothwendig werden. — Der Berufungsrichter nimmt nun an, dass die Voraussetzungen des Gesetzes vom 11. Juni 1874 nicht vorhanden seien, indem die Pflasterung des Weges nicht eine Anlage sei, welche zur Sicherung gegen Gefahr und Nachtheile im Sinne des Gesetzes für die benachbarten Grundstücke oder im öffentlichen Interesse erforderlich gewesen. Ist dieses richtig, so hat der Berufungsrichter mit Recht die Anwendbarkeit sowohl des § 14 des Eisenbahngesetzes, wie des § 14 des Gesetzes vom 11. Juni 1874 verneint; auch kömmt es dann nicht darauf an, ob es irrthümlich ist, dass, wie der Berufungsrichter weiter annimmt, eine Expropriation benachbarter Grundstücke nicht stattgefunden habe.

Bedenklich kann der Ausdruck in dem angefochtenen Erkenntnisse erscheinen, dass die Gefahr und die Nachtheile, gegen welche die fraglichen Anlagen sichern sollten, aus dem „Betriebe" der Eisenbahn entstehen müssten. Nach dem Zusammenhang der Ausführungen des Berufungsrichters muss man aber annehmen, dass unter „Betrieb" nicht blos die Beförderung des Transports von Personen und Gütern auf der fertig gestellten Eisenbahn, sondern das ganze Unternehmen, insbesondere auch die Anlage der Eisenbahn selbst hat verstanden werden sollen; denn dass es sich bei dem § 14 cit. um die aus dem ganzen Unternehmen herrührenden Gefahren und Nachtheile handle, war von keiner Seite in Frage gestellt. So verstanden geben die erwähnten Ausführungen des Berufungsrichters eine irrthümliche Auslegung des § 14 des Gesetzes vom 11. Juni 1874 nicht zu erkennen. Namentlich wird auch durch die Entstehungsgeschichte dieses Paragraphen bestätigt, dass darin nicht den Eisenbahngesellschaften eine Verpflichtung zur Herstellung der Zufuhrwege zu den Bahnhöfen hat auferlegt werden sollen. Der Paragraph hatte durch einen in der zweiten Lesung im Abgeordnetenhause gestellten Antrag eine von der gegenwärtigen abweichende Fassung erhalten. In der dritten Lesung wurde die gegenwärtige Fassung beantragt, welche im Wesentlichen mit den in der zweiten Lesung nicht angenommenen Vorschlägen der Commission übereinstimmte. Von Seiten der Antragsteller wurde hervorgehoben, dass durch die in der zweiten Lesung angenommene Fassung das ungerechtfertigte Verlangen, die Eisenbahnen sollten einen Zufuhrweg zu den Bahnhofsanlagen für die Gemeinden herstellen, unterstützt werden würde. Seitens der Staatsregierung sprach man sich ebenfalls dahin aus, dass bei Beibehaltung der Fassung der zweiten Lesung den bisherigen Unterhaltungspflichtigen auf Kosten des Unternehmers ein Geschenk gemacht werde. In dieser Hinsicht wurde das bereits erwähnte Beispiel hervorgehoben, dass erfahrungsmässig die benachbarten Gemeinden den Eisenbahnunternehmern gegenüber den Anspruch erhöben, dass die Stationen durch Anlegung von sogenannten Stationswegen für die Gemeinden nutzbar gemacht werden sollten; die Regierung sei in derartigen Fällen bisher von dem Prinzip ausgegangen, dass die Anlage eines öffentlichen Weges innerhalb eines Gemeindebezirks Sache der Gemeinde und nicht des Eisenbahnunternehmers sei; werde die Fassung der zweiten Lesung beibehalten, so sei zu besorgen, dass das Gesetz eine Auslegung erhalte, nach welcher dem Eisenbahnunternehmer die Anlegung der Stationswege auferlegt werde.

Der Abgeordnete, auf dessen Antrag die in der zweiten Lesung angenommene Fassung beruhte, glaubte zwar nicht, dass durch diese Fassung eine derartige falsche Auslegung des Gesetzes, wie angedeutet worden, gerechtfertigt werde, erklärte sich aber mit Rücksicht auf die hervorgehobenen Bedenken in Betreff der hier in Frage stehenden Bestimmung mit dem in der dritten Lesung gestellten Antrage einverstanden.

Ein Abgeordneter äusserte hierauf zwar die Ansicht, dass die Beschaffung der Zufuhrwege ein Theil der Eisenbahnanlage sei; das Abgeordnetenhaus nahm aber den Paragraph in der in der dritten Lesung beantragten Fassung an (cfr. Stenographische Berichte über die Verhandlungen des Abgeordnetenhauses pro 1873/74, Band 2, p. 1504 fg.).

Es ergiebt sich hieraus, dass sowohl nach der Absicht der Staatsregierung, wie nach der des Abgeordnetenhauses der Bestimmung nicht die Tragweite hat beigelegt werden sollen, dass die Eisenbahngesellschaften auch die Zufuhrwege zu den Bahnstationen in den Stand zu setzen hätten.

Die Verhandlungen des Herrenhauses zu dem Paragraph bezogen sich nicht speciell auf die Frage, ob ein Eisenbahnunternehmer die Zufuhrwege zu den Bahnstationen herzustellen habe, und enthalten keine Andeutung davon, dass das Herrenhaus in dieser Hinsicht den von dem Abgeordnetenhause adoptirten, mit der Anschauung der Staatsregierung übereinstimmenden Standpunkt nicht theile.

Man muss hiernach annehmen, dass sämmtliche gesetzgebende Factoren davon ausgegangen sind, die Herstellung der Zufuhrwege zu den Bahnstationen liege dem Eisenbahnunternehmer nicht ob.

Hiernach giebt die Ausführung des Berufungsrichters, dass aus dem § 14 des Gesetzes vom 11. Juni 1874 eine Verpflichtung der Beklagten zur Befestigung des streitigen Zufuhrweges nicht hergeleitet werden könne, eine unrichtige Auslegung dieses Paragraphen nicht zu erkennen. Ist aber aus der erwähnten Gesetzesvorschrift eine solche Verpflichtung der Beklagten nicht zu entnehmen, so kann solche auch nicht aus dem § 14 des Eisenbahngesetzes hergeleitet werden, da die hier den Eisenbahngesellschaften auferlegte Verpflichtung in dem Gesetze vom 11. Juni 1874 nicht eingeschränkt, sondern erweitert worden ist.

Die Klägerin hat ferner ihren Anspruch auf die Behauptung gestützt, dass bei der Bauabnahme der beklagten Eisenbahn durch die Landespolizeibehörde in dem Protocolle vom 25. September 1875 die Befestigung des fraglichen Weges als Bedingung für die Eröffnung des Eisenbahnbetriebs auferlegt sei. Die Beklagte hat zugegeben, dass in dem Prüfungsprotocolle vom 25. September 1875 die Befestigung des Weges Seitens der Regierung gefordert worden, aber bestritten, dass die Eröffnung des Betriebes von der Ausführung der Arbeit abhängig gemacht sei, ausserdem aber behauptet, dass die Festsetzung in dem Protocolle durch Ministerialverfügung wieder aufgehoben sei, was von der Klägerin bestritten ist.

Der Berufungsrichter geht nun davon aus, dass, wenn die Befestigung des Weges der Beklagten von der Regierung auferlegt und von der Ausführung dieser Massnahme die Eröffnung des Betriebes der Bahn abhängig gemacht worden sei, der klägerische Anspruch nach den Grundsätzen von der nützlichen Verwendung begründet sein könne. Es ist deshalb das Protocoll vom 25. September 1875 eingefordert und des Beweises wegen vorgelegt worden. Der Berufungsrichter hat gefunden, dass das Protocoll von Commissarien der Regierung zu Posen aufgenommen, und dass darin zwar eine Verbreiterung und Befestigung des fraglichen Weges für nothwendig erklärt worden, die Eröffnung des Bahnbetriebes aber von der Ausführung dieser Befestigung nicht abhängig gemacht sei. Insofern sieht der Berufungsrichter die Behauptung der Klägerin nicht als bestätigt an. Er meint aber, dass auch abgesehen hiervon die in Rede stehende Verpflichtung der Beklagten nicht in rechtsverbindlicher Weise auferlegt sei, indem das Protocoll nur die Ansicht der Commissarien, keineswegs aber eine endgültige Entscheidung der Regierung darüber enthalte, von wem die von diesen gezogenen Monita zu erledigen seien. Aus diesem Grunde, und da Klägerin nicht behauptet habe, dass die Anordnung der Commissarien durch einen Beschluss der Regierung aufrecht erhalten worden sei, hat der Berufungsrichter eine Beweisaufnahme über die Behauptung der Beklagten, dass die Anordnung der Commissarien durch Ministerialrescript wieder aufgehoben sei, nicht für erforderlich gehalten.

Gegen diese Ausführungen richtet die Revisionsklägerin zunächst processualische Angriffe. Sie meint, dass eine Verletzung des § 119 der Civilprocessordnung insofern vorliege, als der Berufungsrichter den ihm erheblich erscheinenden Inhalt der eingezogenen und des Beweises wegen vorgelegten Regierungsacten auf eigene Hand sich heraussuche, ohne festzustellen, dass und was von dem Inhalt der Acten mündlich vorgetragen worden sei.

Dass der Berufungsrichter andere Abschnitte aus dem Protocolle, als die von ihm in Bezug genommenen, hätte berück-

sichtigen sollen, wird nicht behauptet. Nach der Auffassung des Berufungsrichters muss ferner die Revisionsklägerin in Betreff der durch das Protocoll zu constatirenden Thatsachen als beweispflichtig angesehen werden. Es könnte sich hiernach fragen, ob, wenn der Berufungsrichter unter Verstoss gegen Processgrundsätze die von ihm erwähnten Abschnitte des Protocolls berücksichtigt haben sollte, diese Verletzung von Processregeln als eine solche angesehen werden könnte, auf welcher die die Klage abweisende Entscheidung beruhe (§ 511 der Civilprocessordnung). Es lässt sich aber nicht anerkennen, dass ein processualischer Verstoss in der fraglichen Beziehung vorliegt; denn es ist weder aus dem Thatbestande ersichtlich, noch anderweitig von der Revisionsklägerin dargethan, dass die in dem angefochtenen Erkenntnisse angeführten Abschnitte aus dem Protocolle nicht in der mündlichen Verhandlung vorgetragen worden sind.

Die Revisionsklägerin rügt weiter Verletzung des § 261 der Civilprocessordnung, insofern der Berufungsrichter die Frage, ob in dem Protocolle vom 25. September 1875 die Befestigung des fraglichen Weges von der Regierung gefordert sei, als eine streitige ansehe, obwohl nach dem Thatbestande die Beklagte diese Thatsache eingeräumt habe.

Nach der Auffassung des Berufungsrichters kommt es darauf an, ob der Beklagten in rechtsverbindlicher Weise die Verpflichtung zur Instandsetzung des fraglichen Weges auferlegt sei. Die Klägerin behauptet, dass der Beklagten die Befestigung des Weges in dem Protocolle vom 25. September 1875 von der Landespolizeibehörde als Bedingung für die Eröffnung des Bahnbetriebes auferlegt worden sei. Die Beklagte hat hierauf zwar zugegeben, dass die Befestigung des Weges „Seitens der Regierung" in dem Protocolle vom 25. September 1875 gefordert worden, aber dabei behauptet, dass diese landespolizeiliche Festsetzung durch ein Ministerialrescript aufgehoben sei. Die Beklagte hat hiernach bestritten, dass ihr eine rechtsverbindliche Auflage des angegebenen Inhalts gemacht sei.

Der § 261 der Civilprocessordnung bezieht sich nur auf das Zugeständniss von Thatsachen. Die Frage, ob Festsetzungen in einem Protocolle als rechtsverbindliche Auflagen der Regierung anzusehen sind, ist keine rein thatsächliche, sondern enthält zugleich eine rechtliche Folgerung. Irrige Rechtsansichten einer Partei sind aber auch, wenn sie ihr ungünstig sind, für den Richter nicht massgebend. Wenn also der Richter in dem vorliegenden Falle, in welchem die Beklagte überhaupt bestreitet, dass ihr eine Verpflichtung des angegebenen Inhalts in rechtsverbindlicher Weise auferlegt sei, die Frage, ob in dem fraglichen Protocolle eine Auflage der Regierung oder Landespolizeibehörde zu finden sei, ohne Rücksicht auf die Ansicht der Beklagten einer selbstständigen Prüfung unterzogen hat, so ist in diesem Verfahren ein processualischer Verstoss nicht zu finden.

Materiell macht die Revisionsklägerin dem Berufungsrichter insofern den Vorwurf einer Verletzung von Rechtsgrundsätzen, als derselbe darauf Gewicht lege, dass von der Herstellung des Weges die Eröffnung des Bahnbetriebs der Beklagten abhängig gemacht sei. Der Berufungsrichter prüft allerdings im Anschluss an die Anführungen der Klägerin zunächst, ob von der Erfüllung der im Protocolle vom 25. September 1875 festgestellten Verpflichtung zur Befestigung des Weges die Eröffnung des Betriebes der Bahn abhängig gemacht sei. Nachdem er solches verneint, führt er aber aus, dass, abgesehen hiervon, durch das Protocoll nicht erwiesen sei, dass der Beklagten die fragliche Verpflichtung in rechtsverbindlicher Weise auferlegt worden. Das Erkenntniss beruht daher nicht, wie die Revisionsklägerin meint, auf der Rechtsanschauung, dass der Beklagten eine Verpflichtung zur Herstellung des Weges nur dann in rechtsverbindlicher Weise auferlegt sei, wenn deren Ausführung zur Bedingung für die Eröffnung des Bahnbetriebs gemacht werde.

Die Revisionsklägerin ist weiter der Ansicht, dass es ungegründet sei, wenn der Berufungsrichter zur Begründung der Verpflichtung der Beklagten ausser den Auflagen der Commissarien noch eine Entscheidung der Regierung verlange. In dieser Hinsicht ist von dem Berufungsrichter festgestellt, dass die Beamten, welche das Protocoll vom 25. September 1875 aufgenommen haben, sich im Eingang der Verhandlung als die von der Königlichen Regierung zu Posen mit der Prüfung der Anlagen der Posen-Creuzburger Bahn im landespolizeilichen Interesse beauftragten Commissarien bezeichneten, und dass das Protocoll nur eine Aufzeichnung derjenigen thatsächlichen Umstände und Verhältnisse, welche nach der Ansicht der Commissarien mit Rücksicht auf das landespolizeiliche Interesse der Ertheilung der Erlaubniss zur Eröffnung des Betriebes der Bahn noch entgegenständen, keineswegs aber eine endgültige Entscheidung der Regierung darüber enthalte, dass und von wem die gezogenen Monita zu erledigen seien.

Nun besteht kein Rechtssatz des Inhalts, dass die von den Preussischen Regierungen mit der Prüfung der Anlagen der Eisenbahnen beauftragten Commissarien der Eisenbahngesellschaften Verpflichtungen des fraglichen Inhalts auferlegen können, und dass die Aufzeichnung der thatsächlichen Umstände und Verhältnisse, welche nach der Ansicht solcher Commissarien mit Rücksicht auf das landespolizeiliche Interesse der Ertheilung der Erlaubniss zur Eröffnung eines Eisenbahnbetriebes entgegen stehen, als die Auferlegung von Verpflichtungen für die Eisenbahngesellschaft anzusehen sei. Es ist daher nicht ersichtlich, dass die jetzt in Frage stehende Ausführung des Berufungsrichters auf einem Rechtsirrthum beruht.

Die übrigen Ausführungen des Berufungsrichters sind nicht speciell angegriffen, lassen auch einen Rechtsirrthum nicht erkennen.

Gotthardbahn.

—st.— **(101. Monatsbericht.)** I. Grosser Tunnel. Am 30. April 1881 war der Stand der Arbeiten folgender (in laufenden Metern):

Nordseite (Göschenen): Richtstollen (7 744,7), Erweiterung der Calotte (7 704,7), Sohlenschlitz (7 699,7), Strosse (6 777,6), Vollausbruch (5 225,0), Gewölbmauerwerk (7 006,7), östliches Widerlager (5 007,0), westliches Widerlager (5 885,0), Wasserabzugscanal (4 895,0), vollständiger Tunnel (4 895,0).

Südseite (Airolo): Richtstollen (7 167,7), Erweiterung der Calotte (7 167,7), Sohlenschlitz (7 167,7), Strosse (6 750,0), Vollausbruch (5 712,0), Gewölbmauerwerk (7 100,8), östliches Widerlager (5 671,6), westliches Widerlager (6 213,3), Wasserabzugscanal (5 967,0), vollständiger Tunnel (5 556,7).

Auf beiden Seiten zusammen waren durchschnittlich 3 230 Arbeiter beschäftigt.

Werkplatz Göschenen. Der Sohlenschlitz ist, mit Ausnahme eines Stückes von 45 m an der centralen Druckparthie, auf die ganze Länge des Tunnels hergestellt. Die Strosse ist um 211,2 m vorgerückt, obgleich die Maschinenbohrung auf nur einige Angriffspunkte mehr ausgedehnt wurde. In der Druckparthie unter dem Plateau von Andermatt hat man, nach dem am 30. April erfolgten Schlusse des vorletzten Gewölberinges, sofort mit dem Aushub für den 15. und letzten Ring begonnen. An der centralen Druckparthie waren die Arbeiten auf den Aushub für das östliche Widerlager beschränkt. Die Dienstbahn reicht nunmehr bis zu dieser Druckparthie; es ist jedoch für die Luftlocomotiven schwierig, den Transport zwischen den Profilen 3000 und 5200 zu bewältigen. Im Laufe des Monats Mai werden die Locomotiven wahrscheinlich die schlimme Stelle bei Prof. 2800 passiren können. Die Temperaturverhältnisse der Luft im Tunnel haben sich gegen früher nicht geändert, mittlere Temperatur 29,0 °, Maximum 30,0 ° C.

Werkplatz Airolo. Hier hat die Strosse einen Fortgang von 241,4 m genommen.

Auf beiden Seiten zusammen betrugen Ende April die Rückstände: Am Gewölbe 804,9 m, an der Strosse 1 384,8 m, an den Widerlagern 2 814,1 bezw. 4 233,8 m, einen Werth von über 3 Millionen repräsentirend.

II. Zufahrtslinien. Während des Berichtsmonats ist die Witterung den Arbeiten im Freien nicht günstig gewesen und sind namentlich die Maurerarbeiten auf der nördlichen Seite zurückgeblieben. Bessere Fortschritte wurden auf der Strecke Airolo-Biasca erzielt. Ende April waren hergestellt von den Erdarbeiten 85 pCt., von den Kunstbauten 76 pCt.

Von den Tunnels sind durchschlägig geworden: Der Pfaffensprungtunnel am 7., der Monte-Cenere am 12., der Piano-Tondo am 25. und der Freggio am 28. April; weiter der Prato am 16. und der Massagno am 17. Mai, so dass nur noch der kleine 48 m lange Molincero in Rückstand verblieb.

Von den 222 eisernen Brückenfahrbahnen sind 116 oder 51 pCt. des Gesammtgewichtes aufgestellt. Zwischen Flüelen und Amsteg ist das Geleise vollständig gelegt und wird demnächst eine Locomotive von 25 t behufs des Materialtransportes darauf verkehren. Von der Station Biasca weg sind 6 340 m Geleise fertig.

Die Zahl der auf den beiderseitigen Zufahrtslinien im Monat April beschäftigten Arbeiter betrug 9 999, davon 4 515 bei den Tunnels.

Apparat zum Besteigen der Telegraphenstangen.

Seit Jahren sind im Bereiche der Deutschen Reichstelegraphenverwaltung Versuche mit Apparaten angestellt worden, die Besteigung der Telegraphenstangen bezw. die Ausführung der beim Linienbau vorkommenden Arbeiten ohne Zuhilfenahme von Leitern, Seilen etc. zu ermöglichen. Wenn diese Versuche seiner Zeit auch zum Theil befriedigende Ergebnisse geliefert haben, so traten bei Anwendung der gedachten Vorrichtungen in der Praxis doch gewisse Mängel zu Tage, welche die allgemeine Verwendbarkeit der Apparate zweifelhaft erscheinen liessen. Erst ein in neuerer Zeit erfundenes, auf Grund von Abänderungsvorschlägen der Deutschen Reichstelegraphenverwaltung entsprechend verbessertes System — die sogenannten Schwedischen Steigeisen (Patent von Edw. Engström & Cie. in Stockholm) — hat sich nach allen Richtungen hin, namentlich in Bezug auf Leichtigkeit und Sicherheit der Handhabung, so vollkommen bewährt, dass kürz-

lich die allgemeine Einführung dieser Steigeeisen seitens des Reichspostamts angeordnet worden ist.

Die an sich ziemlich einfache Einrichtung der Steigeeisen ist im Wesentlichen folgende: Auf einer von Eisen oder Stahl hergestellten, mit Querbügeln versehenen starken Schiene ist eine Sohle von Metall oder Holz befestigt. Die Sohle ist mit zwei haltbaren, zum Festschnallen eingerichteten Querriemen und an dem Kappenende mit einem gebogenen, zur Aufnahme des Stiefelabsatzes dienenden Blech versehen. Die ganze Einrichtung dieser Sohle ähnelt somit einem Schlittschuh. Das dem Kappenende entgegengesetzte, also der Fussspitze zunächstliegende Ende der Schiene trägt eine senkrechte Verlängerung, an deren unterem sowohl wie oberem Theile je ein halbkreisförmig gebogener, spitz zulaufender Arm befestigt ist, welcher sich am zutreffendsten mit einer starken Sichel vergleichen lässt. Beide mit ihrer Spitze entgegengerichtete Sicheln bilden, wenn man sich die obere nach unten verschoben denkt, zusammen fast einen Kreis; ihre Enden lassen indess noch ein Stück von ca. $^1/_5$ Umfang frei. Die inneren Flächen dieser sichelförmigen Arme sind stark aufgerauht, um die Reibung zu vermehren. Ausserdem kann der eine der beiden Arme nach innen zu mit einem Absatz versehen werden, so dass die Eisen bei stärkeren und schwächeren Stangen mit gleichem Vortheil zu benutzen sind.

Zum Besteigen der Stangen sind zwei Steigeeisen erforderlich, deren Bogenansätze für den linken bezw. rechten Fuss einander entgegengesetzt hergestellt sind. Man legt dieselben an den Füssen an, wie Riemenschlittschuhe, und tritt, nachdem die Riemen gehörig festgeschnallt, an die zu besteigende Stange heran. Nun hebt man den einen Fuss so auf, dass die zuvor senkrecht stehende Verlängerung der Schiene (welche oben und unten die sichelförmigen Ansätze trägt) fast horizontal zu liegen kommt, wonächst es mit Leichtigkeit gelingen wird, die Stange mittelst der beiden Sicheln zu umklammern. Bringt man darauf den Fuss in die gewöhnliche Lage zurück und belastet man die Sohle mit dem Körpergewicht, so legen sich die aufgerauhten inneren Flächen der Sicheln fest gegen die Stange an und es trägt die ganze Vorrichtung, ohne dass die Gefahr des Abgleitens vorliegt, die Last des darauf stehenden Mannes. Alsdann wird mit dem anderen Fusse in ähnlicher Weise verfahren und der beschriebene Wechsel der Fussstützpunkte so lange fortgesetzt, bis der gewünschte Punkt der Stangenhöhe erreicht ist.

Eine von den Steigeeisen vollkommen unabhängige Vorrichtung dient dazu, auch dem Oberkörper während des Aufsteigens, besonders aber während des Arbeitens an der Stange, den erforderlichen Rückhalt zu gewähren. Es besteht diese Vorrichtung aus einem Leibgurt, an dessen vorderem Theile ein mit Leder umnähtes Hanftau mittelst sicheren Verschlusses befestigt werden kann. Das Hanftau wird beim Gebrauche des Apparates um die Stange gelegt und gleitet an der letzteren auf und nieder, ohne dass hierzu eine Nachhülfe mittelst der Hände erforderlich ist.

Wir zweifeln nicht, dass dieser einfache und praktische Apparat beim Telegraphenlinienbau seine guten Dienste leisten werde; jedenfalls werden Unglücksfälle, wie solche beim Gebrauche von Leitern unvorsichtigen Arbeitern bisher mitunter begegnet sind, künftighin bei Weitem seltener zu beklagen sein. (D. V.-Ztg.)

Stahlschienen aus thomasirtem Roheisen.

In den Eston-Werken der Actien-Gesellschaft Bolckow Vaughan & Comp. in Middlesborough, in welchen die Entphosphorung des Eisens zu allererst eingeführt wurde, sind seit dem 18. October v. J. die sogenannten Achtzehn-Tonnen-Converters mit gewöhnlichem Clevelander Roheisen im Betriebe und ergaben ein höchst befriedigendes Resultat. Aus diesem Roheisen ist Thomas-Gilchrist-Stahl ohne irgend welchen Anstoss in grossen Quantitäten producirt und in der gewöhnlichen Weise in Schienen gewalzt worden. Die Schienen wurden von der North-Eastern-Railway-Gesellschaft sorgfältig geprüft und haben die Prüfung in der glänzendsten Weise bestanden. Bei den Versuchsproben wurde ein „Monkay"-Fallhammer von 1 800 Pfund Gewicht angewendet und die Schienen wurden auf Träger, die 3 Fuss Zwischenraum hatten, gelegt. Der erste Schlag fiel von 5 Fuss Höhe, verursachte aber keine besondere Abweichung; der zweite Schlag fiel ebenfalls von 5 Fuss Höhe und verursachte $^1/_2$ Zoll Weichung; der dritte Schlag von 27 Fuss Höhe verursachte eine Weichung von 1¾ Zoll. Obschon dies eine sehr strenge Probe war, war doch kein Zeichen eines Bruches zu finden, ein Beweis der grossen Dehnbarkeit des Metalles. Da die mechanischen Prüfungen, welche die gleichen wie bei den gewöhnlichen Englischen Schienen waren, mit solch guten Erfolgen abliefen, wurden die Schienen dann einer chemischen Untersuchung unterworfen, die ein gleiches befriedigendes Resultat ergab. Die Analyse zeigte folgende Bestandtheile: Kohlenstoff 0,5, Silicium 0,05, Phosphor 0,06 Nach diesen Zahlen können die Arbeiten in Eston in günstigster Weise mit den Arbeiten in Hoerde und anderen Werken in Deutschland, Oesterreich und Frankreich in Vergleich gebracht werden. Ferner wurde in Eston bewiesen, dass bei der Entphosphorungs-Methode aus gemeinem Roheisen Stahl mit 1 pCt. Kohlenstoff ohne irgend welche Schwierigkeit fabricirt werden kann. Da nun die gewöhnlichen Schienen für Englische Bahnen nur ungefähr 0,35 bis 0,50 pCt. Kohlenstoff enthalten, während bei dem neuen Verfahren der Carbongehalt, wenn nöthig, bis auf 1 pCt. Kohlenstoff gebracht werden kann, so giebt dies wohl einen neuen Beweis für seine practische Anwendung. (Oesterr. Eisenb.-Ztg.)

Schweiz. Projectirte neue Touristenbahn. Das schon seit längerer Zeit aufgestellte Project einer Schienenverbindung zwischen den Ufern des Brienzer und des Vierwaldstätter Sees, den wichtigsten Sammelplätzen des Schweizerischen Fremdenverkehrs, scheint seiner Verwirklichung näher zu rücken. Durch Volksabstimmung vom 28. Februar 1875 hat der Canton Bern für eine derartige Unternehmung bereits eine Subvention von 2 500 000 Fr. bewilligt und ist nunmehr von den Ingenieuren Zschokke und Ott ein Project aufgestellt worden, welches Aussicht hat, zur Ausführung zu kommen. Die Bahn, welche mit 1 m Spurweite gebaut werden soll, wird nach diesem Project von Kienholz bei Brienz ausgehen, die Aar unweit ihrer Mündung in den Brienzer See überschreiten und die Station Brienzwyler bei der Wylerbrücke erreichen. Die Bahn überschreitet hiernach wieder die Aar und zieht südlich von Hausen vorbei nach Meiringen. Hier wird eine Kopfstation gebildet, die Bahn geht bis gegen Hausen wieder zurück, zweigt dann nach dem Brünig ab, welcher in einer Höhe von 992 m über dem Meere überschritten wird, gelangt über Lungern, Diechtersmatt, am östlichen Ufer des Sarnersee's hin über Sachseln bis Sarnen und erreicht schliesslich bei einer Gesammtlänge von 45,4 km den Vierwaldstätter See bei Alpnach-Stad. Die Bahn soll bezüglich ihrer Construction und ihres Betriebes in 3 Abtheilungen zerfallen: eine Bergstrecke von Meiringen bis Diechtersmatt, 17,65 km lang, mit Maximalsteigung von 12 pCt. und Minimal-Curvenradius von 120 m, und 2 Thalstrecken von zusammen 27,75 km Länge mit 12 pCt. Maximalsteigung und 150 m Minimalradius. Auf den Thalbahnstrecken soll der Oberbau wie bei gewöhnlichen Adhäsionsbahnen ausgeführt, auf der Bergbahnstrecke noch eine mittlere Zahnschiene auf Sätteln eingeschaltet werden. Als Locomotiven für die Thalbahnstrecke sind leichte Adhäsionsmaschinen von 10 t Gewicht im dienstfähigen Zustande in Aussicht genommen, für die Bergstrecke Zahnradlocomotiven nach dem gemischten System Riggenbach's, mit der Fähigkeit ohne Unterbrechung von Zahnschienenrampen auf Adhäsionsbahn überzugehen und zu fahren. Diese Berglocomotiven sollen im dienstfähigen Zustand 15 t wiegen. Die Bahn soll im Uebrigen hauptsächlich für den Personenverkehr eingerichtet werden, der Güterverkehr wird nur eine untergeordnete Rolle spielen.

Die Baukosten sind auf 7 000 000 Fr. veranschlagt, von welcher Summe, wie oben angegeben, der Canton Bern 2 500 000 Fr. übernehmen würde. Ausserdem werden die interessirten Gemeinden sich noch mit 261 000 Fr. betheiligen und soll Aussicht vorhanden sein, dass auch der Rest des Baucapitals aufgebracht und die Bahn hiernach bald in Angriff genommen wird.

Patentangelegenheiten.

[Bei Patentertheilungen bezeichnet die Ziffer die Nummer des Patents in der Patentrolle (P.R.), das Datum den Beginn des Patents. — Bei Patentanmeldungen bezeichnet die Ziffer die Journalnummer der Patentanmeldung (P.A.), das Datum den Beginn der Auslegefrist.]

Kl. 19. Eisenbahn-, Strassen- und Brückenbau.

J. A. J. Vautherin, Château de Rans, Frankreich, Vertr.: F. C. Glaser, Königl. Commissionsrath, Berlin — Befestigung der Schienen auf Eisenbahnschwellen — 19. December 1880 — P.R. 14416.

P.A. 36176/80. Wilhelm Sudhoff, genannt: Greve, Hamme bei Bochum — Neuerungen am eisernen Langschwellenoberbau — 12. Mai.

P.A. 14894. G. A. A. Culin, Hamburg — Oberbau für Strassenbahnen — 19. Mai.

P.A. 9428. Friedrich Hoffmann, Regierungsbaumeister, Berlin — Eiserner Langschwellenoberbau für Eisenbahnen (1. Zusatz zu P.R. 9545) — 23. Mai.

P.A. 15847. Friedr. Hoffmann, Regierungsbaumeister, Berlin — Eiserner Langschwellenoberbau für Eisenbahnen (2. Zusatz zu P.R. 9545) — 23. Mai.

Kl. 20. Eisenbahnbetrieb.

Th. Henning, Bruchsal — Neuerungen an Eisenbahnsignalen — 30. Juli 1880 — P.R. 14259.

F. W. A. Erdmann und H. Ruperti, Wismar i. M. — Seitenkuppelung für Eisenbahnwagen — 5. October 1880 — P.R. 14270.

Th. Henning, Bruchsal, Baden — Weichen- und Signalstellapparat — 16. November 1880 — P.R. 14276.

H. Büssing, Braunschweig — Verbesserungen an Bahnhofsabschlusssignalen (Zusatz zu P.R. 10334) — 21. Mai 1880 — P.R. 14320.

J. H. Hodel, Bordeaux, Frankreich, Vertr.: R. J. Schmutzler, Berlin — Zugtelegraph — 15. September 1880 — P.R. 14325.

S. Brunner, Bregenz, Vertr.: J. Moeller, Würzburg — Seitenkuppelung für Eisenbahnwagen — 31. December 1880 — P.R. 14366.

J. St. Williams, Riverton, New-Jersey, V. St. A., Vertr.: C. Pieper, Berlin — Weichen- und Signalverriegelung — 17 November 1880 — P.R. 14412.

P.A. 16830. F. C. Glaser, Königl. Commissionsrath in Berlin — Neuerungen an Feuerschirmen für Locomotiven (Zusatz zu P.R. 12855) — 12. Mai.

P.A. 35685/80. Wirth & Co., Frankfurt a. M., für Thomas Clarke, Truro, Neu-Schottland — Neuerungen an Eisenbahnschlafwagen — 16. Mai.

P.A. 17135 G. Schüphaus, Dortmund — Neuerungen in der Befestigung von Radreifen auf Rädern der Eisenbahnfahrzeuge (Zusatz zu P.R. 12155) — 19. Mai.

P.A. 19118. Martin Kallmes, Hamburg — Schmiervorrichtung für Achslager — 23. Mai.

P.A. 18887. Theodor Henning, Bruchsal, Baden — Neuerungen an Weichenspitzenverschlüssen — 25. Mai.

(Aus „Glaser's Annalen".)

Literatur.

The Life of George Stephenson by S. Smiles. Centenary edition. 1881. Allen Englisch lesenden Eisenbahnbeamten sei dieses Buch bestens empfohlen; es enthält in ausführlicher und namentlich den Techniker interessirender Weise eine Lebensgeschichte des vor Kurzem so hoch gefeierten Mannes. Es giebt vielleicht keine Lebensgeschichte, welche geeigneter wäre, jungen angehenden Eisenbahntechnikern in die Hand gegeben zu werden; denn die Ausdauer, die Charakterstärke und der seines Uebergewichts vollbewusste gesunde Menschenverstand haben sich wohl nirgends wieder in so deutlicher Weise siegreich selbst den schwersten Hindernissen gegenüber gezeigt, als gerade in dem Lebensgange Stephenson's. In England ist dieses verdienstliche Buch in Tausenden von Exemplaren verbreitet und trägt wahrscheinlich nicht wenig dazu bei, dem Stande der Englischen Eisenbahnbeamten jene innere Festigkeit zu verleihen, welche die Voraussetzung für einen kräftig entwickelten und energisch functionirenden Betrieb ist. Wir haben kein Buch in Deutscher Sprache, welches in dieser Beziehung dem Englischen gleich zu setzen wäre; es existirt nicht einmal eine Lebensgeschichte Stephenson's in Deutscher Sprache und doch wäre eine solche, vielleicht eine Uebersetzung oder Bearbeitung des vorliegenden Werkes, wofern man sie den Eisenbahnbeamten zu einem billigen Preise in die Hand geben könnte, sehr geeignet, auf den ganzen Stand derselben einen wohltbätigen Einfluss auszuüben. F. W.

Eisenbahnen in Japan.

F. W. In Japan ist eine Art Eisenbahnfieber ausgebrochen; es bilden sich zahlreiche neue Gesellschaften zur Ausführung von Eisenbahnlinien und auch die bereits bestehenden Gesellschaften erweitern ihre Netze beträchtlich. Das Capital stammt aus dem Lande selbst; als Unternehmer fungiren, wie das erklärlich ist, zumeist Amerikaner; das Eisenbahnmaterial kommt zumeist aus England, zum Theil aber auch bereits aus Nordamerika, dessen Wagen- und Locomotivbauanstalten sich immer weitere Absatzkreise erringen. Die „Japanesische Eisenbahngesellschaft" (Niphon Tetsudo Kaisha) hat fünf verschiedene neue Linien in Angriff genommen, welche hauptsächlich dazu dienen sollen, die Hauptstadt Tokio zu einem Centralpunkte des Eisenbahnverkehrs zu machen; auch auf Kinsin, der drittgrössten der 3 000 Inseln, aus welchen dieses „Kaiserreich des Sonnenaufgangs" besteht, soll neue Eisenbahnlinien erhalten, welche die wichtige Hafenstadt Nagasaki mit verschiedenen anderen Handelsstädten der Insel verbinden sollen.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Tarif-Bekanntmachungen.

I. Localtarife.

Berlin-Hamburger Eisenbahn. Vom 1. Juli cr. ab kommen im **Localgüterverkehr** zwischen Berlin und Spandau, sowie zwischen Berlin und Spandau einerseits und Wittenberge und Wilsnack andererseits und ferner zwischen Seegefeld und Wittenberge ermässigte Frachtsätze zur Einführung, welche bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfragen sind. Berlin, den 23. Juni 1881. Die Direction. (1537)

Nordbrabant-Deutsche Eisenbahngesellschaft. Am 1. Juli a. c. tritt zum **Tarif** für die Beförderung von **Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren,** vom 1. September 1880, der **I. Nachtrag** in Kraft. Derselbe enthält: 1. eine Ergänzung der Zusatzbestimmungen zu § 40 des Betriebsreglements und 2. eine Ergänzung der allgemeinen Tarifvorschriften.

Exemplare des Nachtrags sind bei den betreffenden Expeditionen käuflich zu haben. Gennep, im Juni 1881. Die Direction. (1534)

II. Tarife für directe Verkehre mit besonderen Namen.

Braunschweig-Potsdam-Hamburger Nachbarverkehr. Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 10. Mai cr. bringen wir hierdurch zur Kenntniss, dass am 1. Juli cr. der Nachtrag VI zum Tarif für den Braunschweig-Potsdam-Hamburger Nachbarverkehr erscheint.

Derselbe enthält Tarifsätze für den Verkehr zwischen Spandau und Wittenberge B. H. B. einerseits und verschiedenen diesseitigen Stationen andererseits. Diese Sätze treten an die Stelle der laut diesseitiger Bekanntmachung vom 10. Mai d. Js. mit dem 1. Juli d. Js. ungültig werdenden bisherigen Tarifsätze. Die neuen Sätze, welche theils Erhöhungen, theils Ermässigungen in sich schliessen, stimmen mit den für Spandau und Wittenberge M. H. B. am 1. Juli cr. in Kraft tretenden Tarifsätzen überein. Magdeburg, 22. Juni 1881. Königliche Eisenbahndirection. (1543)

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Zum Personen- und Gepäcktarife vom 1. April d. J. ist mit Gültigkeit vom 1. Juli cr. ab der 1. Nachtrag zur Ausgabe gelangt, welcher neben einer Druckfehlerberichtigung theilweise ermässigte Taxen für Metz und neue Fahrpreise für verschiedene Stationen enthält. — Nähere Auskunft ertheilen die Verbandsstationen, bei welchen auch der qu. Nachtrag zum Preise von 0,10 ℳ käuflich zu haben ist. Erfurt, den 18. Juni 1881. Die Direction der Thüringischen Eisenbahngesellschaft als geschäftsführende Verwaltung. (1533)

Preussisch-Thüringischer Verbandsgüterverkehr. Zum Verbandsgütertarif ist Nachtrag XI, giltig sofort, erschienen.

Derselbe enthält Ergänzung des Vorwortes, Aenderung der Specialbestimmungen zu § 57 des Betriebsreglements, Einbeziehung der Station Laband und der Haltestelle Herminenweiche der Oberschlesischen Bahn und Aenderungen von Stationsnamen.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbandsexpeditionen. Erfurt, den 18. Juni 1881. Namens der Verbandsverwaltungen: Die Direction der Thüringischen Eisenbahngesellschaft. (1532)

Stettin-Berlin-Thüringischer Verband. Am 1. Juli d. J. tritt der II. Nachtrag zu dem Tarife für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren vom 1. April 1880 in Kraft.

Derselbe enthält u. A. Bestimmungen über die Frachtberechnung für halbe Wagenladungen lebender Thiere und ist durch die Expeditionen der betheiligten Verwaltungen zum Preise von 0,05 ℳ pro Stück zu beziehen. Berlin, 16. Juni 1881. Die Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahngesellsch. als geschäftsführende Verwaltung. (1531)

Am 10. Juli cr. treten Nachtrag III zu Theil II und Nachtrag II zu Theil III des Tarifes für den **Thüringisch-Sächsisch-Oesterreichischen Verband** in Kraft. Exemplare der Nachträge sind durch die Verbandsverwaltungen zu erlangen. Die Erhöhungen in sich schliessenden Berichtigungen der Frachtsätze für den Verkehr zwischen Eichicht einerseits und Olmütz und Iglau andererseits, sowie des Frachtsatzes in Ausnahmetarif I zwischen Nimburg und Saalfeld und desjenigen in Specialtarif I zwischen Lititz und Apolda erlangen erst vom 25. August cr. an Giltigkeit. Dresden, am 21. Juni 1881. Königliche Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen. von Tschirschky. (1540)

West-Nordwestdeutscher Eisenbahnverband. Mit Wirkung vom 1. August cr. ab ist zum Tarif für Personenbeförderung der 39. Nachtrag erschienen, welcher die Aufhebung verschiedener directen Personen- und Gepäcktaxen enthält und der bei den Verbandsbillet- und Gepäckexpeditionen eingesehen werden kann. Hannover, den 19. Juni 1881. Namens sämmtlicher Verbandsverwaltungen: Königliche Eisenbahndirection. (1535)

(Fortsetzung der offiziellen Anzeigen auf Seite 681.)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin SW. (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Fortsetzung der offiziellen Anzeigen von Seite 680.

III. Tarife für andere directe Verkehre.

Altona - Kieler Eisenbahngesellschaft. Während der Zeit vom 23. Juni bis 31. August cr. soll, mit Ausnahme der Sonntage, eine tägliche Dampfschiffsverbindung zwischen Frederikshavn und Gothenburg im Anschluss an die Züge 9 und 4 unseres Fahrplans vom 15. Mai d. J. stattfinden, und werden deshalb
a) zwischen **Bremen einer- und Stockholm, Christiania, Gothenburg andererseits;**
b) zwischen **Berlin** (Berlin - Hamburger Bahn), **Lübeck** (Lübeck - Hamburger Bahn), **Hamburg** (Klosterthor und Dammthor), **Altona** einer- und **Stockholm, Christiania, Frederikshald, Gothenburg** andererseits;
c) zwischen **Neumünster, Kiel, Flensburg** einer- und **Gothenburg** andererseits,
directe Billette, sowie ferner die im **Deutsch - Schwedisch - Norwegischen Verbande** bestehenden Rundreise-Billette zu den bezüglichen Anschlüssen ausgegeben. Altona, 21. Juni 1881. Die Direction. (1536)

---

1. Für den Güterverkehr zwischen der diesseitigen Station **Stockum und Anvers (Bassins et Entrepôt) trans., Station der Grand-Central-Belge Eisenbahn,** kommen fortan directe Frachtsätze zur Anwendung, welche bei der Güterexpedition Stockum und in unserem Geschäftslocale zu erfahren sind.

2. Im **Rheinischen Nachbarverkehr** kommen vom 25. Juni d. Js. ab für den Verkehr der Station Bottrop K. M. mit Station Burgsteinfurt directe Frachtsätze zur Einführung. Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Güterexpeditionen.

3. Nachdem die Vereinigung der Station Unterpeissenberg und der Haltestelle Sulz der Bayerischen Staatsbahn in eine Station unter dem Namen „Peissenberg" erfolgt ist, treten die im Tarife vom 1. Februar 1879 nebst Nachträgen für den Rechtsrheinisch-Bayerischen Güterverkehr enthaltenen Frachtsätze für Station Unterpeissenberg am 15. August cr. ausser Kraft.

Für den Verkehr mit Peissenberg kommen vom vorgenannten Tage ab anderweite erhöhte Frachtsätze zur Einführung, welche bei den betreffenden Güterexpeditionen sowie in unserem hiesigen Geschäftslocale zu erfahren sind. Köln, den 20. Juni 1881. Königliche Eisenbahndirection (rechtsrheinische). (1542)

Die Gültigkeitsdauer der ermässigten **Frachtsätze für Oberschlesische Steinkohlen** in Sendungen von mindestens 50 000 kg etc. von Stationen der **Rechte-Oderufer Eisenbahn nach Stationen der Mecklenburgischen Friedrich-Franz Eisenbahn, sowie nach Neubrandenburg der Berliner Nordbahn** (Nachtrag I und II zum Tarif vom 1. Januar 1878 bezw. Tarif vom 15. Januar 1881 sub III) wird hiermit widerruflich bis 15. Juli 1882 verlängert. Breslau, den 21. Juni 1881. Direction der Rechte-Oderufer Eisenbahngesellschaft als geschäftsführende Verwaltung. (1539)

(Tarifwesen-Schluss auf der nächsten Seite.)

---

2. Eröffnungen etc.

Die Linie Marasesti-Buzeu der Rumänischen Staatsbahnen ist vorläufig nur für den Personenverkehr eröffnet.

3. Ausloosungen etc.

Pfälzische Eisenbahnen. Prioritäts-Anlehen der Königl. Bayerisch-Pfälzischen Eisenbahnen. In den am 18. Juni cr. zu Ludwigshafen a/Rhein stattgehabten Verloosungen der Prioritätsanlehen der Pfälzischen Eisenbahnen sind nachstehende Partial-Obligationen pro 1. October ds. Js. gezogen worden.

A. Ludwigsbahn.

1. Von dem auf 4 **pCt. convertirten Prioritätsanlehen** von fl. 2 000 000 vom Jahre 1848. (28. Ziehung.)

Lit. A. No. 63 137 152 242 248 335 376 406 438 452 470 626 629 649 }
„ D. No. 23 65 83 161 204 205 230 334 421 } 23 Stück à fl. 1 000.
„ B. No. 11 70 173 235 325 333 337 489 497 522 583 656 676 688 749 }
„ E. No. 13 154 170 367 396 399 403 408 452 } 24 Stück à fl. 500.
„ C. No. 17 40 152 227 266 279 331 370 384 408 }
„ F. No. 42 64 132 176 256 279 321 341 406 474 } 20 Stück à fl. 100.

2. Von dem auf 4 **pCt. convertirten Prioritätsanlehen** von fl. 500 000 vom Jahre 1852. (28. Ziehung.)

Lit. G. No. 132 140 161 166 263 . . . . 5 Stück à fl. 1 000.
„ H. No. 19 86 95 100 102 156 230 . . . . 7 Stück à fl. 500.
„ J. No. 16 41 71 137 141 159 170 187 . . . . 8 Stück à fl. 100.

3. Von dem auf 4 **pCt. convertirten Prioritätsanlehen** von fl. 700 000 vom Jahre 1856 (23. Ziehung.)

Lit. K. No. 26 107 117 195 257 266 340 . . . . 7 Stück à fl. 1 000.
„ L. No. 133 181 194 201 258 359 368 390 . . . . 8 Stück à fl. 500.
„ M. No. 35 52 317 384 413 440 468 522 540 546 574 658 682 700 782 858 874 880 911 . . . . 19 Stück à fl. 100.

4. Vom 4 **pCt. Prioritätsanlehen** von fl. 900 000 vom Jahre 1861. (13. Ziehung.)

Lit. A. No. 45 178 387 424 442 . . . . 5 Stück à fl. 1 000.
„ B. No. 27 160 195 456 464 535 . . . . 6 Stück à fl. 500.
„ C. No. 40 178 340 436 530 632 685 852 897 976 . . . . 10 Stück à fl. 100.

5. Vom 4 **pCt. Prioritätsanlehen** von fl. 3 420 000 vom Jahre 1862. (13. Ziehung.)

Lit. D. No. 53 325 486 612 628 737 754 921 1183 1345 1430 1448 1588 1784 1902 1930 . . . . 16 Stück à fl. 1 000.
„ E. No. 27 149 740 785 795 829 875 989 1124 1255 1264 1319 1357 1461 1660 1786 1894 1901 2085 . . . . 19 Stück à fl. 500.
„ F. No. 65 217 320 335 389 421 497 650 968 1034 1102 1213 1441 1655 1679 1770 1893 1956 1999 . . . . 19 Stück à fl. 100.

6. Vom 4 **pCt. Prioritätsanlehen** von fl. 700 000 vom Jahre 1865. (13 Ziehung.)

Lit. G. No. 9 203 277 359 . . . . 4 Stück à fl. 1 000.
„ H. No. 141 147 245 386 . . . . 4 Stück à fl. 500.
„ J. No. 259 331 443 508 590 . . . . 5 Stück à fl. 100.

7. Vom 4 **pCt. Prioritätsanlehen** von ℳ 2 715 000 vom Jahre 1879. (1. Ziehung.)

Lit. A. No. 430 450 573 741 768 . . . . 5 Stück à ℳ 2 000.
„ B. No. 337 401 . . . . 2 Stück à ℳ 1 000.
„ C. No. 58 302 367 . . . . 3 Stück à ℳ 500.

Die Besitzer vorstehender Obligationen werden hiervon mit dem Bemerken in Kenntniss gesetzt, dass deren Auszahlung vom 1. October ds. Jrs. an
in Frankfurt a/M. bei M. A. v. Rothschild & Söhne,
„ „ „ Ph. Nic. Schmidt,
„ Mannheim bei W. H. Ladenburg & Söhne,
„ „ „ der Rheinischen Creditbank,
„ Berlin bei S. Bleichroeder,
„ „ „ der Direction der Disconto-Gesellschaft,
„ Neustadt bei L. Dacqué,
„ München bei der Bayerischen Vereinsbank,
„ Nürnberg bei der Kgl. Hauptbank und bei sämmtlichen Kgl. Filialbanken,
„ Ludwigshafen bei der Directions-Hauptcasse
erfolgt, dass die Verzinsung derselben vom 1. October ds. Jrs. ab aufhört, und dass die per 1. April 1882 und später fälligen Coupons, welche an diesen Obligationen fehlen, bei deren Auszahlung in Abzug gebracht werden.

Die sämmtlichen 4½ pCt. Prioritäts-Anlehen der Pfälzischen Ludwigs-, Max- und Nordbahnen sind zur Rückzahlung per 1. October 1881 gekündigt.

Aus früheren Verloosungen sind noch rückständig:

A. Ludwigsbahn.

1. Von den ausgeloosten 4 **pCt. convertirten Prioritäts-Obligationen** von den Jahren 1848, 1852 und 1856

Lit. C. No. 488. Rückzahlungstermin 1. October 1876.
„ F. No. 115. Rückzahlungstermin 1. October 1878.
„ B. No. 576, C. No. 21, E. No. 82, E. No. 228, F. No. 230 }
„ J. No. 232, M. No. 433 637 770 } Rückzahlungstermin 1. October 1879.
„ B. No. 133 579, C. No. 19 48, D. No. 208 472, F. No. 52 122 226 393 }
„ H. No. 18 339, J. No. 153, K. No. 25 397, M. No. 222 306 992 } Rückzahlungstermin 1. October 1880.

2. Von den ausgeloosten 4½ **pCt. Prioritäts-Obligationen** von den Jahren 1858 und 1872.

Lit. C. No. 123. Rückzahlungstermin 1. October 1875.
„ F. No. 1911. Rückzahlungstermin 1. October 1877.
„ H. No. 1515. Rückzahlungstermin 1. October 1878.
„ B. No. 203, D. No. 615, G. No. 1957. Rückzahlungstermin 1. October 1879.
„ E. No. 1739, F. No. 497 631 1340 1887 2297 2333 }
„ G. No. 1293, H. No. 3143 } Rückzahlungstermin 1. October 1880.

3. Von den ausgeloosten 4 **pCt. Prioritäts-Obligationen** von den Jahren 1861, 1862 und 1865.

Lit. E. No. 1334. Rückzahlungstermin 1. October 1874.
„ C. No. 236 322. Rückzahlungstermin 1. October 1879.
„ A. No. 416, B. No. 236, C. No. 343 411 798, E. No. 176 915 1323 }
„ F. No. 11 172 1036 2122, J. No. 586 } Rückzahlungstermin 1. October 1880.

4. Von den ausgeloosten auf 4½ pCt. conv. Prioritäts-Obligationen vom Jahre 1869.
Lit. C. No. 969. Rückzahlungstermin 1. October 1879.
„ A. No. 65 539, C. No. 1178 1385. Rückzahlungstermin 1. October 1880.
5. Von den ausgeloosten 4½ pCt. Prioritäts-Obligationen vom Jahre 1875. (Markwährung.)
Lit. B. No. 2796, C. No. 124. Rückzahlungstermin 1. October 1878.
„ A. No. 2264 2386, C. No. 1133. Rückzahlungstermin 1. October 1879.
„ B. No. 2136 3221, C. No. 519 530 797, C. No 5039. Rückzahlungstermin 1. October 1880.

B. Maximiliansbahn.

1. Von den ausgeloosten 4½ pCt. Prioritäts-Obligationen vom Jahre 1871 (in Guldenwährung).
Lit. C. No. 1377. Rückzahlungstermin 1. October 1877.
„ B. No. 351 1081. Rückzahlungstermin 1. October 1879.
„ A. No. 327 1223, B. No. 1219, C. No. 1722 2236 2295. Rückzahlungstermin 1. October 1880.
2. Von den ausgeloosten 4½ pCt. Prioritäts-Obligationen von den Jahren 1874 und 1876 (in Markwährung).
Lit. A. No. 157 850 1083 1351, B. No. 843 1327 1352, „ C. No. 828 1247 1880, D. No. 746 — Rückzahlungstermin 1. October 1880.

C. Nordbahnen.

1. Von den ausgeloosten 4½ conv. resp. 4½ pCt. Prioritäts-Obligationen vom Jahre 1871.
Lit. A. No. 406, B. No 506, C. No. 123 1948. Rückzahlungstermin 1. October 1879.
„ A. No. 337 484 784 4489 4656, B. No. 1358 2251 2265 3238 7713 7990 8152, C. No. 56 291 390 2908 3319 3370. Rückzahlungstermin 1. October 1880.
2. Von den ausgeloosten 4½ pCt. Prioritäts-Obligationen vom Jahre 1876.
Lit. D. No. 91 851, E. No. 667 1418, F. No. 1052 1896 3412. Rückzahlungstermin 1. October 1880.

Ludwigshafen, 19. Juni 1881. Die Direction der Pfälzischen Bahnen. v. Jaeger. (1541)

Tarifwesen (Schluss).

Zum Tarif für den **Preussisch-Oberschlesischen Verbandgüterverkehr** gelangt ein Druckfehlerberichtigungsblatt zur Ausgabe, das sofort zur Einführung gelangt. Insoweit diese Berichtigungen jedoch Erhöhungen bedingen, treten diese erst mit dem 10. August cr. in Kraft. Exemplare des Berichtigungsblattes sind durch Vermittelung sämmtlicher Billetexpeditionen des Verbandes zu erhalten. Bromberg, den 18. Juni 1881. Königliche Eisenbahndirection. (1544 J)

IV. Specialtarife für bestimmte Transport-Artikel.

Oberschlesische Eisenbahn. Die Gültigkeitsdauer der Frachtsätze im Theil II des **Ausnahmetarifes** vom 15/7. 79 nebst Nachtrag I für **Steinkohlen etc.** von diesseitigen Stationen nach Stationen der Mecklenburgischen Friedrich-Franzbahn, sowie der Frachtsätze nach Neubrandenburg der Berliner Nordbahn im Nachtrag X sub II zum gemeinschaftlichen Tarif der Oberschlesischen und Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn für Steinkohlen etc. vom 1/8. 74 wird widerruflich bis 14. Juli 1882 verlängert. Breslau, den 19. Juni 1881. Königl. Direction. (1538)

4. Submissionen.

Bergisch-Märkische Eisenbahn. Es soll die Anfertigung und Lieferung von
a) 15 Stück zweiachsigen Personenwagen III. Klasse (Coupésystem),
b) 10 Stück zweiachsigen Personenwagen IV. Klasse (mit Intercommunication),
c) 5 Stück dreiachsigen Personenwagen III. Klasse (Coupésystem), und
d) 5 Stück dreiachsigen Personenwagen II. und III. Klasse (Coupésystem)
im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Offerten ersuchen wir bis spätestens
Sonnabend den 2. Juli 1881
Vormittags 11 Uhr
mit der Aufschrift:
Submission auf Lieferung von Personen-Wagen
frankirt und versiegelt an das diesseitige maschinentechnische Büreau hier einzureichen, woselbst deren Eröffnung in Gegenwart der persönlich erschienenen Submittenten erfolgen wird.

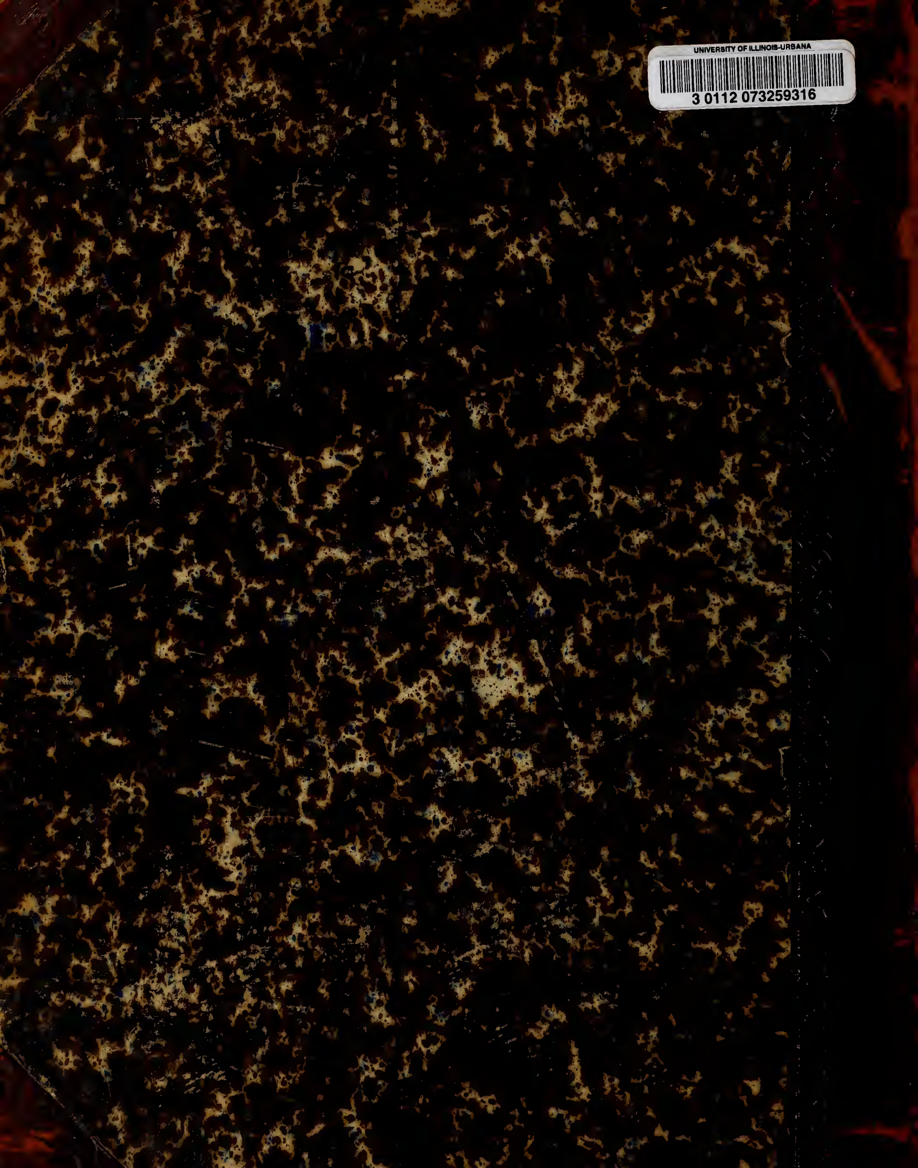
Die massgebenden Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen zur Einsicht auf dem maschinentechnischen Büreau offen und können dieselben auch gegen Erstattung der Druckkosten ad 3 Mark von dem Kanzleivorsteher Peltz hierselbst bezogen werden. Elberfeld, den 18. Juni 1881. Königliche Eisenbahndirection. (1514)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin SW. (Redactionsbureau: Kleinbeerenstrasse 3). — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.








UNIVERSITY OF ILLINOIS-URBANA
3 0112 073259316